



HAL
open science

Initiatives et stratégies spatiales. Le projet circulatoire face aux politiques publiques. L'exemple des Rroms et des Voyageurs du Poitou-Charentes (France) et de la Wallonie (Belgique)

Céline Bergeon

► **To cite this version:**

Céline Bergeon. Initiatives et stratégies spatiales. Le projet circulatoire face aux politiques publiques. L'exemple des Rroms et des Voyageurs du Poitou-Charentes (France) et de la Wallonie (Belgique). Géographie. Université de Poitiers, 2011. Français. NNT : . tel-00648231

HAL Id: tel-00648231

<https://theses.hal.science/tel-00648231>

Submitted on 5 Dec 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université de Poitiers
U.F.R. des Sciences Humaines et Arts
Département de Géographie
École doctorale *Sociétés et Organisations*

**INITIATIVES ET STRATEGIES SPATIALES :
LE PROJET CIRCULATOIRE FACE AUX POLITIQUES
PUBLIQUES**

L'exemple des Rroms et des Voyageurs du Poitou-Charentes (France)
et de la Wallonie (Belgique)

Céline Bergeon

Thèse

pour l'obtention du doctorat en Géographie

Sous la direction de Monsieur Patrick Gonin

Soutenue publiquement à Poitiers le

1^{er} juin 2011

Jury :

M. Patrick Gonin, Professeur des Universités, Migrinter, Poitiers
Mme. Raymonde Séchet, Professeur des Universités, ESO, Rennes
M. Alain Reyniers, Professeur extraordinaire, SSH/ESPO, Louvain
M. Jean-Baptiste Humeau, Professeur des Universités, ESO, Angers
M. William Berthomière, Chargé de recherche au CNRS, Migrinter, Poitiers
M. Martin Vanier, Professeur des Universités, IGA, Grenoble

REMERCIEMENTS

Frederico Garcia Lorca écrivait : « rien n'est plus vivant qu'un souvenir ». Si, pendant un instant furtif la peur de l'oubli s'est ressentie, elle s'est rapidement estompée lors de l'écriture de ces remerciements. Au fur et à mesure que ces souvenirs reviennent en mémoire, la caravane se remplit : c'est l'occasion de retrouvailles, mais aussi celle de dire ce que le temps- ou les circonstances- ne m'ont pas permis d'exprimer jusqu'alors.

Les souvenirs ne se soucient guère du temps : c'est en pleine rédaction qu'il m'est revenu à l'esprit ma première « expérience du terrain », qui datait du collège. Missionnée pour appréhender la circulation et les flux de voitures entre deux communes du sud-Vienne, ce premier tête-à-tête avec le terrain fut hésitant...voire difficile.

Je pense également à cet instant où, dans les couloirs de l'Université de Poitiers, je confiais, à Patrick Gonin mon souhait d'effectuer un mémoire de Maîtrise sur les « Gens du voyage ». A cette époque, j'étais un peu inquiète : il me fallait trouver quelqu'un à qui m'adresser pour la direction de cette recherche. Je ne savais pas encore que, finalement, c'est lui qui surveillerait et guiderait ce long travail depuis son commencement, qu'il serait présent aujourd'hui pour assister aux fruits de notre collaboration.

De qui aurais-je pu tirer meilleur enseignement du voyage que d'eux, Voyageurs ? Ils m'auront accueillie, acceptée, déroutée aussi parfois. Au-delà de l'aide qu'auront représenté leurs témoignages, leurs récits, la vie à leurs côtés, j'aurai bénéficié de leur soutien. Je sais désormais que sans ces Voyageurs, je n'aurais pu présenter à ce jour une telle recherche ; c'est pourquoi, je souhaite tout simplement leur dire merci.

Merci également aux membres des associations qui m'auront ouvert de nouvelles perspectives et qui auront su favoriser toutes ces rencontres inoubliables. Je pense en particulier à Christian Quella, Ingrid Marsollier et, bien sûr, Christelle !

La thèse se déroule sur un temps assez long pour que les expériences de la vie, les rencontres comme les déroutes prennent place dans cette caravane. Des personnes importantes y auront fait leur entrée ; d'autres, présentes avant même le début de cette recherche auront su résister ; certaines, aussi, se seront envolées.

Merci à Olivier, Hadrien, Caroline, Andréa, Aurélie, Olga, Marie, Anne-Laure, Hélène, Daniel, Gunhild, qui auront partagé avec moi des moments de complicité et de soutien.

Merci à Louis, mon instituteur de CM2, retrouvé au hasard d'une réunion, et à qui j'ai confié la difficile mission que celle de la première relecture (le souvenir finit toujours par refaire surface). Et merci à Emilie qui m'aura appuyée pour un ultime travail de relecture.

D'autres auront pris une place toute particulière dans cette caravane : en effet, ceux-là auront été les témoins de mon parcours et auront su, à un moment ou à un autre durant ces cinq années passées, m'être d'une aide précieuse: merci donc à William, Naïk, Christophe,

Yann, Anne-Cécile, Philippe, Cédric, Carole, Gilles, Françoise, Alexandra et Maurad...La liste est longue mais ces personnes méritent vraiment de faire partie du voyage.

Pas de voyage, ni de caravane, sans amies ! Elles auront su tenir bon devant mes affronts, être à l'écoute de mes luttes quotidiennes et me soutenir pendant les instants de relâches : Merci à Adeline, Elise, Delphine et Marie pour votre amitié et vos relectures.

La thèse est un voyage intellectuel dans lequel on ne peut s'épanouir sans la présence de ses proches, ceux avec qui l'on construit son quotidien et auprès desquels on peut se ressourcer. Je remercie donc ma famille : ma mère, mon frère, Armelle, Camille.

Et puis merci à toi, Julien, d'avoir pris la caravane en route. A chaque instant, tu m'auras apporté un soutien sans faille ; ta présence et ta compréhension m'auront aidée durant ce long parcours : Merci à toi et à ta famille.

Quand certains ont pris le voyage en cours de chemin, d'autres l'ont quitté. J'ai une pensée douce et légère pour Toi, Papa. Même si la science et l'irrationalité semblent opposées, je suis convaincue que ta présence irrationnelle à mes côtés m'a guidée tout au long de ces cinq dernières années. Ce sentiment profond me dit qu'effectivement, rien n'est plus vivant que le souvenir et que tu es toujours là. Je te dédie entièrement mon travail.

A mon père,

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	9
PARTIE 1 : LE GROUPE COMME MODE D'ORGANISATION ET COMME EXPRESSION DE LA CIRCULATION TRADITIONNELLE : PROJETS CIRCULATOIRES DES FAMILLES RROMS EN POITOU-CHARENTES ET EN WALLONIE	35
INTRODUCTION	37
CHAPITRE 1 : RROMS ET VOYAGEURS : LA PERSPECTIVE IDENTITAIRE	39
INTRODUCTION	39
1. La mobilité spatiale : facteur de différenciation ?	40
2. Qualifier la mobilité ou qualifier l'acteur ?	45
3. Les « Gens du voyage » : quand la mobilité construit malgré elle une catégorie administrative	56
4. S'imaginer sans se comprendre : le poids des représentations sociales	75
CONCLUSION.....	95
CHAPITRE 2 : CIRCULATION ET FAMILLE : LES EQUILIBRES ET LES DESEQUILIBRES DU VOYAGE. PARCOURS FAMILIAUX EN POITOU-CHARENTES ET EN REGION WALLONNE	97
INTRODUCTION	97
1. Les Rroms en Poitou-Charentes et en Wallonie : données socio-démographiques.....	98
2. Analyse des parcours familiaux : les motivations du voyage.....	105
3. Comportements spatiaux et dynamiques sociales : les figures de la circulation	125
CONCLUSION.....	149
CHAPITRE 3 : L'ESPACE : LE SUPPORT D'EXPRESSION DE LA CIRCULATION OU LA SPATIALITE NOMADE	151
INTRODUCTION	151
1. L'être circulant, un être sans attache ?	152
2. Produire de la spatialité : les entités géographiques à l'épreuve de la circulation.....	158
3. Comment habiter en situation de mobilité ?	168
4. Circulation et autonomie	175
CONCLUSION.....	182
CONCLUSION DE LA PARTIE 1.....	185
PARTIE 2 : QUAND LES POLITIQUES PUBLIQUES COMPLEXIFIENT LES PROJETS CIRCULATOIRES. LA CIRCULATION REVISITEE : UNE REPOSE A LA CIRCULATION ATTAQUEE.....	187
INTRODUCTION	189
CHAPITRE 4 : LA FRANCE, L'EXCEPTION EUROPEENNE ? REGARD SUR L'ACCUEIL DES POPULATIONS RROMS EN EUROPE	191
INTRODUCTION	191
1. Les instances européennes et les Rroms.....	192
2. L'accueil des populations rroms en Europe : des disparités importantes	198
3. Politiques publiques et Voyageurs : quelles répercussions sur la circulation ?.....	220
CONCLUSION.....	224

CHAPITRE 5: QUAND LE DESORDRE INTRODUIT LE NOUVEL ORDRE : DU VOYAGE IMAGINE AU DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS CIRCULATOIRES	225
INTRODUCTION	225
1. La perte du capital circulatoire ou la sédentarisation des familles	225
2. Le refus du stationnement balisé: se défendre par la pratique déviante	243
3. Adaptabilité des pratiques: les nouveaux comportements circulatoires	253
4. Réseaux économiques nouveaux et inscription du modèle économique traditionnel dans la légalité	262
CONCLUSION.....	266
CONCLUSION DE LA PARTIE 2.....	267
PARTIE 3 : LES LIEUX : ENTRE ESPACES DE COHABITATION, D'EXPRESSION ET DE RELEGATION.....	269
INTRODUCTION	271
CHAPITRE 6 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT: ETAT DES LIEUX ET QUALIFICATION	275
INTRODUCTION	275
1. Les figures du lieu de halte : quand l'accueil différencie les pratiques	275
2. L'offre existante : de la mauvaise application de la loi Besson à sa non-application	286
3. La loi de 2000 : une législation non respectée.....	303
4. De l'espace de stationnement au « village-Voyageur » : quand la spécificité culturelle devient lucrative pour la société d'accueil	306
CONCLUSION.....	313
CHAPITRE 7 : LES AIRES D'ACCUEIL : DES ESPACES HABITES PAR LES VOYAGEURS	315
INTRODUCTION	315
1. De l'espace fonctionnel à un lieu de vie.....	316
2. Les espaces de stationnement : un lieu unique, des processus d'appropriation multiples.....	330
3. Les aires d'accueil : les habitants remis au premier plan	334
4. L'aire d'accueil : un espace-rebond pour la rencontre Voyageurs-Gadjé	341
5. La différence, le point de départ de la rencontre	349
CONCLUSION.....	354
CHAPITRE 8 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT DANS LA COMMUNE : ENTRE PROXIMITE ET RELEGATION	357
INTRODUCTION	357
1. De la division sociale de l'espace à la ségrégation.....	358
2. La place de l'aire d'accueil dans la ville. Les Voyageurs : des « captifs de la ville » ?.....	363
CONCLUSION.....	380
CONCLUSION DE LA PARTIE 3 :.....	381
CONCLUSION GENERALE : LA FIN DU VOYAGE ?	383
BIBLIOGRAPHIE	395

INTRODUCTION GENERALE

« Les genres de vie ont une autonomie qui s'attache à la personne humaine et la suit. Ce n'est pas seulement le Bédouin et le Fellah qui s'estiment de complexion différente, c'est le pasteur valaque et le cultivateur bulgare, c'est jusque sur nos côtes le marin et le paysan. L'âme des uns semble formée d'un autre métal que celle des autres » (Vidal de La Blache, 1911 : 304)¹

« Ces oppositions [mentionnées par Vidal de la Blache] éclatent lorsqu'elles se trouvent en conflit pour la conquête de l'espace ; celle du cultivateur sédentaire et celle du pasteur nomade est un des lieux communs de l'histoire et de la géographie » (Sorre, 1948 : 102).

L'œuvre des géographes français du début du 20^{ème} siècle s'attache fortement à considérer les modalités d'existence des groupes humains (George, Verger, 1996 : 211). Elle définit ainsi le mode vie comme une agrégation de comportements et de pratiques caractéristiques à des ensembles humains. Longtemps considéré comme uniforme, le mode de vie est alors la « *marque d'une population* » (Maurice, Deloménie, 1976) qui prend appui sur « *un complexe de techniques, de pratiques et d'attitudes* » (Saint-Julien, 2004). Ainsi, celui-ci décrit des « *comportements de la vie quotidienne* » qui se jouent des interstices du travail, de la famille ou encore des loisirs (Maurice, Deloménie, 1976 : 8). Il est donc source de comparaison, puisqu'il permet de s'identifier, mais surtout de se différencier les uns des autres. De cette façon, il participe à la construction et à l'identification des groupes. Plus clairement, et parce que l'altérité est inhérente à l'existence, ces pratiques si diverses ouvrent la porte au jugement de valeur, dans le même temps qu'elles œuvrent à la découverte de l'Autre. Cette interaction permet alors le repositionnement ou l'assise du style de vie.

Mode de vie et identité sont intimement liés puisqu'on « *affirme son identité autant en s'opposant aux « Autres » qu'en rejoignant ceux qui partagent le même mode de vie et les mêmes valeurs culturelles* » (De Sivers, 1989 : 115). D'ailleurs, sur ce point, les études régionales ont pendant de nombreuses années, évoqué ce lien étroit entre mode de vie et territoire en mettant notamment à jour les processus de régionalisme. La difficulté intervient lorsque ces différentes façons de vivre sont amenées à cohabiter. On peut aisément y ajouter

¹ Paul Vidal de la Blache développe le concept de « genre de vie » pour aborder les spécificités régionales dans sa méthodologie descriptive. Il met en avant une association étroite entre la nature et les hommes qu'il appréhende par le biais de la notion de « genre de vie ». Celle-ci détient une place fondamentale dans le développement de la géographie notamment rurale (Klein, 1986 : 206). Pourtant, le « genre de vie » n'a pas fait l'objet d'explorations théoriques approfondies (Klein, 1986 : 204) au point qu'il appartienne de plus en plus au « vocabulaire courant » pour préciser les modes d'existence des individus ainsi que les comportements individuels et collectifs (Sorre, 1948 : 199). Les recherches en sociologie urbaine, quant à elles, dans les années 1970-1980, témoignent de l'essor de la notion « mode de vie » pour appréhender les pratiques et les représentations des groupes sociaux. « Genre de vie » et « mode de vie » constituent aujourd'hui un « champ sémantique flou » (Mauger, 2007) au point que ces deux notions se confondent. Pour une meilleure compréhension du texte, nous emploierons le terme de « mode de vie » dans ce travail.

le développement de la mobilité qui, en ayant fortement contribué à la découverte d'autres usages, aura donc largement participé à l'imbrication et à la redéfinition des styles de vie.

L'étude des modes de vie implique nécessairement d'entreprendre une démarche exploratoire préalable à toute conduite analytique, et ce simple travail ne demeure pas sans risque. Pourtant, si l'on parvient à dépasser la méthode descriptive, cette étude s'avère d'une grande richesse heuristique (Maurice, Deloménie, 1976 : 7). Elle permet de saisir le sens de tel ou tel comportement quotidien et d'appréhender le rôle de chacun d'eux dans les phénomènes sociaux ; cela se vérifie notamment si le chercheur tient compte « *des véritables spatialités des acteurs sociaux résultant de leurs réseaux, de leurs pratiques et de leur sentiment d'appartenance territorial, c'est-à-dire de leur mode de vie* » (Klein, 1986 : 214).

Et s'il y a bien deux modes de vie qui s'opposent- dans les représentations- ce sont ceux de la sédentarité et de la mobilité. D'ailleurs, la géographie a contribué à la construction et à l'entretien de cette dichotomie : « *une bonne géographie [...] assignait nomades et sédentaires à des territoires définis par des limites climatiques et biogéographiques [...] Mais les hommes ne sont pas comme des plantes, destinés à prendre racine là où ils sont nés* » (Retailé, 2006 : 218) d'autant que ce rapport à la mobilité a évolué. La relocalisation des activités commerciales et de production a fortement collaboré au redéploiement des lieux d'exercice en incitant la circulation des travailleurs. L'instabilité provoquée par la mobilité professionnelle présente cependant un aspect positif puisqu'elle traduit une adaptation au marché du travail. Par ailleurs, la mobilité résidentielle est fortement corrélée aux déplacements professionnels.

Les Rroms² : la pratique de l'espace comme mode de vie

Les déplacements des Rroms et Voyageurs ont un tout autre but que celui de la mobilité professionnelle : ils sont mode de vie. La double dénomination – Rroms et Voyageurs - utilisée dans cette thèse tend à attirer l'attention sur la difficulté que l'on peut rencontrer à nommer ceux qui, pourtant, semblent être si aisément identifiables (par leur mode d'habitat, notamment). Rroms, Roms, « Gens du voyage », Tsiganes etc. Les substantifs sont encore nombreux pour désigner cette population arrivée en Europe occidentale il y a des siècles.

J'ai choisi d'utiliser ces deux termes pour deux raisons précises.

La première est la reconnaissance d'une « élite rrom » qui voit doucement le jour depuis le début des années 2000 et qui se revendique comme le « peuple rrom ». J'ai alors estimé que le recours à cette dénomination paraissait essentiel puisque cette dernière marque une entrée en scène - encore timide mais existante – de ces « autoreprésentations » (comme en témoigne l'un des principaux slogans utilisés par l'association « la voix des Rroms : « *Les Rroms*

² Nous incluons dans les Rroms et les Voyageurs, les groupes culturels de référence suivant : rom, manouche, gitan et yéniche. Nous engagerons une réflexion spécifique sur ces dénominations et ces groupes dans le chapitre I. Par ailleurs, si les Roms, Manouches et Gitans possèdent une origine supposée commune, les Yéniches quant à eux, ont une origine européenne, notamment germanique (Okely, 1983 : 10).

debout et acteurs »). Ayant décidé de donner, dans ce travail, une importance particulière à l'acteur, à la façon dont il se présente et se représente, il m'est apparu naturel d'utiliser la dénomination que cette élite s'est elle-même choisie.

Et c'est bien en ce sens que l'utilisation d'un second terme, celui de « Voyageurs » est également privilégiée. En effet, si une place spécifique est accordée aux « représentations officielles » et reconnues, il paraît également indispensable de restituer correctement la façon dont ceux que j'ai rencontrés sur le terrain se nomment. C'est pourquoi, l'expression « Voyageurs » est également utilisée dans cette thèse pour désigner ceux qui illustreront au mieux, « l'entrechoc des modes de vie ». Dans ce même objectif, et afin d'être explicite dès le début de ce travail, ceux qui n'appartiennent pas à la population des Rroms et des Voyageurs sont appelés « Gadjé³ », en référence au terme utilisé par la population étudiée. Loin d'être péjorative, l'expression « Gadjé » désigne ceux qui vivent à l'endroit où ils sont nés, et traduit l'enracinement territorial (en opposition à ceux qui pratiquent et se meuvent dans l'espace, autrement dit ceux dont le mode de vie repose sur la mobilité).

Ces contrastes, tant du point de vue des Gadjé que de celui des Voyageurs, révéleraient les différences dans leurs pratiques et leur relation à l'espace ; comme si chaque style de vie était indépendant et clairement structuré. Néanmoins, je souhaite, dans cette thèse, mettre en avant les liens et révéler les potentielles interdépendances qui coexistent entre les différentes unités du mode de vie à l'intérieur-même de son construit. C'est pourquoi je n'ai pas « *considéré le mode de vie* » « *comme un « en-soi », susceptible d'une analyse et d'une compréhension internes, mais plutôt comme un produit social, à la fois résultante et générateur de différenciation sociale* » (Maurice, Deloménie, 1976 : 8).

La question des marges est donc essentielle dans cette thèse. Elle tente ainsi d'interroger et de déconstruire les frontières sociales et spatiales, en ce sens qu'elle pose le problème de la relation à l'altérité. Elle pourrait alors être « *l'étude du « normal », du majoritaire, du centre, ou celui de l'« anormal » /anomal, de l'exceptionnel, de la marge* » (Houssay-Holzschuch, 2006 : 1), ma recherche s'inscrit au contraire dans ce refus d'opposer les choses du monde entre elles et tente de démontrer l'interdépendance des pratiques et le besoin d'interrelation des modes de vie, transformant ainsi les « *situations-limites* » (*Ibid.*) en un « entre-deux » qui agit à la fois comme un récepteur des relations sociales, et comme un élément reproducteur des pratiques (bien qu'il puisse être animé par du conflit). Sur ce point d'ailleurs, la question de la norme et de sa définition apparaît comme un obstacle à l'analyse de ce supposé « *antimonde* » (Brunet *et al.*, 1993), « *constitué d'une nébuleuse on ne peut plus diverse réunissant les mondes du crime, de la déviance, de la marginalité, de l'anormalité, voire de l'altérité et de la singularité ; bref : autant de faits et phénomènes ayant toujours constitué le monde* » (Chouvy, 2010). C'est pourquoi j'accorde une attention particulière à continuellement mettre en relation les deux populations dans leurs pratiques sociales, spatiales, mais aussi dans leurs représentations.

³ Le singulier masculin est Gadjjo, le singulier féminin est Gadji et le pluriel est Gadjé.

S'interresser au mode de vie des Voyageurs nécessite d'interroger les pratiques circulatoires, puisqu'en effet, elles semblent le fédérer. Les Rroms, citoyens européens, utilisent leur droit à aller et venir sur les territoires, instauré par l'article 4 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme de 1948. Paradoxalement, c'est cette mobilité-même qui questionne d'abord parce qu'elle n'entre pas dans les pratiques de vie habituelles, mais aussi parce qu'elle instaure dans un même temps, une impression d'« incessante errance ». Etant convenu qu'il subsisterait un fossé entre droits et devoirs, notamment parce que *« l'idée des décideurs publics consistait à soutenir qu'il y ait un déséquilibre chez les nomades entre leurs droits et leurs devoirs de citoyens. Le syllogisme juridique appliqué aux nomades est à la fois simple dans son esprit et brutal dans son application : la citoyenneté française s'exprime par un équilibre entre les droits et les devoirs. Or, les nomades s'excluent eux-mêmes de la société française en ne remplissant pas leurs devoirs de citoyens républicains qui devraient pourtant leur permettre de se fondre dans la communauté nationale. Donc, on leur applique un régime juridique exclusif »* (Aubin, 2005a : 130). Mon travail de recherche est inévitablement lié à cette question. Cette particularité qu'est la mobilité est considérée comme un obstacle au devoir de citoyen et remet explicitement en cause la place des Rroms au sein de la société. Si la sédentarité est associée à l'attachement à un territoire, le plus souvent administratif, qu'en est-il du rapport qu'entretiennent les Voyageurs à l'espace ? Être circulant implique-t-il de fait d'avoir la capacité de se défaire de l'espace dans lequel on évolue ?

La mobilité des Rroms révèle un rapport particulier à l'espace, fait d'investissements temporaires de lieux ainsi que de circulation : le parcours. L'espace est donc support : celui sur lequel se fait la circulation des Voyageurs, mais aussi celui qui m'a permis de mener à bien cette recherche ; en tentant d'expliquer les motivations profondes du voyage et d'analyser le rapport de ces hommes à l'espace, cette thèse transporte au cœur-même de la spatialité des Voyageurs. Nous sommes en présence de deux styles de vie : l'un sédentaire où les habitudes de vie quotidiennes se développent à partir d'un point fixe ; l'autre, ancré dans des pratiques liées à la mobilité, et dont le type d'habitat est évidemment adapté à ce dessein mobile. Cette double conception de la quotidienneté implique des rapports particuliers entre Gadjé et Voyageurs puisque l'éphémère présence vient soudain chevaucher l'ancrage territorial, alors que *« rien n'est moins certain ou immédiat que l'attachement au lieu dans une période où l'équation qui nous lie à certains lieux et nous fait être de quelque part est troublée par la part grandissante qu'y occupe les mobilités »* (Rozenholc, 2010 : 21). Dans le cas des Rroms, la mobilité est mode de vie. De fait, identité et espace deviennent des notions indissociables, dans lesquelles la temporalité détient une place prépondérante.

Du point de vue de la recherche, la mobilité des groupes de Rroms permet de multiples questionnements. Les travaux qui leur sont consacrés sont nombreux et témoignent du besoin de comprendre ce rapport particulier à l'espace. Des recherches spécifiques sur le quotidien des Voyageurs sont entreprises, s'attachant notamment à analyser l'organisation du quotidien à partir du lieu de halte (Formoso, 1987 ; Humeau, 1995, Liégeois, 2007). Les Rroms sont un objet de recherche fécond, en particulier pour des domaines comme la sociologie, l'anthropologie et l'ethnologie qui entreprennent la majeure partie des études à ce sujet. L'implication des géographes dans l'observation de la mobilité des Voyageurs reste

timide. Seul Jean-Baptiste Humeau, dans les années 1980 et 1990, consacre une partie de ses recherches à l'inscription spatiale de ces familles en France. Plus récemment, Samuel Delépine, dans sa thèse de doctorat (2003), s'est intéressé aux « *espaces tsiganes dans les villes roumaines* »⁴.

La France possède depuis 2000 une législation spécifique pour le stationnement de ces familles, tandis que la Belgique (notamment la Wallonie) s'insère actuellement dans la définition d'un cadre législatif, largement influencé par le modèle français. Considérons alors la région Poitou-Charentes et la région wallonne, non pas en opposition mais bien comme deux systèmes complémentaires ; et examinons-les maintenant selon ces deux principaux points de vue : dans un premier temps, celui qui permet d'établir un lien entre ces deux espaces par l'examen des flux circulatoires, puis, dans un second temps, celui, législatif, qui permet d'offrir une analyse pertinente en termes de répercussions sur la mobilité traditionnelle : dans quelles mesures l'absence ou l'existence d'une loi interfère-t-elle sur cette mobilité ?

L'intervention de la législation dans la circulation nous amène donc à revisiter la notion que nous avons de la mobilité des Voyageurs, le postulat étant que l'établissement de ces lois aurait des conséquences sur la pratique du parcours. L'équation mobilité traditionnelle/politiques publiques dessine la problématique de cette recherche, dans laquelle pratiques spatiales, organisations familiales et régulation extérieure sont interdépendantes. Ce rapport nous conduit alors, à (re ?) définir la circulation traditionnelle⁵ au regard de cette obligation législative et de « *considérer la société [ici celle des Voyageurs] dans ses dynamiques et ses formes d'organisation les plus contemporaines, et non de la figer dans une conception culturaliste, en se basant sur leur nomadisme passé et les processus de sédentarisation qui y sont associés* » (Boyer, 2005a : 8). Autrement dit, sans écarter les répercussions négatives de la loi sur le voyage, nous accordons ici une importance particulière à la dynamique instaurée par cette législation dans les comportements circulatoires. Nous engageons donc une approche compréhensive du voyage, autant dans les pratiques que dans les solidarités familiales afin d'en éclairer la contradiction ou, du moins le décalage entre les observations (celles par exemple des aires d'accueil pleines et des convois de caravanes sur les routes) et le discours qui avance que les Voyageurs sont en majeure partie sédentaires, que le voyage est une pratique « en voie de disparition ». Cette thèse a donc pour objectif de nourrir une réflexion sur les liens étroits entre politiques publiques et mode de vie.

Puisque nous la tenons comme fédératrice d'un quotidien, cette mobilité a fait l'objet d'une analyse particulière, tant en ce qui concerne ses processus que ses motivations. Se concentrer sur les comportements circulatoires développés en réponse aux dispositions législatives permet de mettre en lumière l'autonomie des familles circulantes, en révélant leur

⁴ Delépine, Samuel (2003) *Espaces tsiganes et villes roumaines*. Pour une nouvelle interprétation géographique et sociale, Angers : Faculté des Lettres, Langues et Sciences Humaines. 385 p. Mém. Doctorat : Géogr : Angers : 2003.

⁵ Puisque nous supposons que la législation du stationnement possède une influence sur les pratiques circulatoires, nous appelons « circulation traditionnelle » celle que les Voyageurs pratiquaient avant la mise en place de ce cadrage législatif.

« *agentivité* » (Bertheleu, 2006 : 1)⁶, c'est-à-dire leur capacité d'action devant l'injonction, ou encore leur « *agency* », notion propre à la recherche nord-américaine qui décrit « *le faire social, la capacité à agir, à transformer, à maîtriser le monde autour de soi, s'opposant à la passivité ou à l'impuissance* » (*Ibid.*). Cette « *agentivité* », liée au mode de vie, nous donne principalement la possibilité de discuter des conceptions qui transformeraient la mobilité des Voyageurs en déplacements sans but.

Le cadre de cette mobilité, l'espace, nous intéresse particulièrement, non pas en tant qu'entité indépendante, mais bien en tant que réceptacle des motivations circulatoires. Il n'est pas neutre et se charge de significations (Boyer, 2005a : 12). La mobilité dessine l'espace géographique de chaque famille, ce qui nous pousse à adopter une « *spatialisation du regard* » (Simon, 2006) pour tenter d'appréhender ces déplacements dans l'ensemble de leurs déclinaisons et de leurs évolutions.

Appréhension du sujet de recherche

Plusieurs axes de recherche (schéma I.1) ont été privilégiés pour répondre à cette problématique. Quatre questionnements constituent la « charnière » principale de l'appréhension du sujet. Le premier axe de recherche interroge la régularité dans la fréquentation des lieux. Par le biais de cette approche, des habitudes de circulation et de stationnement ont pu être repérées et mises en valeur.

L'axe suivant s'attache principalement à analyser les appartenances et les attaches en situation de mobilité : dans quelles mesures les Rroms habitent-ils les territoires qu'ils traversent ? Quelles sont les motivations du parcours et selon quelles fréquences les lieux sont-ils investis ? Comment se tracent les routes et selon quels critères l'itinéraire se dessine-t-il ?

La troisième ligne directrice de cette recherche trouve son origine d'une part sur la route et, d'autre part, en halte sur les espaces de stationnement. La cellule familiale, dans son sens élargi, apparaît comme un élément essentiel de la quotidienneté et de l'organisation ordinaire. C'est pourquoi nous nous sommes interrogés sur le rôle du groupe et de la famille dans l'expérience du voyage. Cette entité est, dès lors, apparue comme un élément de régulation sociale, interne au groupe. Nous l'avons donc admise comme une composante structurante de la mobilité. L'ordre d'importance a été questionné : est-ce le mode de vie circulant qui induit une telle organisation familiale, ou bien est-ce les solidarités familiales qui permettent le voyage ? Dans le cas français, et dans la perspective d'une redéfinition des pratiques circulatoires face aux politiques publiques, nous avons supposé que le rôle de la famille est crucial puisque la circulation est mise à l'épreuve par de multiples gênes extérieures (notamment législatives) susceptibles de perturber sa fonction d'équilibre. Les deux terrains

⁶ Conférence prononcée au Colloque Pluridisciplinaire Multiculturalisme, modernité et citoyenneté au Canada, A Strasbourg, les 15-16-17 septembre 2007, Université Marc Bloch, à paraître dans la Revue *RANAM Recherches Anglaises et Nord-américaines* [en ligne]
http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/34/74/68/PDF/BERTHELEU-Strasbourg_2007.pdf

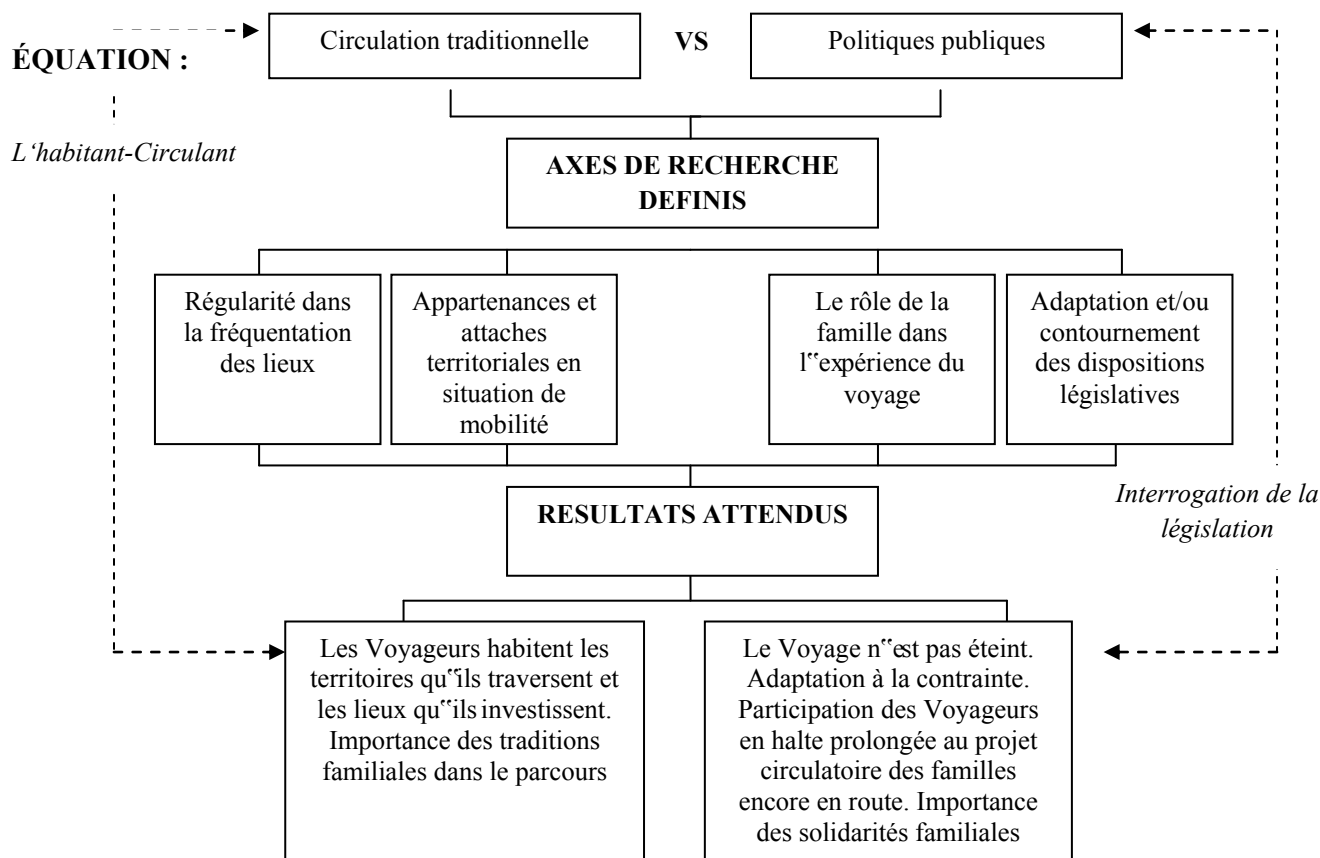
de recherche, français et belge, ont été sur ce point mis en parallèle dans le but d'analyser l'évolution des solidarités familiales dans la mobilité.

Le dernier axe de cette recherche s'intéresse particulièrement à la façon dont les acteurs développent des capacités d'adaptation et/ou de contournement de l'obligation législative. Ce dernier questionnement révèle notamment l'autonomie, ou encore l'« agentivité » des familles, devant la contrainte et la gêne. Par le biais de cette approche, nous faisons l'hypothèse que le parcours évolue et se complexifie face à la législation au point que la circulation traditionnelle pourrait se transformer et prendre des figures plus complexes. Pour mettre en lumière ces nouveaux comportements circulatoires, cette tradition itinérante est donc largement interrogée, et ce afin d'en voir les évolutions. En d'autres termes, il fallait se saisir, surtout sur le terrain poitevin, des visages de la circulation avant l'injonction de la politique publique pour mieux comprendre et analyser ceux observés actuellement. Nous sommes donc partis du postulat qu'il existait deux types de circulation : un avant et un après la politique publique. Sur ce point, le terrain belge apparaît comme symptomatique de ces changements dans les comportements circulatoires.

Plusieurs niveaux de résultats (schéma I.1) sont attendus dans cette recherche. Dans un premier temps, nous cherchons à conceptualiser, d'un point de vue géographique, la circulation des Voyageurs, tant dans ses précédents aspects que dans ses nouveaux visages. De cette façon, nous souhaitons recontextualiser la mobilité et lui donner une assise scientifique actualisée. En outre, il nous paraît essentiel de lier les analyses à une réflexion sur les manières d'habiter. Ce travail permettra entre autres, d'apporter des éclaircissements quant à l'acte d'habiter en situation de mobilité, et de remettre en cause l'absence d'appartenance et d'attachement local, trop souvent reprochée aux Voyageurs. Par ailleurs, cette conceptualisation de la mobilité des Rroms va nous permettre de mettre en évidence des « construits spatiaux », directement liés à la capacité d'adaptation des Voyageurs à reproduire leur mode de vie.

Le second niveau de résultat attendu est la démonstration que le voyage persiste malgré des contraintes et obstacles de plus en plus menaçants pour leur mode de vie. Nous posons alors un regard spécifique sur la politique publique, puisque nous l'envisageons comme incitatrice et initiatrice de nouveaux comportements circulatoires. Ainsi, nous faisons l'hypothèse que la législation engendre des adaptations, mais qu'elle participe également à « l'abandon » du voyage par certaines familles que nous considérons, malgré cela, toujours actives dans le processus de redéfinition des pratiques circulatoires. La sédentarité ne serait pas irréversible ; elle détiendrait même un rôle précis dans les choix de déplacements de ceux qui sont encore sur les routes.

Schéma I. 1: Schématisation de la démarche scientifique



Conception / Réalisation : Bergeon Céline, Août 2010.

Populations circulantes : enjeux de la recherche et expérience du terrain mobile

Les Rroms : un objet de recherche fertile

La population rrom a fait l'objet de nombreux sujets d'ouvrages universitaires. Les recherches qui les concernent traitent aussi bien de leur « culture », de leurs activités économiques, que de leur habitat, etc. Le champ d'étude est donc large et il semble évident que les thèmes abordés soient extrêmement variés puisque le mode de vie circulant interpelle un certain nombre de pratiques, liées au mouvement, au stationnement et aux organisations familiales.

L'intérêt des recherches, d'un point de vue historique, permet également de tracer un itinéraire dans les thématiques. Dans un premier temps, les Voyageurs ont alimenté des ouvrages dont le sujet principal était les nomades ou le nomadisme, notamment avant 1969,

période pendant laquelle le terme administratif de « Gens du voyage » est apparu officiellement en France, dans les textes législatifs ainsi que dans les débats politiques et populaires. Ces ouvrages reprenaient ainsi des termes qui ont été peu à peu abandonnés de nos jours, comme celui de « bohémien ». Par la suite, l'apparition de lois encadrant le statut de ces « nomades » sur les territoires nationaux les a rendus visibles au sein de nos sociétés. Cette visibilité a favorisé l'émergence de nouvelles problématiques, comme celles ayant trait au stationnement des Voyageurs et aux gênes occasionnées par leur halte.

Comme si la découverte de cette population s'était effectuée récemment, l'éventail des thèmes d'étude explose à la fin du 20^{ème} siècle. La recherche a principalement permis la réalisation de trois grands types d'ouvrages. On note d'abord que la culture des Roms est largement étudiée, et ce par le biais de travaux qui s'attachent à décrire et à expliquer de façon détaillée, le mode de vie des Voyageurs. C'est un regard anthropologique et ethnologique qui est alors porté sur cette population. Des immersions dans la vie quotidienne des Voyageurs sont envisagées afin d'exposer l'intimité des familles et leur organisation habituelle. C'est le cas par exemple des travaux de thèse d'Edith Falque en 1970, publiés en 1971 dans son ouvrage « *Voyage et tradition : approche sociologique d'un sous groupe tsigane, les manouches* ». Ces recherches ont directement contribué à la connaissance du mode de vie des Roms, et ont alimenté bon nombre de débats enrichissants concernant l'altérité et la reconnaissance des minorités au sein des espaces nationaux. La place du Voyageur circulant dans la société est interrogée au regard d'une cohabitation des modes de vie (Bizeul, 1989 ; 1993 et Robert, 2007). Les prémices des lois sur la circulation et le stationnement favorisent le développement d'une littérature spécifique, décrivant les conditions d'arrêt des familles : ces analyses aboutissent notamment à l'émergence d'un intérêt particulier pour la circulation des Voyageurs. Les travaux de J.B Humeau (1986 ; 1989 ; 1994a ; 1995) et d'Alain Reyniers (1986 ; 1991 ; 1992 ; 1998) s'inscrivent dans ce cadre.

Dans un second temps, c'est l'histoire des Roms qui a été investie de façon considérable, et ce durant ces trois dernières décennies. Non seulement ces écrits permettent de renforcer l'idée que cette population fait partie intégrante des peuples nationaux, mais ils participent également à la reconnaissance d'une période difficile dans l'histoire des Roms, assimilée, ou « oubliée » au profit de celle des populations juives. De nombreux ouvrages⁷ témoignent de la qualité des travaux des chercheurs en Histoire et en linguistique qui ont contribué à la connaissance des Roms.

Enfin, un dernier type d'ouvrage se développe de façon itérative. Ce sont les œuvres de Voyageurs qui se racontent. Maximoff Matéo⁸ a ainsi écrit plusieurs ouvrages sur sa vie et

⁷ *Quelques références :*

Asséo, Henriette (1994). *Les tsiganes : une destinée européenne*. Paris : Gallimard, 160 p.

Auzias, Claire (2002) *Funambule de l'histoire ; tsigane, entre préhistoire et modernité*, Baye : La Digitale, 170 p.

Sigot, Jacques (1999) La longue marche vers l'internement des Tsiganes en France pendant la seconde guerre mondiale, *Etudes Tsiganes*, n° 3, pp. 19-30.

⁸ *Quelques références :*

Maximoff, Matéo (1990) *Dites-le avec des pleurs*, chez l'auteur.

Maximoff, Matéo (1992) *Ce monde qui n'est pas le mien*, chez l'auteur.

Maximoff, Matéo (1993) *Routes sans roulottes*, chez l'auteur.

celle de ses parents. Il s'illustre également dans la production de roman mettant en scène les groupes roms et manouches. De la même façon, Doerr Joseph (dit « *Coucou* ») s'inspire de sa vie pour écrire son livre « *Où vas-tu manouche?* » en 1982. C'est également le cas pour Joseph Stimbach en 2004 avec son ouvrage « *Réflexions d'un Manouche : laissez-nous vivre !* ».

Une approche multidisciplinaire guidée par l'expérience de la population

Mon parcours de recherche a été guidé par mon parcours de vie puisque l'attrait pour cette population s'est rapidement révélé, c'est-à-dire dès les premières années de ma formation universitaire. Cherchant ainsi à découvrir les Roms, j'ai pu intégrer un groupe manouche vivant en région Poitou-Charentes. Certaines familles du groupe étaient sédentarisées, notamment celles que je côtoyais quotidiennement, quand d'autres pratiquaient encore le voyage. Il s'agissait de cousins que nous retrouvions plusieurs fois au cours de l'année. Ce vécu n'a donc pas suivi, mais bien précédé la recherche bibliographique puisque je vivais déjà avec ce groupe depuis deux ans au commencement de ma thèse. J'ai ainsi été le témoin d'un mode de vie et de par mon implication dans le groupe, j'ai aussi pu être « consommatrice » de ces moments de vie.

Géographe de formation, je me suis dirigée vers des ouvrages s'attachant au parcours et aux rapports à l'espace de ces populations. Je cherchais ainsi à comprendre la « géographicité des Voyageurs » que je côtoyais maintenant depuis plusieurs années. Cependant, prise dans la quotidienneté du groupe dans lequel j'évoluais à cette époque, et surtout très touchée par les préjugés qui pouvaient exister, je me suis dirigée, « presque logiquement » vers des ouvrages sociologiques et principalement anthropologiques, afin d'approfondir le jeu de relation et d'identification entre les Voyageurs et les Gadjé.

Faisant l'expérience des pratiques propres au groupe, j'ai pensé qu'il était nécessaire d'enrichir cette connaissance intrinsèque. D'ailleurs, sur ce point, ces lectures m'ont apportée une véritable capacité de nuance sur l'hétérogénéité des pratiques. Ces observations montraient la diversité qui peut exister au sein des groupes et il me paraissait nécessaire de les connaître. La richesse des sources bibliographiques existantes sur les Voyageurs m'a ainsi permis, non pas d'investir une population nouvelle, mais de m'ouvrir à la diversité qu'elle revêt.

Les Voyageurs et les Rroms : un terrain sensible⁹ ?

« On ne se retrouve jamais « par hasard » sur ces terrains qui s'inscrivent en réalité dans le fil d'une interrogation politique et d'un engagement citoyens plus ancien » (Bouillon ; Fresia ; Tallio, 2005 : 14)

Connaître une population de l'intérieur et l'étudier scientifiquement sont deux choses distinctes, l'une pouvant influencer l'autre et vice versa. Prendre du recul par rapport à cette imprégnation a été difficile, d'une part parce que l'analyse des pratiques se devait d'être faite de façon scientifique, alors qu'il m'avait semblé qu'elle relevait de la quotidienneté ; et d'autre part parce qu'il fallait réussir à mettre en valeur des faits dont le caractère me paraissait évident. Par ailleurs, cette immersion ne devait pas être exposée dans le cadre de cette recherche comme une survalorisation de l'expérience personnelle au profit d'un intérêt porté à l'Autre, -comme Jean-Pierre Olivier de Sardan (2000 : 421) l'a largement critiqué dans ses travaux - , et menant parfois à « oublier l'objectif premier de son métier, qui consiste à rendre compte du réel des autres » (Bouillon ; Fresia ; Tallio, 2005 : 21).

La connaissance intime du milieu dans lequel j'ai évolué s'est révélée être tout autant un atout qu'un obstacle. La nécessité de cette prise de recul a pris tout son sens au moment où mon regard est devenu celui du chercheur, et non plus celui de la personne qui vivait « la vie de Voyageur ». Une distanciation critique était nécessaire, bien que pas toujours évidente. Mon souci majeur était l'analyse scientifique que je pouvais produire sans sur-interpréter des pratiques et/ou des comportements, et ce malgré qu'« une délimitation précise de la frontière interprétation/surinterprétation soit impossible ». Il me fallait alors éviter « la projection excessive de préconception et le manque de vigilance méthodologique » qui peuvent prendre cinq figures : « la réduction à un facteur unique, l'obsession de la cohérence, l'inadéquation significative, la généralisation abusive, et le « coup du sens caché » » (Olivier De Sardan, 1996). Ces cinq figures évoquées par Jean-Pierre Olivier de Sardan, essentielles pour le travail de terrain, ont finalement pris tout leur sens pendant les cinq années vécues auprès de cette famille manouche. Les situations, les ressentis ont, à mon sens, collaboré à la construction de mon objet de recherche en tant que tel, et m'ont ouvert une voie à l'objectivité. Ces étapes ont donc été utiles dans le cheminement scientifique malgré ma difficulté à les dépasser. Le danger de la sur-interprétation était réel, et être uniquement aux côtés de Voyageurs m'a parfois fait oublier les autres, les Gadjé, acteurs essentiels dans les rapports sociaux. Par ailleurs, réduire les Voyageurs au simple voyage a parfois été dangereux, au point d'oublier certaines pratiques quotidiennes intéressantes pour la compréhension des pratiques spatiales. Si l'obsession de la mobilité a été manifeste, l'ensemble des expériences et des rapports développés à partir de l'idée de mouvement, ont très rapidement trouvé leur place dans cette recherche. « L'obsession de la cohérence » et la « généralisation abusive », décrites par Jean-Pierre Olivier de Sardan, ont également été un obstacle, en particulier dans la justification des

⁹ En référence à l'ouvrage de Bouillon, Florence ; Fresia, Marion ; Tallio, Virginie (2005) « *Terrains sensibles, Expériences actuelles de l'anthropologie* ».

motivations du parcours. Un itinéraire atypique était une découverte, dans le même temps qu'il réinterrogeait les fondements des parcours précédemment analysés.

La multi-appartenance, celle de l'apprentie-chercheuse, de la Gadji, ou encore celle de la personne qui a vécu cinq ans auprès d'un groupe manouche, a parfois été un obstacle pour l'aspect scientifique de ma recherche, mais s'est finalement avérée être un atout. En effet, les avantages liés à la connaissance du milieu, notamment des codes sociaux, ont favorisé la compréhension de situations complexes à analyser sans « connaissance du milieu ». Utiliser ainsi les acquis issus du travail d'imprégnation, a permis de mieux examiner et comprendre les pratiques et les comportements observés en dehors de ce terrain d'immersion. Enfin, la mobilisation de ces différentes « casquettes » a été un avantage pour une circulation plus aisée entre les sphères « familiales, culturelles » et « institutionnelles ».

Ce terrain est donc « sensible » parce qu'il tente de traduire une réalité complexe, notamment par le biais de l'expérience de l'immersion, qui nécessite de sentir, d'éprouver et de transmettre la réalité d'un phénomène. Mais il est également « sensible » parce que trop souvent considéré comme « dangereux », à cause de ces familles « *que les institutions traitent ou définissent comme exceptionnelles ou déviantes par rapport à ce que doit être la règle* » (Bouillon ; Fresia ; Tallio, 2005 : 14). La « sensibilité » de la « question rom » provient en grande partie de l'opposition qui subsiste entre ces deux mondes. D'un point de vue méthodologique, et dès lors que « *des terrains sont qualifiés de sensibles, c'est en partie parce que l'observateur doit faire sa place, négocier les termes de sa présence et trouver les termes de l'échange adéquats* » (Bouillon, 2005 : 76), cette volonté de liaison s'exprime principalement dans le « jeu du travail de terrain ». Cette négociation de l'échange s'insère dans un processus de « don » et de « contre-don » (*Ibid.*), en ce sens que les informations divulguées par les interlocuteurs sont d'une importante capitale pour le chercheur, notamment parce l'enquête se livre parfois jusque dans les recoins intimes de son quotidien. A l'opposé, cet échange nécessite de la part du chercheur, un « feed-back », imprégné par l'écoute, la gratification symbolique de l'Autre et l'aide qu'il peut apporter à l'enquête (*Ibid.*). D'ailleurs, sur ce point, Michel Agier (2005) présente les trois postures essentielles pour l'approche de terrains sensibles : l'engagement, l'implication et la prudence de la construction de l'objet. Ceci démontre combien il est nécessaire de dévoiler les conditions de la production du savoir dans tout travail de recherche (Ghasarian, 2002).

Spatialisation des espaces de recherche et acteurs : un terrain riche de mouvements et de rencontres

Les travaux entrepris en 2003¹⁰, puis en 2004¹¹ lors de la Maîtrise, et jusqu'au Diplôme d'Etudes Approfondies, ont permis une approche facilitée du terrain. Lorsqu'il est question

¹⁰ Bergeon, Céline (2003). *Les gens du voyage : approche géographique. L'exemple de la Charente-Maritime*. Mémoire de Maîtrise. Géogr. : Université de Poitiers, 138 p.

¹¹ Bergeon, Céline (2004) *Les Gens du Voyage : entre itinérance et sédentarité. L'exemple des Voyageurs de la Vienne et de la Charente-Maritime*. Mémoire de DEA. Géogr. : Université de Poitiers, 104 p.

d'étudier une population circulante, la difficulté de se restreindre à un seul territoire devient indéniable ; ainsi, l'espace produit par leur mobilité se fait terrain de recherche à part entière. De ce point de vue, nous considérons que « *la mobilité peut constituer une dimension signifiante de l'expérience [...], donnant accès à une autre dimension du terrain en même temps qu'elle transforme la perception même que l'on en a* » (Brachet, 2008 : 2). Et justement, cette autre dimension – c'est-à-dire la relation subjective donnée à l'espace par la mobilité- constitue un des fondements de notre problématique. La question de la pratique du terrain se pose donc avec une certaine acuité, puisque nous considérons la mobilité des Voyageurs, non pas comme un simple déplacement entre un point de départ et d'arrivée, mais bien comme un processus et un fait social. Ce terrain de recherche est envisagé sous le prisme du mouvement, afin de modifier les situations d'observations. Ce « terrain mobile » est donc défini par la circulation entre des points fixes, mais aussi par la pratique de la distance entre ces points. Il permet, entre autres, de varier les discours, de révéler des comportements quotidiens (sociaux ou économiques par exemple), de déchiffrer des sentiments d'appartenance, ou encore d'éprouver la circulation. Ce terrain mobile, et de fait « éphémère », nous conforte dans l'hypothèse que le parcours n'est pas un ensemble de lieux indépendants les uns des autres, mais bien un « tout » signifiant. Une présence de courte durée, dans un lieu d'observation et d'énonciation, n'implique pas la « *superficialité* » du travail (Brachet, 2008 : 7) dans l'étude des mobilités, qui nécessite une analyse linéaire des déplacements, tant d'un point de vue spatial que temporel. L'expérience de la première partie de notre équation - mobilité traditionnelle et politiques publiques – s'éprouve donc par le mouvement et une « *géographie du proche* » (Séchet et al., 2008 : 322).

La politique publique, quant à elle, nécessite inévitablement d'imposer des limites spatiales, puisque celle-ci est territorialisée. Par ailleurs, oublier ces limites remettrait en cause la démonstration-même de cette recherche. La région Poitou-Charentes s'est avérée être une source conséquente d'informations dans ma récolte de données, parce qu'elle se présente comme innovante par rapport aux autres régions françaises, concernant l'application de la législation. Elle est, de même, largement fréquentée par les groupes de Voyageurs, de par sa situation géographique, mais également grâce aux liens historiques qui unissent cette population à ce territoire¹². D'un point de vue social, le tissu associatif mis en œuvre pour les Rroms reste très développé et actif, ce qui confère à la région une certaine réputation dans la prise en charge de cette population.

L'exemple de la région wallonne est intervenu dans un second temps puisque ce sont les Voyageurs rencontrés en Poitou-Charentes qui ont influencé ce second choix. Certains fréquentaient cet espace qui possédait une importance particulière.

Le cadre spatial étant posé, les investigations de terrain ont alors pu débiter à l'intérieur de ce périmètre, et ce bien que fréquemment les limites du terrain mobile aient dépassées celles du terrain fixe.

¹² Nous pouvons notamment faire référence à deux camps d'internement de la Seconde Guerre mondiale où de nombreux Tsiganes ont été internés : Les Alliers à Angoulême et le camp de Poitiers, route de Limoges.

Les lieux d'investigation en Poitou-Charentes sont cartographiés dans le document p. 26 (carte I.1). Pour la Wallonie, les entretiens se sont déroulés à Mons et à Ghlin dans la province du Hainaut et à Namur dans la province de Namur (carte I.2).

« L'entrée en terrain » : multiplication des personnes ressources et diversification du public

Trois principales « portes d'entrée » ont été mobilisées pour cette recherche. Celle des réseaux personnels, qui ont été constitués pendant la période d'immersion ; puis celle des branches associatives et institutionnelles (grâce, par exemple, aux Centres Communaux d'Action Sociale) ; celle, enfin, de la quotidienneté, par le biais de la co-présence. Celle-ci a permis des échanges qui se jouaient des statuts enquêteur/enquêtés, et a favorisé le repositionnement de la discussion au centre d'un processus de cohabitation et de voisinage.

Trois critères ont particulièrement retenu mon attention dans le déroulement du travail de terrain. Mes deux territoires de recherche, la région Poitou-Charentes et la Wallonie sont majoritairement investis par des familles manouches et gitanes ; c'est pourquoi les entretiens se sont essentiellement déroulés avec ces deux groupes¹³.

J'ai pris, comme second critère, le voyage et les conditions dans lesquelles il se déroule (tant au niveau de la route que de la halte). Bien que je ne considère pas la mobilité comme un facteur de différenciation, l'Etat a, pour sa part, adapté son dispositif d'accueil selon cet aspect. Les moments de halte, étapes essentielles au bon déroulement des parcours, ont été des événements-clé de ce travail de terrain. Ainsi, plusieurs lieux ont été privilégiés :

- Les aires d'accueil officiellement réservées au stationnement des Voyageurs ont été des lieux féconds pour la récolte de données. Les groupes « semi-sédentaires¹⁴ » ont été rencontrés sur ces espaces.

- Les aires de passage, quant à elles, ont été investies pour la rencontre avec les « itinérants ».

- Les terrains familiaux ont été initialement choisis pour l'échange avec les Voyageurs « sédentaires ».

- Les espaces de stationnement illicites ont permis de comprendre les causes de ce type de halte.

- Enfin, les aires de grand passage, destinés à l'accueil des grands groupes ont été moins investies. La tenue ponctuelle et organisée de ces rassemblements rendait paradoxalement la rencontre plus difficile.

¹³ Une famille rom a été rencontrée sur l'aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers-Biard, en 2004 lors de la maîtrise. A aucun moment, d'autres familles roms ont été rencontrées, les espaces d'installation en France des roms étant principalement la région parisienne. Par ailleurs, Les groupes Yéniches ont été appréhendés par le biais des forums de discussion sur internet ainsi que par mails. De longs échanges de mails ont pu éclairer sur le sentiment d'appartenance de la population Yéniche à celle des Rroms, malgré leur rattachement « artificiel » à ce mode de vie.

¹⁴ Nous introduisons volontairement des guillemets à ces expressions administratives puisque nous discutons cette classification dans la première partie de la thèse.

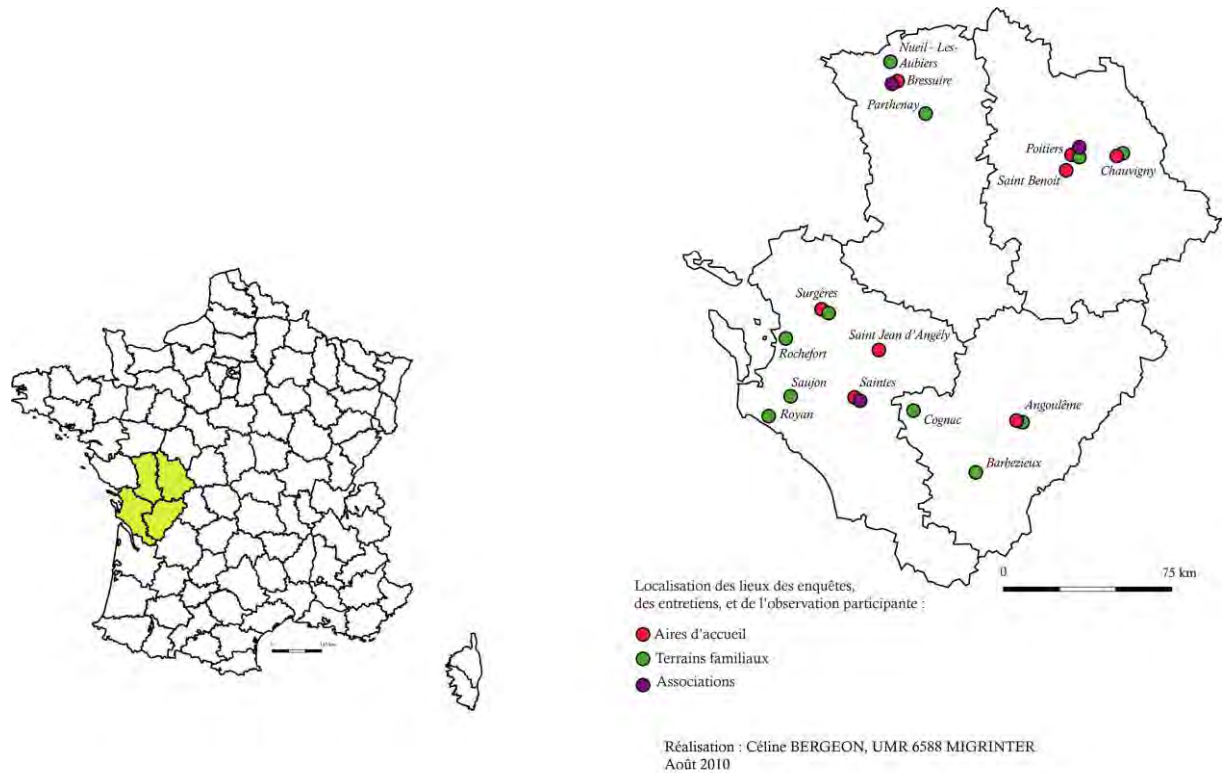
Le mouvement a, quant à lui, été appréhendé en circulant entre les lieux d'exercice de l'activité économique, ainsi qu'entre les lieux de stationnement.

Un dernier critère est essentiel dans l'approche de cette population rom. Il s'agit de la temporalité du voyage, que celle-ci s'exprime dans le mouvement ou dans la halte. Sur le terrain, au fur et à mesure des rencontres avec les acteurs, des temporalités plus propices à l'échange ont été repérées, et ce afin de réussir à centrer l'entretien sur certaines personnalités et catégories de la population. Sur les aires d'accueil notamment, certains moments de la journée permettaient la rencontre d'un public ciblé ; c'était le cas pour les femmes, par exemple.

Par ailleurs, la temporalité saisonnière est essentielle. Les familles sont moins mobiles l'hiver, elles stationnent plus longtemps sur les aires d'accueil et sont donc plus facilement appréhendables. L'ouverture de la période de la chasse est également propice à la rencontre, ce sont généralement des moments de regroupements familiaux de grande ampleur (comme nous l'expliquerons plus tard en prenant l'exemple de Poitiers).

Il existe enfin une dernière temporalité : celle des événements ponctuels, dont font partie les rassemblements religieux. Ces derniers concentrent de nombreuses familles. Ils engendrent des comportements particuliers, des pratiques et des sentiments d'appartenance originaux.

Carte I. 1: Localisation des lieux d'investigation en région Poitou-Charentes (France)



Carte I. 2: Localisation des lieux d'investigation en Wallonie (Belgique)

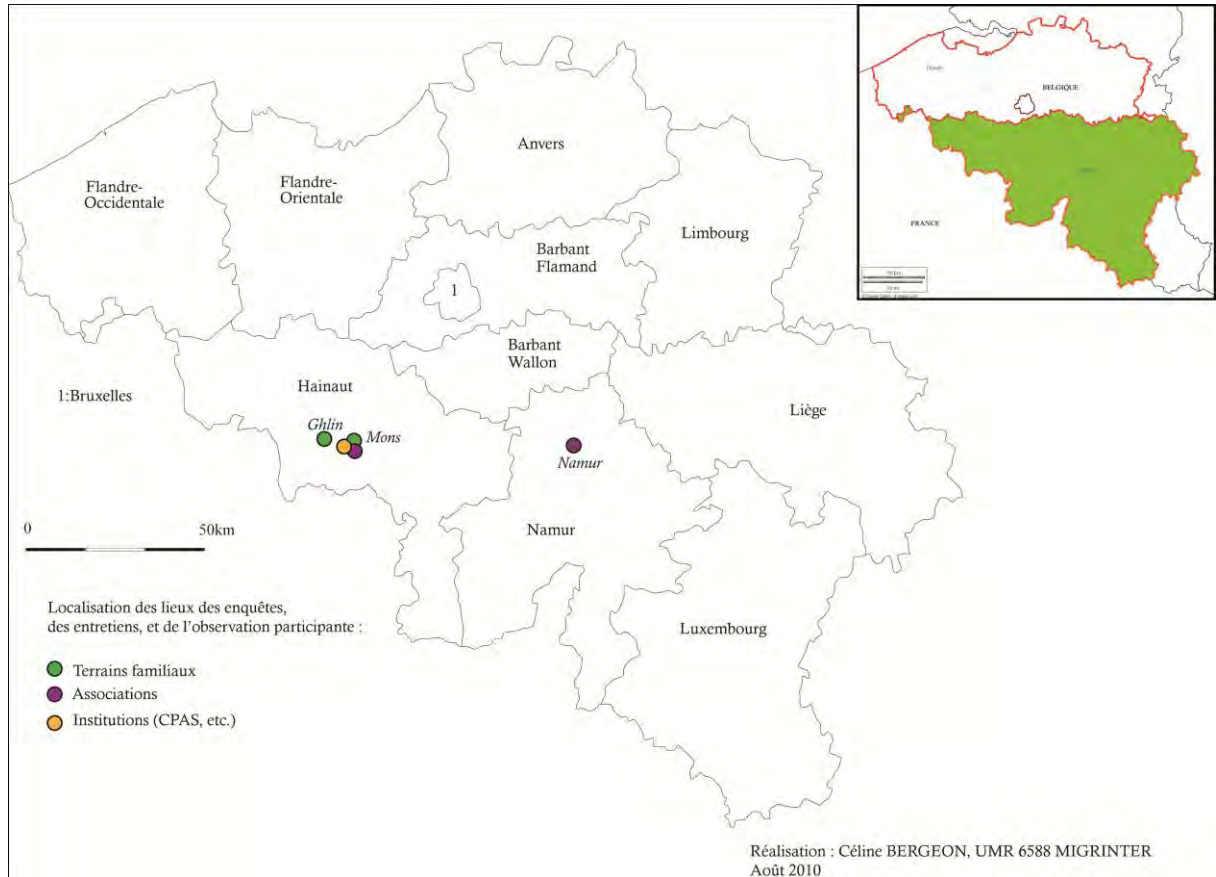


Tableau I. 1: Synthèse des lieux du terrain et des acteurs rencontrés (2005-2010)

« Portes d'entrée »	Structures	Lieux d'investigation	Acteurs rencontrés / Liste des entretiens
Associations	APTGV ¹⁵ ADAPGV ¹⁶ 86..... ADAGV ¹⁷ 79..... CMGV ¹⁸	Aires d'accueil Aires de passage Terrains familiaux Aires d'accueil Terrains familiaux Aires d'accueil Terrains familiaux Locaux du Centre social (Namur)	22 Voyageurs « sédentaires », « semi-sédentaires », « itinérants » 7 médiateurs travaillant auprès des Voyageurs 1 médiateur du centre de médiation pour l'ensemble de la région wallonne
Administrations	Sociales : CCAS CPAS Scolaire : Ecole Primaire	Surgères (17) Mons (Région Wallonne) Saintes	1 assistante sociale – 2 Voyageurs sédentaires en stationnement illicite – 2 familles « semi-itinérantes » sur aire d'accueil. 2 assistants sociaux – « coordinateurs gens du voyage » pour les communes montoises. 1 médiateur CNED pour la scolarisation des enfants Voyageurs.
Religion	« Aumônerie des gens du voyage »	Royan / Vaux-sur-Mer	1 Sœur – 2 familles sédentarisées sur terrain familial.
Personnelles	Groupe Terrain occupé sans autorisation par les familles	Charente-Maritime ; Charente (Aire d'accueil et Terrains familiaux) Ghlin (Région Wallonne)	Groupe de Voyageurs investi pendant 5 ans. Voyageurs « sédentarisés » et « semi-sédentaires ». Récit de vie de J.J, le « papou » du groupe ¹⁹ . Déploiement des membres du groupe sur l'ensemble de la région Poitou-Charentes et sur les départements limitrophes. Entretiens multiples, parfois en groupe. 2 groupes de Voyageurs en stationnement illicite depuis 1983 (entretiens multiples et en groupe).

¹⁵ Association pour la Promotion des Tsiganes et des Gens du Voyage en Charente-Maritime. Association disparue. Le Tribunal de Saintes a prononcé sa liquidation, liquidation confirmée le 30 octobre 2007.

¹⁶ Association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage de la Vienne.

¹⁷ Association Départementale pour l'Accueil des Gens du Voyage en Deux-Sèvres

¹⁸ Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie.

¹⁹ J.J est un acteur-clé dans la démonstration de cette thèse. Ses propos seront utilisés de façon régulière.

Tableau I. 2: Les Voyageurs rencontrés

Prénom	Sexe	date entretien	Département	Mobilité et Stationnement	
John	homme	2007	16	En circulation en aire d'accueil	entretien formel / enregistré
Palou	femme	2005	17	Sédentaire en terrain familial	entretien formel / enregistré
Chouli	femme	2007	86	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Viko	homme	2007	16	En circulation / terrain familial	entretien formel / enregistré
Douce	femme	2006	17	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Cali	femme	2007	17	Voyage l'été / terrain familial	entretien formel / enregistré
Patrick	homme	2007	17	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Lula	femme	2008	86	Sédentaire / maison	entretien formel / enregistré
Pipo	homme	2006	17	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Le Bouli	homme	2006	16	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Tchok	homme	2007	79	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Steeve	homme	2007	86	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Bloumi	femme	2008	79	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Mumu	femme	2007	17	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Enzo	homme	2006	79	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Shanoé	femme	2010	79	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / enregistré
Mayron	homme	2010	79	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Youli	homme	2007	79	Voyage l'été / terrain familial	entretien formel / enregistré
Ylenzo	homme	2008	16	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Djine	femme	2007	17	En circulation / aire d'accueil	entretien formel / Prise de notes
Mandy	femme	2008	16	Sédentaire / terrain familial	entretien formel / enregistré
Perle	femme	2007	86	Sédentaire / maison	entretien formel / enregistré
Antonio	homme	2005	17	Sédentaire / en maison et caravane	entretien formel / enregistré
Christopher	homme	2010	86	En circulation / aire d'accueil	entretien non formel / prise de notes
Ghislain	homme	2007	Wallonie/ Hainaut	Voyage l'été / terrain illicite	entretien non formel / prise de notes
Bilma	femme	2010	86	Sédentaire en terrain familial	entretien non formel / prise de notes
Boubno	homme	2010	86	Sédentaire en terrain familial	entretien non formel / prise de note
Lali	femme	2010	79	Sédentaire en terrain familial	entretien non formel / prise de notes

Méthodologie de recherche

Plusieurs méthodologies d'enquête de terrain ont été employées dans le but de s'adapter au public interrogé. En effet, les Voyageurs rencontrés étaient plus ou moins à l'aise selon les dispositifs mis en place, l'adaptation était alors de mise : « *Dans tous les cas, l'entretien de recherche est une interaction : son déroulement dépend évidemment aussi bien des stratégies*

des deux (ou plus) partenaires de l'interaction, et de leurs ressources cognitives, que du contexte dans lequel celle-ci se situe » (Olivier De Sardan, 1995 : 71-112).

J'ai effectué des entretiens auprès de Voyageurs dans l'ensemble des départements de la région Poitou-Charentes ainsi qu'en Wallonie. Des entretiens avec des représentants institutionnels et associatifs ont également été organisés. Les grilles d'entretiens (annexe 1) montrent les sujets traités pendant l'échange avec les Voyageurs. Trois grands thèmes ont été abordés, à savoir : celui de la famille/du groupe, celui de la circulation (avant et pendant) et enfin, le thème de l'attachement aux lieux. Ces entretiens ont pu être possibles grâce aux médiateurs des associations et aux personnes appartenant à l'église, plus particulièrement aux aumôneries.

Mon imprégnation au sein des groupes a rapidement induit l'observation. Celle-ci s'est avérée efficace dans la collecte d'informations essentielles puisque pendant l'immersion et l'observation « *le chercheur est en effet engagé sans cesse dans de multiples interactions. Loin d'être seulement témoin, il est en permanence immergé dans des relations sociales verbales et non verbales, simples et complexes : conversations, bavardages, jeux, étiquette, sollicitations, etc.* » (Olivier de Sardan, 2003 : 34).

D'un point de vue méthodologique, cette imprégnation et cette observation participante sont souvent remises en cause par la marge d'affects et de prises de position qu'elles engendrent. C'est le cas d'E. Durkheim dans son ouvrage réédité en 1983 où l'usage scientifique des données acquises par l'observation participante est remis en cause. La même méfiance est réitérée par P. Bourdieu en 1978 et souligne la difficulté du chercheur à s'extraire de ce qu'il observe : « *on ne peut pas nier la contradiction pratique : chacun sait combien il est difficile d'être à la fois pris dans le jeu et de l'observer* » (Bourdieu, 1978 : 67). Malgré les critiques, l'observation participante est utile dans la compréhension du quotidien des acteurs. Certains événements deviennent compréhensibles et saisissables de par l'expérience de la situation. E. Durkheim et P. Bourdieu nous mettent donc en garde sur cette pratique. D'autres auteurs, comme W. Whyte en 1943, N. Anderson en 1923 ou encore H. Garfinkel en 1967, montrent combien cette observation participante, introduite par l'École de Chicago, a contribué à l'amélioration des données empiriques : « *Il faut prendre le rôle de l'acteur et voir son monde de son point de vue. Cette approche méthodologique contraste avec la soi-disant approche objective, si dominante aujourd'hui, qui voit l'acteur et son action dans la perspective d'un observateur détaché et extérieur (...). L'acteur agit dans le monde en fonction de la façon dont il le voit, et non dont il apparaîtrait à un observateur étranger* » (Blumer, 1966 trad. par Coulon, 1992 : 94). La démarche socio-anthropologique a été, à de nombreuses reprises, utilisée dans le cadre de recherches portant sur les comportements de groupes sociaux²⁰. L'observation participante est alors considérée comme une démarche active.

²⁰ Citons ici Pierre-Joseph Proudhon qui a étudié le monde des artisans et des artistes. Ou bien encore Claude de Saint-Simon et Charles Fourier qui se sont attachés à analyser le monde du négoce. Dans un même contexte, Frédéric Le Play considère la famille comme « le noyau essentiel », il préconise ainsi de « *se mettre en rapport intime avec les populations et les lieux* » (Le Play, 1989 : 37).

L'objet de recherche et le chercheur sont intimement liés. Comprendre l'autre, c'est chercher à se saisir soi-même, à se re-trouver dans la masse semblable. Vivre l'Autre peut également être une volonté de comprendre ce qui effraie et de se différencier définitivement, du moins de savoir à un moment précis ce qu'on est capable ou non de vivre : « *Tout en enquêtant sur les autres, on s'analyse soi-même [...] Le moi et l'autre sont à la croisée de la démarche socio-anthropologique. Le désir de connaître l'altérité peut être perçu comme une indication de ses propres manques, de l'incomplétude de l'individu, des difficultés à être ici parmi ses trop semblables ou du moins à ce qu'ils paraissent* » (Bouvier, 1995 : 11). Le rapport entre le groupe étudié et le chercheur ne peut être dépourvu de sens, notamment lorsque celui-ci adopte des démarches spécifiques pour vivre au plus près des acteurs. Si l'implication dans le terrain de recherche (dans le sens de l'observation et de l'immersion) est une démarche à résonance sociologique (Bouvier, 1995 : 93), elle questionne néanmoins la neutralité de celui qui la met en pratique. Les relations entre l'observateur et l'objet peuvent être influencées par un quelconque parti-pris (Lazarsfeld, 1970 : 129). Cela signifie donc que la distance peut à la fois être perçue comme un élément paralysant, mais aussi en tant que principe dynamique : l'ignorance va servir de motivation pour aller puiser dans l'immersion quotidienne un moyen de comprendre l'altérité (Bouvier, 1995 : 96).

Tout l'enjeu pour le chercheur est de porter un regard objectif sur ce qu'il a observé de façon intime au quotidien. C'est cette proximité que critiquent les défenseurs d'une recherche objective. Néanmoins « *chercher à épuisier le sens de l'interaction sujet/objet, nous/l'autre, même/altérité, je/il, sociologie/anthropologie est au cœur de cette problématique. Traiter d'un ensemble aussi complexe peut susciter la circonspection. L'une des tentatives est, à tout le moins, de participer à l'établissement ou à la réconciliation, dans le domaine des sciences sociales, des rapports entre temps et lieux du sujet et de l'objet, de regard et du regardé, de l'auteur et du contexte* » (Bouvier, 1995 : 118). La pensée de P. Bouvier nous semble appropriée lorsqu'il précise que questionner le rapport entre soi-même et l'enquêté est fastidieux. Néanmoins, ce questionnement participe de l'évolution des relations entre les deux protagonistes de l'échange. Dans un même temps, il donne une légitimité à la démarche socio-anthropologique, tout en essayant de trouver la position la plus claire et transparente.

L'immersion, l'observation participante et les entretiens semi-directifs ont donc été les principales démarches méthodologiques pour parvenir à dessiner les contours de ma problématique. Au total, une trentaine²¹ entretiens a été effectuée auprès des Voyageurs. Treize entretiens supplémentaires auprès des institutions et des associations ont été réalisés pour appréhender les difficultés de la mise en place de l'accueil.

Les limites du terrain

²¹ A ces entretiens formels viennent s'ajouter d'autres réalisés en groupe, du fait notamment de la présence simultanée de plusieurs familles en même temps sur le lieu d'entretien.

Une des principales contraintes de ce travail de terrain a été d'accepter le départ. Il a fallu admettre qu'elle était liée au sentiment d'attachement aux familles et aux liens qui avaient pu se créer lors des échanges réguliers que nous avons eus.

D'autres situations ont laissé planer un sentiment de vide, notamment lorsqu'une aire d'accueil s'était vidée de façon imprévue. Au-delà de la perte du suivi des familles, j'ai été peiné de constater que c'est avant tout un lieu d'échanges et de discussions qui disparaissait. Dans ces conditions, le lieu de stationnement perdait sa qualité de lieu de vie. C'est notamment grâce ces situations inopinées que j'ai pu commencer à saisir le sens du voyage. Contrairement à l'opinion générale, l'arrivée de familles ne me posait pas problème, c'était une réjouissance. En revanche, le départ était ressenti comme un vide mais il traduisait aussi la réussite, la poursuite d'un mode de vie. Dans un sens, le départ qui n'était pas signalé permettait aussi d'entretenir la différence. Un départ signifiait également de nouvelles arrivées et de nouvelles rencontres.

Une seconde difficulté est venue régulièrement, non pas entacher le travail de terrain mais me rappeler qu'il était nécessaire de redoubler de rigueur. La plupart des Voyageurs sont mal à l'aise avec l'enregistrement des entretiens, mais cette gêne n'est pas spécifique aux Voyageurs : de nombreux groupes sont quotidiennement dans des situations de doute et de méfiance. La restitution des échanges était donc généralement effectuée le jour-même de l'entretien afin de ne pas perdre d'informations importantes.

Les Voyageurs ont une organisation basée sur le quotidien, le ponctuel et l'immédiateté. Convenir d'un jour, d'une heure de rendez-vous était difficile. La spontanéité des entrevues a donc été privilégiée. D'un même point de vue, mobiliser l'attention de l'enquêté a été une entreprise ardue, puisque le mode de vie en groupe favorise la prise de parole commune. De plus, les va-et-vient sur les aires de stationnement ne favorisaient pas la régularité de l'attention. Au-delà du constat d'une difficulté réelle, cela traduisait l'organisation interne des familles et les liens qu'elles tissaient entre elles. Cette difficulté traduisait « *l'importance fondamentale du groupe familial comme unité de vie sociale* » (Maurice, Deloménie, 1976 : 111), qui était ici évidente.

Une dernière difficulté a été de mobiliser l'attention de l'enquêté sur un thème précis, défini par la grille d'entretien (Annexe 1). Les dérives étaient fréquentes. Les Voyageurs étaient fiers de s'exprimer sur le sens du voyage mais éprouvaient le besoin de parler des pratiques inhérentes à la circulation, comme la religion ou la scolarisation des enfants. Ces sujets paraissaient évidents et d'une importance particulière. Ces écarts de conversation n'étaient pas superflus, ils ont aidé à gagner la confiance des enquêtés en les installant dans un climat de libre échange.

Pour conclure ce point méthodologique, je dirais qu'une adaptation continue s'est avérée indispensable, notamment en termes de temporalités et de méthodologies d'enquête. Ainsi, faire de la recherche auprès de la population rrom nous renvoie inévitablement à la sensibilité des terrains « *parce qu'ils impliquent de renoncer à un protocole d'enquête trop canonique,*

l'ethnographe devant ici mettre ses méthodes à l'épreuve pour inventer, avec un souci permanent de rigueur, de nouvelles manières de faire » (Bouillon ; Fresia ; Tallio, 2005 : 14), bien que chacun de ces lieux possède évidemment des obstacles et des biais de recherche différents (*Ibid.* : 15). C'est par exemple, accepter d'accueillir d'autres membres du groupe pendant un entretien ; c'est aussi admettre que certaines méthodologies fonctionnent difficilement avec la population que l'on étudie, même si celles-ci sont essentielles au déroulement du travail de recherche. Cela reflète en tout sens ma position par rapport à la population que j'ai étudiée, en m'inscrivant dans une démarche de quête, non pas de conquête.

La première partie de cette thèse est consacrée à une réflexion générale sur la définition et le cadrage de notre population d'étude. L'analyse des représentations, tant du point de vue des Gadje que de celui des Voyageurs, est ici privilégiée, afin de révéler le champ des identifications et des appartenances sociales. Dans un même temps, une discussion est engagée sur la production de statistiques dites « ethniques » devant l'absence de données chiffrées exactes concernant les Rroms sur nos deux espaces témoins (chapitre 1). La mobilité, en tant que mode de vie, est décryptée grâce à l'analyse d'itinéraires et de parcours (chapitre 2), mis à jour pendant le travail de terrain. Une attention particulière est portée aux motivations du voyage dans le but de révéler différentes organisations spatiales, dont les projets circulatoires. Nous interrogerons particulièrement la relation aux lieux et leurs rôles dans la reproduction de la « mémoire circulante ». La circulation est ici analysée à travers le prisme de la famille et de l'équilibre qu'elle confère au voyage. Cette analyse met notamment en évidence des manières d'habiter bien particulières et tout à fait originales, lesquelles questionnent sur les appartenances locales en situation de mobilité (chapitre 3).

La seconde partie débute sur une mise en contexte des représentations rroms (à différentes échelles), utile pour engager une discussion sur la législation du stationnement en France (chapitre 4). Les conséquences de ce contexte législatif sur les projets circulatoires amènent à une réflexion à propos de l'hospitalité des communes envers les Voyageurs devant les conflits que peut engendrer l'installation des familles dans l'espace local, tant en région Poitou-Charentes qu'en Wallonie. L'analyse de cette difficulté conduit à exposer les nouveaux comportements circulatoires développés par les groupes (chapitre 5). Ce chapitre se situe au cœur-même de la problématique, puisqu'il met en avant l'« agentivité » et l'autonomie des familles, face à la gêne institutionnelle et législative. L'adaptation, la créativité, comme la soumission et l'impuissance, sont analysées au regard de cette complexification de la mobilité.

La troisième partie correspond à une mise en perspective du lieu de stationnement. En effet, après avoir largement porté l'attention sur le parcours comme entité homogène, une place particulière est accordée au lieu en tant que tel, dans le but d'énoncer les attaches et les sentiments d'appartenance. Après avoir exposé l'offre, en matière de stationnement en Poitou-

Charentes et en Wallonie (chapitre 6), nous discuterons l'« adaptation » de ces lieux officiels pour la mobilité des familles. Les discours seront largement utilisés pour rendre compte de la réalité de ceux qui occupent ces espaces de halte, instaurés arbitrairement par la législation. Le glissement entre le lieu fonctionnel et le lieu de vie s'opèrera grâce à l'analyse des processus d'appropriation du lieu de stationnement (chapitre 7) : face aux problèmes qui se déroulent sur ces espaces, de nouvelles conceptions du lieu d'arrêt prennent forme dans les projets institutionnels. Enfin, le dernier chapitre (chapitre 8) propose une étude concernant la place de l'aire de stationnement dans la commune. A partir des observations de terrain et de la pratique de la distance, il semblerait que les espaces de stationnement soient largement confinés et isolés au sein de l'espace communal, remettant ainsi en cause le statut de « l'habitant-circulant ».

**PARTIE 1 : LE GROUPE COMME MODE D'ORGANISATION ET
COMME EXPRESSION DE LA CIRCULATION TRADITIONNELLE :
Projets circulatoires des familles Rroms en Poitou-Charentes et en Wallonie**

Introduction

Nombre de recherches et d'articles scientifiques tentent de délimiter les contours de la population rrom. Dans un email transmis en mars 2010 par Sophia, celle-ci évoque la ténacité des Gadje à vouloir définir ces contours, au risque de remettre en cause l'unité de la population :

« Ces messieurs anthropophages (-logues) et d'autres spécialistes vont bien plus loin et contredisent l'existence même d'un sentiment d'appartenance à une identité propre et collective, une communauté de cœur, de valeur, de sensibilité. Au moyen d'un argumentaire basé sur la diversité, diversité de vécu individuel et collectif, diversité des formes et diversité d'histoire, ils consacreront une grande partie de leurs interventions à tenter de détruire méthodiquement le concept de rromanipen²², qui nous unis tous, rroms, gitans, manouches, égrainant ça et là des anecdotes acerbes, délassée, voire de bas étage et cela devant un auditoire d'enseignants » (Sophia – mail envoyé au groupe Rromani-INALCO du 08 février 2010)

La première partie de cette thèse tente d'éclairer la dynamique qui anime les débats autour de la connaissance de la population rrom. Ignorer ces discussions reviendrait à nier l'existence et le renforcement des mouvements de reconnaissance impulsés par les « élites rrom » depuis le début des années 2000. Si une présentation stricte de la population rrom peut paraître réductrice, en faire l'économie serait une démarche simplificatrice : *« comment parvenir à traiter une question relative à ces groupes sans avoir préalablement défini de qui on parle ? »* (Robert, 2007 : 55).

Trois chapitres composent cette première partie. Le chapitre 1 s'emploie à donner une « définition » de la population rrom. L'exposé de leur parcours historique permettra de comprendre l'évolution de leur reconnaissance au sein des espaces nationaux. La finalité de ce chapitre n'est pas de retracer la totalité de l'histoire rrom, mais de voir comment celle-ci peut nous informer sur la situation actuelle de ces populations, et ce du point de vue des objectifs de cette recherche. Il s'agit de mesurer le chemin parcouru (ou non-parcouru) dans la reconnaissance des Rroms. Déconstruire les images traditionnelles du « nomade-vagabond » passe par une analyse approfondie de la mobilité. Ces images sont dépendantes de la production et de la reproduction de représentations collectives. Celles-ci seront donc particulièrement étudiées dans le premier chapitre.

Le chapitre 2 est consacré à l'analyse des pratiques circulatoires des familles séjournant en région Poitou-Charentes et en Wallonie. Bien que la sédentarisation soit annoncée comme un phénomène de plus en plus fréquent, de nombreux groupes continuent de pratiquer une circulation interne en France et en Belgique, pendant que d'autres, en nombre moins important, transitent de façon régulière entre ces deux pays. L'analyse des itinéraires

²² Ou Romenpe représentant la « manière de vivre tzigane, avec ses valeurs, ses règles, ses codes, la manière tzigane d'appréhender le monde et de s'y situer » (DECLITTE, 1998).

empruntés par les familles, permettra notamment de réinterroger les notions désignées pour cette thèse. Il s'agit de définir et de théoriser la mobilité des groupes circulants à la lumière des principaux concepts de la géographie des mobilités et des migrations. Une attention particulière est donc portée au cadrage scientifique de la circulation (chapitre 3).

CHAPITRE 1 : RROMS ET VOYAGEURS : LA PERSPECTIVE IDENTITAIRE

Introduction

La liberté d'aller et venir, définie par la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme de 1948, rend possible la circulation, en ce sens que « *le droit à la circulation et à la mobilité fut alors reconnu comme un choix individuel, ouvrant sur de nouvelles conceptions de l'espace. Le concept de mobilité, au sens premier de la liberté de circuler dans des espaces identifiés, prit ainsi le pas sur celui, collectif, de la migration de peuplement* » (Domenach, Picouet, 1995 : 3-4). La circulation décrit une pratique originale, propre à chacun, et s'agence de manière spécifique selon les individus. Elle est une création faite d'arrangements entre l'idéal, expression de la liberté, et le structurel, les règles de la société. Ainsi, les relations sociales seraient déterminantes, puisqu'elles permettraient d'établir un équilibre entre les « pouvoir circuler » et les « vouloir circuler ».

La notion de « capital », introduite par Pierre Bourdieu (1980), s'applique en tout point à la circulation. Ainsi, « *capital social, économique, culturel et symbolique* » lui procurerait un certain équilibre. Le « capital social » décrit « *des ressources actuelles ou potentielles qui sont liées à la possession d'un réseau durable de relations plus ou moins institutionnalisées d'interconnaissances et d'interreconnaissances [...]. Le volume de capital social que possède un agent particulier dépend donc de l'étendue du réseau des liaisons qu'il peut effectivement mobiliser et du volume du capital (économique, culturel ou symbolique) possédé en propre par chacun de ceux auxquels il est lié* » (Bourdieu, 1980 : 2). Les relations sociales, structurées à partir d'un réseau social plus ou moins étendu, participent alors de la qualité de la circulation. Cependant, les ressources économiques conditionnent également les relations entre ce « pouvoir circuler » et le « vouloir circuler ». En conséquence, l'économie reste une variable importante de la capacité mobile : c'est le « capital économique » (Bourdieu, 1980). Le « capital culturel », quant à lui, est plus complexe, puisqu'il mobilise trois niveaux de compétences : l'incorporation des connaissances -qui peuvent être assimilées ou encore héritées et décrivent l'état incorporé-, les supports matériels de la culture (écrits, arts...) -par lesquels peuvent se transmettre les « savoir circuler » qui représentent l'état objectivé-, et enfin les ressources acquises lors de l'apprentissage scolaire : c'est l'état institutionnel. La reconnaissance mutuelle de l'existence des réseaux possédés par l'Autre représente le « capital symbolique ». Cela introduit ici une vision dynamique des relations sociales, dans le sens où cette reconnaissance symbolique autorise les interdictions et les accords d'interpénétrer dans les réseaux de l'Autre. Ceci explique que le cercle des relations sociales n'est ni fermé, ni définitivement clos. Ces quatre capitaux évoquent une conception pragmatique de la circulation. L'espace est le support de la circulation, cette dernière s'organisant de façon stratégique. Le mode de vie des Voyageurs reposerait sur une

organisation familiale et communautaire ; le noyau familial élargi resterait, ainsi, l'élément fondateur dessinant les contours du quotidien. Comment pouvons-nous qualifier les déplacements des Rroms ? De quel type de mobilité relèvent-ils ? Est-ce du nomadisme, de la migration ? Et enfin, quel rôle jouent le groupe et la famille dans l'équilibre de la circulation ?

1. La mobilité spatiale : facteur de différenciation ?

A l'heure où l'évolution des modèles familiaux façonne fortement les sociétés (Vikat, 2009 : 7), les groupes rroms semblent échapper à ce constat. En effet, ils nous donnent à voir une organisation familiale solide, au sein de laquelle les relations familiales paraissent renforcées et difficilement pénétrables. La famille, « *qui suscite toujours autant d'intérêt et de curiosité* » (Régnier-Loilier, 2009 : 17), interpelle davantage lorsque son agencement repose sur des liens étroits, partagés au quotidien. Dans le cas des Rroms, cette curiosité se renforce puisque l'organisation de la famille est couplée à un rapport à la mobilité -considéré comme atypique- et un habitat spécifique. Ainsi, organisation familiale, mobilité et habitat seraient trois caractéristiques dépendantes les unes des autres, et propres aux Rroms. La multiplication des politiques publiques depuis les années 1990 montre que cette mobilité dérange ; à l'inverse, elle est particulièrement valorisée dans le secteur professionnel, non seulement par les institutions, mais plus généralement par la population dans son ensemble.

1.1. La mobilité des Rroms : entre circulation, migration et itinérance

1.1.1. Au-delà de la mobilité physique, un rapport à l'espace plus complexe

Force est de constater que les Rroms possèdent un rapport particulier à l'espace, qui fait appel à une mobilité plus ou moins importante. Erigée en mode de vie, celle-ci organise un quotidien familial. La mobilité, notion générale qui regroupe de nombreuses pratiques spatiales, est un domaine géographique largement étudié. Elle peut être considérée comme le simple déplacement (un être mobile est un être qui se déplace), comme elle peut faire référence à des notions plus complexes et bien plus précises (mobilité touristique, mobilité sociale ou encore mobilité quotidienne etc.). Néanmoins, dans tous les cas, elle résulte d'un mouvement²³ impliquant le changement de la situation initiale. Il existe donc un lien étroit entre mobilité et changement. La mobilité est alors définie comme « *une forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position (géographique ou sociale)* » (Brunet, 1993 : 333). Elle s'applique ainsi à différents domaines et peut être plurielle. Se restreindre à une seule mobilité nie l'existence de liens étroits entre les différentes formes que peut prendre celle-ci, tant les réalités sociales sont imbriquées. Ainsi J. Lévy et M. Lussault (2003 : 622) définissent la mobilité comme « *l'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace* ». L'imbrication des

²³ Mobilité vient de mobilitas en latin qui signifie « mouvoir ».

relations sociales favorise alors celle des déplacements. Les espaces physiques, sociaux, culturels ou encore économiques, sont donc le lieu du déploiement de la mobilité (Bourdin, 2005 : 91-98). Concernant les déplacements des Rroms, se restreindre à la seule mobilité métrique écarterait ce qui la rend possible, à savoir les relations sociales et familiales. C'est pourquoi la mobilité spatiale sera continuellement mise en lien avec les rapports sociaux et économiques. En effet, « *l'espace de notre vie n'est ni continu, ni infini, ni homogène, ni isotrope. Mais sait-on précisément où il se brise, où il se courbe, où il se déconnecte et où il se rassemble ? Nous cherchons rarement à en savoir davantage et le plus souvent nous passons d'un espace à l'autre sans songer à mesurer, à prendre en charge, à prendre en compte ces laps d'espaces* » (Perec, 1974 : n.p). Il ne s'agit pas de nier l'importance de la dimension spatiale dans la constitution et la reproduction des sociétés (Lussault, 2007 : 8), mais d'essayer d'en décrypter le « mode d'emploi ».

1.1.2. Pluralité des approches : migration ou circulation ?

« J'ai des envies de partir, surtout au début du printemps. J'ai envie de voyager, nous on est des migrants » (J.J, manouche en reprise du voyage, Immersion Charente-Maritime, 2005)

Comprendre la mobilité des Rroms implique d'interroger les principales notions qu'elles sous-tendent. Comme nous l'exprime J.J : « *nous, on est des migrants* », la mobilité des Voyageurs est source d'amalgame parce qu'elle est, notamment, hétérogène.

Brunet, Ferras et Théry en 1993 précisent que la migration est un déplacement, un changement de lieu. Ils introduisent une différence entre une migration définitive et migration périodique. La temporalité vient différencier ces deux phénomènes. Si la migration définitive se déroule « *sur une longue période impliquant l'abandon définitif ou très durable du lieu de départ* » ; la migration périodique introduit « *un retour régulier au lieu de départ qui reste lieu de résidence* » (Brunet, Ferras, Théry, 1993 : 329-330). Cela interroge donc sur la possibilité d'appliquer la notion de migration aux déplacements des Voyageurs sachant que leur résidence²⁴ se déplace avec eux. La temporalité pourrait introduire un autre axe d'étude dans l'analyse des parcours. Pour Gildas Simon, la migration décrit « *un déplacement de la population avec changement de résidence, d'une unité géographique à une autre. En élargissant l'approche, on peut considérer la migration comme le passage d'un espace de vie à un autre* » (Simon, 1995 : 10). Encore une fois, la spécificité du changement de résidence, introduite par la migration, complique, dans notre cas, l'application de cette notion à la mobilité des Rroms.

Dans leurs travaux, H. Domenach et M. Picouet (1995) donne une importance particulière à la notion de résidence, et ceci dans le but de mieux cerner le concept de migration. La résidence unique, introduite initialement par la définition des migrations définitives, a évolué dans le

²⁴ Nous entendons ici le terme de résidence au sens de l'INSEE c'est-à-dire comme un logement occupé de façon habituelle.

même temps que la mobilité s'est complexifiée. Aujourd'hui, ce critère s'est transformé pour devenir celui de *résidence multiple*. L'introduction de la notion « d'espace de vie » est significatrice de la complexification des déplacements et « *ce concept, bien que non utilisable directement dans la mesure de la migration, donne un cadre à de nouvelles classifications et permet d'opérer une « hiérarchisation » des multiples formes de la mobilité suivant des critères très divers, tels que : la durée, la fréquence et la périodicité d'utilisation de chaque lieu, le mieux-être, le revenu, l'activité, la formation, le mode de déplacement, la distance, les incidences à court et long terme* » (Domenach, Picouet, 1995 : 9-10). La migration est donc une des formes de la mobilité. La complexification des mouvements introduit de nouvelles configurations avec l'apparition de la multi-résidence. Cette notion de résidence est donc essentielle dans la définition des formes de mobilité des groupes Roms. Si celle-ci est entendue comme l'habitation, la notion de migration ne peut s'appliquer aux déplacements des Roms. Par ailleurs, si la distance prend une importance particulière, les temps du déplacement le sont tout autant. La mobilité des Voyageurs prendrait donc forme dans un espace-temps particulier, autre que celui de la migration.

La circulation paraît plus complexe à saisir que la migration, parce qu'elle introduit une pratique de l'espace plus soutenue, plus complexe. Cette multiplicité des déplacements oriente une temporalité particulière, composée de différents rythmes. Si la résidence est considérée comme un domicile fixe, la mobilité spatiale des Voyageurs ne peut s'apparenter à une migration, puisque sa particularité est de se déplacer en même temps que son habitat : ici, la résidence n'est pas fixe. Les « *rythmes de la circulation* », mis en évidence par Stéphane de Tapia en 2007, se révèlent être plus appropriés- bien qu'ils méritent d'être précisés dans le cas des Voyageurs-. « L'itinéraire emprunté par la circulation » introduit l'idée de halte et correspondrait de façon plus adéquate à la mobilité des groupes. Du côté de la recherche, les pratiques de la circulation sont fréquemment interrogées du point de vue des significations et des diverses formes qu'elles empruntent.

1.1.3. Le Voyageur : un individu nomade ?

La compréhension de la mobilité des Roms implique donc une interrogation singulière des rapports à l'espace. Les géographes, mais surtout les sociologues se sont particulièrement attachés à l'analyse des déplacements des groupes. Les Roms ont longtemps été considérés comme des « nomades ». Alain Reyniers, ethnologue et auteur de nombreux ouvrages sur les Roms, a notamment essayé de voir dans quelle mesure le concept de nomadisme pouvait s'appliquer à leur mobilité. En enrichissant et en approfondissant la réflexion de ses analyses et de ses observations de terrain, il a notamment dégagé la notion de « *nomadisme péripatétique* » [qui] *caractérise les communautés endogames, itinérantes qui échangent des biens et des services en migrant d'une clientèle à une autre, afin de se procurer les ressources alimentaires qu'elles ne produisent pas elles-mêmes [...] Les sociétés péripatétiques dépendent largement des sociétés clientes, tant sur les plans économique que politique. Leur mobilité semble être directement fonction de la demande et de l'importance des clients* » (Reyniers, 1986 : 9). Alain Reyniers inscrit les déplacements de groupes de Voyageurs selon une logique à caractère économique. Ce dernier serait donc un critère primordial dans le choix

des lieux du parcours. La circulation, appréhendée comme un mode de vie, permet de faire l'hypothèse qu'il existerait d'autres logiques, que celles économiques, pour expliquer la justification du parcours.

En 1995, Jean-Baptiste Humeau métaphorise la circulation des Rroms et leur rapport au territoire en comparant le parcours à un « *polygone de vie* » qui désigne « *l'ensemble des lieux de stationnement ou de séjour prolongé (voire de résidence durable et de sédentarisation) des caravanes d'une famille du voyage qui, tout au long d'une année, constituent les bases géographiques de l'espace parcouru* » (Humeau, 1995 : 255) . Il insiste sur la malléabilité du « *polygone de vie* » que dessine la mobilité des groupes de Voyageurs. Cette entité géographique est constituée de plusieurs espaces de vie, dans lesquels s'organisent des pôles. Ainsi, J.B. Humeau souligne le caractère souple du polygone de vie mais insiste surtout sur la durabilité de l'espace parcouru. La circulation vient mettre en lien ces différents pôles.

Jean-Pierre Liégeois, quant à lui, pense « *qu'il est préférable de parler de mobilité que de nomadisme. La plupart des Roms ne sont pas nomades, mais mobiles, et beaucoup ne souhaiteraient pas l'être mais le sont par obligation, pour s'adapter à des conditions d'existence changeantes, souvent menaçantes [...] Quant aux Roms nomades, qui subsistent encore mais sont peu nombreux, ce n'est pas tant par volonté que par nécessité qu'ils le demeurent : les expulsions dont ils sont souvent victimes les y contraignent. Ceci dit, il faut respecter le nomadisme de ceux qui souhaitent demeurer nomades car il est le support d'une spécificité socio-culturelle.* » (Liégeois, 2009a : 5). Selon lui, la conception du nomadisme ne peut s'appliquer à ces mouvements, puisque la mobilité serait de plus en plus subie ou contrainte. Néanmoins, il n'exclut pas la pérennité d'une pratique mobile comme caractéristique culturelle. Daniel Bizeul (1989 ; 1993) s'est, de son côté, attaché à s'interroger sur la place des nomades dans les sociétés sédentaires en donnant une attention particulière à cette mobilité.

Les contraintes que subit aujourd'hui la population rrom dans l'exercice de sa circulation ainsi que l'évolution des pratiques et des politiques publiques, nous autorisent à re-questionner cette mobilité ; c'est la raison pour laquelle je fais référence tout au long de ce travail au terme de « circulation » : la mobilité des Voyageurs est flux (humain et matériel). L'itinérance²⁵ est également mobilisée parce qu'elle décrit de façon pertinente le parcours dans ses différentes temporalités (la halte et la circulation). Par ailleurs, cette notion introduit celle « d'itinéraire » et contrebalance les conceptions autour d'une mobilité sans objectif. En effet, « *l'itinérant sait où il va – l'étymologie même le dit – il a un itinéraire* » (Gagné ; Dorvil, 1988 : 66).

²⁵ L'itinérant, considéré comme marginal et déviant (Gagné ; Dorvil, 1998) n'entre pas dans le cadre de notre conception de l'itinérance que nous pensons comme organisée, structurée et fédératrice d'un mode de vie.

1.2. La mobilité des Rroms : une mobilité sans objectif ?

L'ensemble de ces contributions, participant du cadrage conceptuel de la mobilité des Rroms, insiste par ailleurs sur le fait que la circulation ne relève pas de l'errance. Cette circulation répondrait à un certain nombre de logiques propres à chaque groupe, et l'attachement à un territoire pourrait être manifeste malgré une mobilité accrue. Si l'errance est considérée comme une menace, parce qu'elle semble être non maîtrisable, elle a souvent suscité le fantasme : « *les caravanes se mettaient en marche, lentement, et notre âme s'emplissait d'exaltation et d'angoisse, à ne connaître pas le but de leur interminable errance* » (Gide, 1951 : 81).

La question du but de la mobilité, de l'objectif du déplacement, est importante : si nous considérons les parcours comme des figures spatialement et socialement organisées, la mobilité des Voyageurs ne relèverait pas de l'errance. Cet objectif, qui échappe à l'errant, pourrait se déployer pour les Rroms dans le mouvement. La perte du sens du mouvement ferait basculer cette mobilité organisée dans l'errance. Les principales définitions du concept d'errance mettent en avant une absence de territoire. R. Brunet, R. Ferras et H. Théry précisent que « *l'errance implique l'absence de territoire, elle est aliénation et considérée par les populations sédentaires, voire par des nomades qui gèrent un territoire défini, comme un fruit de la malédiction [...] Mais l'errant, même étrange et nécessaire, inquiète parce qu'il bouge, se déplace. Comme l'implique la racine *ers* : erreur et errance ont même origine. Il dérange l'ordre où il sert et devient facilement bouc émissaire* » (Brunet ; Ferras ; Théry, 1993 : 191-192). L'errance donc représente une déclinaison de la mobilité, que l'on pourrait expliquer par un détachement au territoire.

Etymologiquement, le terme errer vient d'*errare* qui signifie « s'égarer ou se tromper » (Dubois, Miterrand, Dauzat, 2009 : 284). Il appelle au voyage, au cheminement : « *Il existe donc l'idée de voyager, même si c'est au hasard* » (Berthet, 2007 : 10). L'absence d'objectif dans la mobilité, le détachement du territoire et le hasard caractériseraient donc l'errance. Ces trois « conditions de l'errance » font écho aux questionnements principaux de cette thèse. L'importance de définir et de qualifier la nature des déplacements des Voyageurs est prépondérante puisque la mobilité, édifiée en mode de vie, relèverait bien plus que d'une pratique irrégulière et hasardeuse. Au même titre que les déclinaisons possibles de la mobilité, l'errance possède plusieurs visages (Berthet, 2007 : 9) : « *l'errance peut s'envisager au moins sous deux aspects. D'ordinaire, elle est associée au mouvement, souvent à la marche, à l'idée d'égarement, à l'absence de but. On la décrit comme une obligation à laquelle on succombe sans trop savoir pourquoi, qui nous jette hors de nous-mêmes et qui ne mène nulle part [...] En référence au second verbe, *errer (iterare)*, être errant, c'est être, à un moment donné, sans attache particulière, allant d'un lieu à un autre, en apparence sans véritable but. En apparence seulement car l'errance est une quête, une quête d'autre chose* » (Berthet, 2007 : 10-11). L'objectif du déplacement est à nouveau signalé et précise les deux facettes de l'errance définies par Dominique Berthet. Si la notion d'errance est passée de mystique à

dangereuse, les modalités selon lesquelles se développe la pratique inscrivent, ou non, la mobilité dans une pratique d'errance. L'attribution de cette dernière notion à la mobilité des Voyageurs réside principalement dans la méconnaissance des logiques de déplacements et dans une conception figée et dangereuse de la mobilité. En 2006, Rachel Bouvet distingue nettement les pratiques du nomade (celui qui a un parcours) de celles de l'errant. En effet, « *du nomadisme à l'errance, il n'y a qu'un pas, semble-t-il, mais ce pas est lourdement chargé de sens. Le dictionnaire lui-même fait du nomade et de l'errant des synonymes. Pourtant, à y regarder de près, la conception de l'espace, sous-jacente à ces deux êtres du mouvement, diffère grandement. Le premier sait où il va, il suit un tracé déjà connu, ou en partie, un itinéraire conservé dans la mémoire de la tribu [...] Le second, au contraire, ignore où ses pas le mèneront* » (Bouvet, 2006 : 35). L'errance prend son origine dans une rupture, alors que la mobilité du nomade résulte d'une pratique spatiale. *Nomadisme* et *errance* sont deux notions distinctes. L'une mobilise une mémoire de l'espace, l'autre est caractérisée par une absence de repère (Bouvet, 2006 : 39). Le nomade n'est donc pas errant : celui-ci prévoit et organise sa circulation. Les Roms, individus circulants, organiseraient leur mobilité en fonction de motivations précises que nous cherchons ici à appréhender.

2. Qualifier la mobilité ou qualifier l'acteur ?

Les termes par lesquels on a désigné ces populations ont été nombreux au cours de l'Histoire. Aussi, est-il intéressant de replacer l'ensemble de ces appellations sur un temps historique. On remarque une absence de consensus et de continuité dans la désignation des Roms et des Voyageurs (Williams, 1987 : 11). Devant la richesse du vocable, la confusion s'installe. Ce trouble est amplifié par quatre facteurs :

- à première vue, il n'y a pas de dénominateur commun à tous les groupes constituant la population des Roms
- ils n'ont pas de territoire géographique de référence
- l'origine indienne, confirmée par les chercheurs, n'est pas toujours connue des Roms eux-mêmes
- La langue n'est pas homogène : même si le socle commun reste le sanskrit, des apports continus sont venus enrichir et diversifier cette base. Les groupes, pendant leurs migrations, ont emprunté certaines expressions et certains termes des pays traversés. Néanmoins, une analyse des mots quotidiens, utilisés par les groupes gitans, manouches et roms dans trois espaces différents (régions Poitou-Charentes et Ile-de-France en France, et région wallonne en Belgique), montrent que seules quelques différences de prononciation et d'orthographe subsistent. Ces distinctions ne gênent donc pas la compréhension (Bergeon, Salin, 2010).

2.1 Les dénominations : de la classification à la catégorisation

2.1.1. Histoire des dénominations

La mobilité est souvent considérée comme une caractéristique de l'identité Roms (Blum Le Coat, Catarino, Quiminal, 2004 : 154). Leurs déplacements et leurs activités économiques ambulantes ont participé de la construction de « l'entité » rom, au point parfois d'interpréter de façon poussée ce qui paraissait singulier, c'est-à-dire *ethniciser* (*ibid.*).

L'image du Rrom s'est construite à partir de ce que l'observateur imaginait, de ce qui lui était conté et de ce qu'il constatait de la quotidienneté de ces groupes. En effet, la « culture rom » est orale, et cette absence d'écrit historique est venue amplifier la construction d'une image faite de représentations, mais aussi de préjugés. Ces images préconçues ont eu une influence sur la multiplication des termes utilisés pour les désigner : « *les noms attribués aux Tsiganes et Voyageurs sont variés et désignent, pour ceux qui les emploient, des réalités imprécises et différentes. Les dénominations peuvent dénoter une origine supposée, une vision de l'histoire tzigane partielle et à courte vue* » (Liégeois, 2007 : 33).

Les Roms²⁶ ont quitté l'Inde du nord aux alentours du 10^{ème} siècle suite à des persécutions liées à des invasions musulmanes. Lorsqu'ils pénètrent en Occident, ils suscitent l'étonnement et obtiennent l'hospitalité. Les groupes provenant de l'est de l'Europe possèdent avec eux une lettre de protection du roi de Bohême. Très rapidement, ils sont qualifiés de « bohémiens ». Quelques groupes arrivent depuis la Petite Egypte (d'où le terme de gitan, *gypsy* en anglais). Dans un même temps, d'autres sont associés à la secte grecque des Athinganos (ou Astinganos) et sont appelés « Tsiganes » (Formoso, 1987 : 11). Le terme de « bohémien » devient la désignation de référence, lorsque ces groupes arrivent en Europe occidentale. Il est fréquemment utilisé pour désigner ceux dont l'origine reste mystérieuse et dont le quotidien repose sur le mouvement. A la même période, les états occidentaux sont soucieux de résoudre le problème du vagabondage, considéré comme une pratique dangereuse et déviante. Rapidement, les groupes roms y sont associés et la répression augmente contre « ces bohémiens ».

Ainsi, des procédures d'expulsion sont engagées dès 1471 en Suisse, en 1498 en Allemagne, 1499 en Espagne puis à partir de 1539 en France avec l'Edit de François 1er (Blum Le Coat, Catarino, Quiminal, 2004 : 159). Louis XIV, dans sa déclaration du 31 mai 1682, érige le vagabondage en délit. Les Roms deviennent alors « hors-la-loi », et le terme de « vagabond » remplace officiellement celui de « bohémien ». Ces périodes de forte répression marquent l'éclatement de grands groupes en unités plus restreintes (Asséo, 1994). Au cours du 19^{ème} siècle, les Roms sont considérés comme des détracteurs de l'ordre public. La sûreté publique

²⁶ Les linguistes s'accordent à dire que tous les groupes d'origine indienne, c'est-à-dire les groupes culturels de référence gitans, manouches et roms (les yéniches ont une origine européenne) sont passés par la Grèce lors de leur migration puis ont engagé un processus de dispersion à la fin du 15^{ème} siècle. Leur présence est attestée en Allemagne en 1417, en France en 1419, en Italie en 1422 et en Espagne en 1425 (Formoso, 1987 : 15).

est déjà, à cette époque, une des préoccupations majeures, et des circulaires sont régulièrement publiées « *au sujet des vagabonds étrangers connus sous la dénomination de bohémien* » (Circulaire du 19 novembre 1864). Les politiques de répression se durcissent avec des processus d'assignation à résidence (Asséo, 1994).

Le terme de « nomade » apparaît à la fin du 19^{ème} et prend une assise particulière au début du 20^{ème} siècle, avec la création de sa catégorie administrative dans une loi datant de 1912 ; celle-ci stipule que les nomades sont ceux « *qui circulent sur le territoire français sans domicile ni résidence fixe, n'exerçant pas de profession ou de commerce ambulants, ni la profession de commerçant ou d'industriel forain* ». Si le législateur précise que le nomade n'est pas « l'industriel forain », c'est que cette catégorie est appelée « Gens du voyage » au milieu du 19^{ème} siècle pour désigner les Circassiens²⁷, non-apparentés à cette époque aux « bohémiens ». L'expression « Gens du voyage » suggère alors une reconnaissance – notamment socioprofessionnelle – pour la société. Elle ne porte pas de connotations péjoratives (Reyniers, 2002 : 17 ; Jaulin, 2000 : 20).

A partir de 1945, « les Gens du voyage » englobent l'ensemble des personnes ayant un mode de vie circulant. Le législateur y assimile les Circassiens. On assiste alors à la construction politique et légale de la catégorie « Gens du voyage » qui évoque l'intime corrélation entre le caractère mobile et cette population. Les Roms ont ainsi un triple statut : juridique (ils possèdent des papiers de circulation), ethnique (l'expression désigne de manière détournée un groupe culturel) et professionnel (à l'origine pour désigner les Circassiens). Ainsi « *la catégorie « gens du voyage » est construite pour occulter officiellement l'ethnicité des groupes qu'elle désignent, pour lui substituer le préjugé ancestral de groupe marginal, délinquant, criminel* » (Blum Le Coat, Catarino, Quiminal, 2004 : 163-164).

Plus récemment, dans les années 1970, l'expression « Gens du voyage » a pris une assise particulière : « *à la fois pour éviter le prétendu stigmatisant « nomades » malvenu dans un discours humaniste, et pour désigner tout de même une catégorie de population qui fait l'objet de textes réglementaires, sans que pour autant une connotation culturelle s'y rattache* » (Liégeois, 2007 : 163). Cette dénomination « Gens du voyage » est désormais l'appellation officielle utilisée pour désigner cette population. A chaque désignation est accolé un éventail de représentations plus ou moins péjoratives. Dans son ouvrage de 2007, Jean-Pierre Liégeois questionne l'Histoire de ces dénominations. Il les met notamment en relation avec les images qui sont associées à ces termes :

²⁷ Les Circassiens sont entendus ici comme les personnes exerçant des activités liées au cirque et non comme les habitants originaires du Caucase.

Tableau 1. 1: bohémiens, gitans, tsiganes et autres nomades : quand l'image génère le mot

DESIGNATIONS	TERMES EMPLOYES
Référence à une origine supposée (Bohème et Petite Egypte)	<i>Bohémiens (France), Húngaros (Espagne), Gitans (France), Gypsies (Angleterre), Gitanos (Espagne), Gitani (Italie), Yifti (Grèce), Giftos (Grèce), Yieftos (Grèce)</i>
Référence dépréciative (secte des Astinganos et vagabondage)	<i>Astinganos</i> qui a donné <i>Ziguener (Allemagne), Sigöyner (Norvège), Tsiganes (France), Zingaros (Espagne), Tsigáni (Italie), Zingari (Italie)...</i> <i>Vaganten (Allemagne), Vagabunden (Allemagne)</i> [<i>Manouches, Gitans, Roms, Romanichels</i>]
Référence professionnelle ou mode de vie	<i>Tinkers (Irlande), Nomades (France) ...</i> [<i>Gens du voyage</i>]

D'après Jean-Pierre Liégeois, 2007 : 33. Entre crochets sont mentionnés les termes ajoutés à ce tableau en fonction du travail de terrain.

La France et la Belgique s'emploient à désigner les groupes par un autre biais qu'une approche purement culturelle²⁸ : leur spécificité est de tenir compte du mode d'habiter ; c'est ce critère-ci qui fait référence. Cependant, ce dernier n'est-il pas, dans le cas des Roms, corrélatif d'un mode de vie ? Les Roms sédentarisés sont classés dans la catégorie « Gens du voyage », alors qu'ils ne voyagent plus. Le critère de l'itinérance est ici écarté, la désignation tendrait à se rapprocher de l'appartenance culturelle et de la particularité ethnique. L'expression « Gens du voyage » serait donc construite à partir d'un constat quotidien réducteur ; cette définition, qui repose sur la pratique de la circulation, s'est en réalité étendue pour concerner les différents groupes roms. On parle aujourd'hui des « *Gens du voyage* » pour qualifier des populations qui voyagent en permanence, de façon épisodique ou encore qui ne pratiquent plus du tout l'itinérance » (Robert, 2007 : 48). Christophe Robert parle de « *différents groupes tsiganes* ». En effet, si la recherche distingue quatre groupes: les Gitans, Manouches, Roms et Yéniches, les Roms accordent eux-mêmes une importance particulière à cette échelle de l'identification. Cette strate, que nous pouvons qualifier de « groupe culturel de référence », est fréquemment utilisée par les Voyageurs rencontrés dans les deux espaces d'investigation.

Le Ministère de la Culture Française, par sa délégation générale de la langue française, a synthétisé ces groupes culturels de référence selon les langues qui sont pratiquées. L'institution précise notamment que « *parmi les centaines de langues présentes dans notre*

²⁸ La constitution française interdit d'établir des catégories basées sur des critères ethniques. Article 1^{er} de la Constitution de 1958 « *la France est une République indivisible, laïque, démocratique et sociale. Elle assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens sans distinction d'origine, de race ou de religion. Elle respecte toutes les croyances* ».

pays, on appelle langues de France celles qui sont parlées par des citoyens français sur le territoire national depuis assez longtemps pour faire partie des richesses communes, et qui ne sont la langue officielle d'aucun État : langues « régionales » comme le flamand, le basque, le corse, les créoles ou le tahitien ; langues minoritaires « non-territoriales » comme l'arabe dialectal, le romani, le berbère ou le yiddish »²⁹. Ainsi, le romani, langue officielle reconnue aux Roms à l'échelle internationale, est d'après le Ministère de la Culture Française, considérée par l'État français comme une richesse commune pratiquée par quelques-uns de ses citoyens.

Tableau 1. 2: Les groupes culturels de référence Rom, Manouche et Gitan

GROUPE	SOUS-GROUPE	LANGUE	DIALECTE
ROMS	Kalderasa	romani	Kalderas
	Lovara		Lovari
	Curara		Curari
MANUS	Valatiké Manus (Sinté français)	sintö	Manus
	Gatskené (Sinté allemands)		Sintö d'Alsace
	Piemontesi (Sinté italiens)		Sintö Piémontais
	Prajstiké Manus (Sinté prussiens)		Sintö de Prusse
KALE ³⁰	Catalans	kalö	
	Andalous		

Source : <http://www.dglf.culture.gouv.fr/dglf/bpi/tsigane-romani.html> , Date de consultation : 28 septembre 2010.

Il existe alors une diversité interne au sein des groupes culturels gitans, manouches et roms. Des Voyageurs, notamment manouches, y ont fait référence lors des entretiens :

Un jeune homme manouche de 24 ans tente de m'expliquer ses origines de façon détaillée. Il possède quelques connaissances spécifiques sur l'histoire de son « peuple ». Le Papou écoute, lui sait seulement que son père venait d'Allemagne, sa mère d'Italie. Il n'a pas les savoirs de son petit-fils. Peut-être que la vulgarisation des écrits apporte des informations aux générations issues des années 1980 :

- « *Nous on est des Piémontesi. Les anciens, ils étaient manouches piémontesi, de l'Italie, la grand-mère ! Mais t'as aussi les Gatskené, les Prajstiké* » (Immersion, Charente-Maritime, Pipo, Jeune Manouche sédentarisé).

Néanmoins, dans la majorité des cas, les groupes n'ont qu'une connaissance assez vague de leurs origines, c'est pourquoi « *aujourd'hui encore, bien que leur origine indienne soit généralement admise, peu nombreux étaient ceux qui, parmi les Sinté ou les Roms fréquentés, étaient convaincus d'une telle origine et en faisaient l'un des fondements de leur identité. Plusieurs siècles de pérégrinations au Moyen-Orient effacèrent de la tradition orale des premières troupes tsiganes apparues en Europe le souvenir de leur départ hors de l'Inde, départ dont on ne connaît ni la date, ni les circonstances* » (Formoso, 1987 : 14). De

²⁹ Source : site internet de la Direction générale à la langue française et aux langues de France.

³⁰ Le terme de Kalé représente la population gitane. Par exemple, les manouches appellent les Gitans les « Kalé ».

nombreux auteurs s'accordent à dire que l'origine indienne est rarement sollicitée lors des entretiens pour évoquer une appartenance commune. Comme le précise Bernard Formoso, la tradition orale et l'absence d'écrit produit par les Rroms eux-mêmes, participent de la méconnaissance de l'histoire rrom. En effet, la plupart des écritures ont été réalisées par des Gadje. Les classifications que nous connaissons aujourd'hui résultent donc de travaux issus de la linguistique, parus en nombre depuis les années 1970-1980. Quel est l'impact de ces classifications sur la manière dont les Rroms se désignent eux-mêmes ? L'utilisent-ils ? La manipulent-ils ?

2.1.2. *L'auto-désignation des acteurs*

Le travail de terrain a mis en lumière une diversité dans l'utilisation des référents identitaires, soulignant souvent l'écart entre les classifications « culturelles officielles » et l'auto-désignation des groupes (Schéma 1.1). Si les ouvrages scientifiques évoquent une multitude de termes pour désigner les Rroms, les échanges ont révélé un usage restreint de quelques dénominations pour s'identifier et pour désigner l'autre. C'est pourquoi, lors des entretiens, un intérêt particulier a été porté à la façon dont les Rroms se signalent. Cette attention spécifique est née d'une « erreur » commise au début du travail de terrain, lors d'un échange durant lequel j'avais désigné une femme manouche comme une tsigane. Sa réaction fut brève :

« Moi je ne suis pas une tsigane, je suis une manouche » (Terrain, 2005, Charente-Maritime, Palou, femme manouche sédentarisée sur terrain familial)

C'est à partir de ce moment-là que l'importance de la question de la désignation de l'autre et de l'auto-désignation a été mesurée. Cette femme manouche, avec son intervention, me mettait devant un constat : la nommer de façon erronée et me repréciser son groupe culturel d'appartenance montrait qu'il existait des processus d'identification et d'appartenance complexes. Pourtant, notre relation découlait de ces mêmes mécanismes : pour cette femme manouche, j'étais une Gadje : celle qui n'est pas rrom ou encore manouche. En utilisant ce terme « par opposition », elle indiquait ma position extérieure à son groupe puisque ses membres *« se regroupent au contraire pour désigner celui qui vient de l'extérieur, le Gadjou ou Payou³¹. Ils s'identifient donc collectivement par leur opposition au « sédentaire »* (Bidet, 2009 : 19).

« C'est quoi un manouche ? C'est pas un Gadjou » (Terrain 2007, Charente, Viko, homme manouche sur terrain familial mais encore en circulation)

³¹ Synonyme de Gadjo, paysan.

Les groupes eux-mêmes, et surtout entre eux, ont leurs propres codes pour se désigner et se représenter. Ces frontières sociales se nourrissent d'une combinaison de signes qui constitue une assise de reconnaissance et d'appartenance (Moulin, 2001 : 36). Le terme « tsigane » est très peu utilisé, il sert notamment à nommer les populations venant de l'est de l'Europe, particulièrement les populations roms : « *l'appellation tsigane est ainsi utilisée pour évoquer l'ensemble des groupes manouches, roms, gitans, etc., en sachant toutefois que rares sont les familles qui ont-elles-mêmes recours à cette désignation* » (Robert, 2007 : 46). Sur ce constat, de nombreux auteurs décident d'employer le terme de « Tsiganes » et, plus généralement, l'appellation officielle « Gens du voyage » pour désigner la population qu'ils étudient.

« Comment vous dites déjà ? Ah oui... on est des Gens du Voyage, hein (rires). C'est marqué sur les panneaux « Gens du Voyage » (Terrain 2006, Charente-Maritime, Douce, Femme manouche, Aire d'accueil).

L'expression « Gens du voyage » est généralement utilisée par les acteurs dans le parcours : elle est régulièrement associée aux aires d'accueil et à leur localisation. A différentes reprises, plusieurs Manouches ont employé ce terme de façon ironique pour s'auto-désigner. D'une manière générale, elle constitue l'expression qui fait lien entre ces populations et la société dans sa globalité. La communication se fait par l'intermédiaire de la notion « Gens du voyage ». C'est une expression construite par les sociétés d'accueil, dont l'objectif est de définir une population dans son ensemble. Dans un même temps, elle suggère une spécificité culturelle : la pratique du voyage. Si la terminologie « Gens du voyage » est rarement employée par les Manouches, les Gitans, les Yéniches et les Roms, elle leur permet néanmoins de jouir d'une certaine reconnaissance, bien qu'artificielle : « *en tout état de cause, il n'existe pas de « sentiment d'appartenance à une catégorie juridique »* (Sueur, 2006 : 112).

Le terme de « Voyageurs » est récurrent dans les échanges avec cette population. Ils l'emploient fréquemment entre eux lors de leurs discussions lorsqu'ils souhaitent s'intégrer dans un ensemble plus général, ou pour identifier l'autre, celui qui appartient aussi à ce groupe, celui qui possède un mode de vie similaire. Ici « *l'ensemble populationnel* » découle de l'appartenance revendiquée dans le sens où l'entend Pierre Bouvier car « *ce concept désigne l'entité où se constitue, se cristallise et s'argumente du sens collectif [...] Ce sont les particularités des pratiques et des valeurs qui induisent sur la durée, le construit et la cohérence d'un ensemble populationnel* » (Bouvier, 1995 : 119). Il est également utilisé pour désigner le Voyageur qui ne voyage plus. Il existe donc un dénominateur commun -le voyage- mais l'arrêt de celui-ci ne modifie pas le sentiment d'appartenance au groupe rrom. Sa pratique n'est pas la seule condition pour l'identification. Le rapport et la représentation de l'espace sont des éléments fondateurs dans les processus d'identification et d'appartenance (Salin, Bergeon, 2010). A plusieurs reprises lors du travail de terrain, le terme de Voyageur a été employé pour désigner celui qui appartient réellement, ou pas, au groupe :

« Lui, c'est un vrai Voyageur. Pas un manouche de cité tu vois. Les faux Voyageurs, ils ont des faux mots. Ils nous font une mauvaise image, c'est pas des vrais » (Terrain 2005, Charente-Maritime, Antonio, Papou sédentaire).

Lors d'un repas de famille, je questionne J.J. sur tous ces termes. Il me dit que lui, surtout, il ne veut pas qu'on l'appelle rom ou gitan car il est manouche et Voyageur. Il pense que les manouches sont différents des roms ou encore des gitans « encore plus des roms je crois ». J.J. me dit ensuite que les « Voyageurs d'aujourd'hui, ce n'est plus pareil que ceux d'avant, il y a un décalage ». Il y a les Voyageurs qui habitent en cité, qui, pour J.J., ne sont plus vraiment des Voyageurs ; il y a ceux qui sont des Gadjé mais qui se « prennent pour des Voyageurs » en utilisant des mots soi-disant manouches, ou autres, mais qui sont complètement faux. Sur ce point, J.J. me glisse discrètement à l'oreille qu'il s'amuse parfois à détourner des mots ou à utiliser des fausses expressions en présence des Gadjé. Puis il y a les « Voyageurs qui voyagent mais qui détruisent complètement le voyage...et les Voyageurs ». Pour J.J. l'image du Voyageur est actuellement en danger. (Source : discussion avec J.J., Voyageurs manouche en reprise du voyage).

A autre échelon sur l'échelle des appartenances sociales, on note que les identifications au groupe culturel de référence restent quotidiennes « Je suis une manouche, je suis un gitan... ». Ces renvois fréquents montrent certainement l'importance de se sentir appartenir à un groupe particulier, avec des valeurs singulières, malgré la mise en avant, dans certaines situations, de leur adhésion à un collectif plus vaste, celui des « Voyageurs ». En se démarquant ainsi, la population rom nous montre elle-même combien la diversité interne existe.

La famille constitue un nouveau pallier sur cette échelle mais il est le plus significatif. Au-delà de l'identification à un groupe culturel d'appartenance, le réseau familial constitue le noyau de référence pour l'ensemble des groupes rencontrés. La famille est également l'élément par lequel les identifications s'opèrent à une micro-échelle « lui c'est un... », « Le mari de la cousine, c'était un... ». Encore une fois, on affirme sa propre appartenance par opposition à ceux qui n'en font pas partie ; la mobiliser amène ainsi à se positionner par rapport à l'Autre. Si les dénominations rom, gitane et manouche sont utilisées (à bon escient ou pas) pour désigner les groupes de Voyageurs qui sont amenés cohabiter, de grandes familles sont également connues des Gadjé. Elles sont clairement identifiées et, souvent, un nom de famille peut être associé de manière rapide à un groupe culturel d'appartenance précis. Nous pouvons ici supposer qu'une fréquentation durable et/ou régulière des lieux, introduit une forme de reconnaissance, ou tout du moins une certaine visibilité des populations roms, manouches et gitanes dans l'espace local.

Plusieurs anecdotes révèlent une circulation de l'information et une visibilité effective des populations roms. Lors d'une sortie avec un jeune homme manouche, les gendarmes d'une commune du sud du département de la Vienne nous ont donné l'ordre d'arrêter notre véhicule sous prétexte que le conducteur (en l'occurrence, le Voyageur) avait bouclé sa ceinture de sécurité après avoir démarré la voiture. Tout en reconnaissant sa faute, ce manouche donna ses papiers au gendarme :

Le gendarme : « *Vous faites partie de la famille de personnes plus ou moins sédentarisées dans la région ?* »

- L'ami manouche : « *bah ! Ca dépend ce que vous appelez « plus ou moins sédentarisées »* »

- Le gendarme (en regardant sa collègue) : « *bon bah je vous laisse partir, je ne vous mets pas d'amende sinon vous allez prendre ça comme une agression !* »

C'est ainsi que nous sommes repartis sans amende, avec au passage une question très indiscreète :

- Le gendarme : « *vous êtes de passage ici ?* » (Immersion, 2005, sud Vienne).

Nous remarquons que l'emploi du nom de famille -pour désigner une personne ou un groupe de personnes- dépasse les limites-mêmes de la frontière intime du groupe. Il sert de référent pour la différenciation des familles entre elles, mais également au niveau local, dans le lieu d'accueil.

Le dernier degré d'appartenance sociale concerne l'individu. Celui-ci s'épanouit largement dans sa contribution (économique et sociale) à l'équilibre du groupe. L'échelle de l'individu permet de dégager une autre logique d'identification : l'individu rom possède un « romano lap », un surnom qui lui permet d'être identifié au sein du groupe et souvent à l'extérieur de celui-ci :

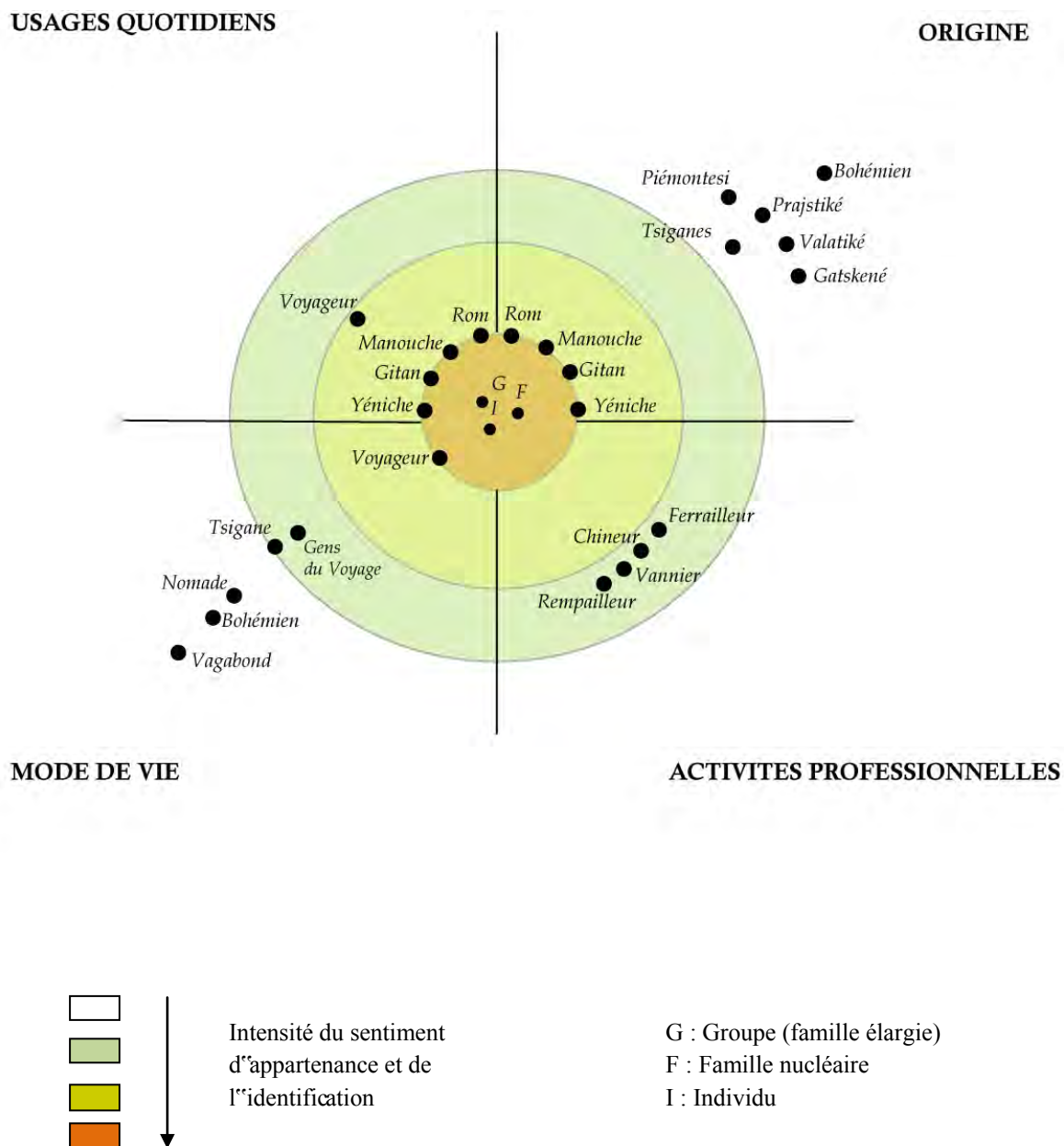
« *Ah oui ! les surnoms sont très importants, aussi importants que les prénoms, le prénom c'est officiel, le surnom est euh, c'est les niveaux d'une famille, ça définit qui est qui, les surnoms, c'est important, donc voilà* » (Terrain 2007, Charente, Cali, femme manouche, terrain familial)

Lorsqu'à mon tour, on m'attribua mon surnom (mon romano lap), je me questionnais sur les raisons de cette attribution. Pourquoi avaient-ils décidé de m'appeler « *tikni* » qui veut dire « petite » en manouche. C'est en les côtoyant quotidiennement que je m'apercevais que ce surnom faisait référence à bien autre chose que ma taille. J'ai, dès lors, compris que le romano lap décrivait beaucoup plus qu'une réalité concrète. (Journal de terrain).

Véritable passeport au sein et entre les familles, le romano lap est souvent un prénom officieux, généralement inconnu des administrations publiques qui, elles, possèdent les « identités officielles ». Ainsi, « *le premier est beaucoup plus vivant que le second, le « nom complet » n'étant utilisé que dans quelques circonstances exceptionnelles – le vote, le mariage, et la déclaration de naissance des enfants -, autant de situations qui relèvent, directement ou indirectement du monde de l'administration et de l'écrit* » (Fine, Ouelette, 2005 : 20). Le romano lap est porteur de sens au sein du groupe : il est compréhensible par l'ensemble des proches de l'individu. Les origines du romano lap sont diverses : elles peuvent faire référence à un membre défunt de la famille comme elles peuvent être inventées à partir

de situations de vie précises. Les consonances restent, dans la majorité des cas, empruntées aux traditions culturelles du groupe de référence.

Schéma 1. 1 : Les dénominations utilisées par les Voyageurs lors des entretiens



Conception et réalisation : Bergeon Céline, UMR 6588, Migrinter ; Avril 2010.
Source : D'après travail de terrain 2005-2009

Ce schéma tente d'ordonner les appartenances multiples qui ont été remarquées au cours de ce travail. Par extrapolation, la fréquence des usages des dénominations peut être représentée schématiquement. Ce schéma ne résulte pas d'une enquête exclusivement centrée sur les divers types de désignations. Les différents termes utilisés lors des entretiens ont été spécifiquement remarqués. Les deux groupes culturels que forment les Roms et les Yéniches étaient globalement peu présents sur les différents lieux où s'est déroulée ma recherche (voire totalement absents) ; ceci explique donc pourquoi cet ensemble historico-géographique³² n'est ici, pas représenté. Dans un même temps, ce schéma répartit l'usage des différentes désignations endogènes et exogènes. Plus le diamètre du cercle est important, plus le sentiment d'appartenance s'élargit. L'intensité de ce sentiment varie en fonction de ces strates. Les individus usent de leurs « casquettes » multiples et circulent dans les strates d'appartenance. Selon les expériences de vie et les rencontres, le Voyageur mobilisera un capital social spécifique. Ces va-et-vient identitaires décrivent un réel « *bricolage des identités* », mêlant références familiales et culturelles, de telle sorte que « *lors des rencontres, chacun se juge et se jauge, s'identifie et se pose, se rattache à sa communauté familiale et rattache l'autre à la sienne, puis rapproche les familles entre elles, ou les distingue, et adopte un comportement de circonstance* » (Liégeois, 2007 : 56). Ce « *bricolage* » identitaire permet au Voyageur de tempérer les processus d'exclusion à la fois à l'échelle de la famille et du groupe mais aussi au niveau du groupe culturel de référence, et plus généralement de la société globale.

Ces identifications multiples témoignent, en particulier, de la dynamique des logiques de l'appartenance. L'uniformisation des groupes culturels de référence sous des dénominations homogènes, arbitraires et artificielles engendre le désir de signifier sa particularité dans le même temps qu'il développe un sentiment commun partagé. Se revendiquer *gitan* ou *manouche* peut servir de passeport ou de frein à la « circulation des identités ». Partager des valeurs et des croyances renforce ainsi l'attachement de chacun à son groupe d'identification. D'un autre côté, nous avons vu que les appartenances ne sont pas figées. Elles s'inscrivent dans des processus d'affiliation, de différenciation et de négociation permanente où « *le sujet est un acteur essentiel à ce dynamisme. Selon qu'il tend à clore ou à ouvrir la définition culturelle qu'on lui assigne et/ou qu'il s'attribue, il modifie la structure même de son identité, collective et la façon d'en négocier avec autrui les expressions et la reconnaissance* » (Oriol, 2000 : 124). L'idée de M. Oriol de l'ouverture, de l'entre-ouverture et de la fermeture de l'identification est intéressante, notamment dans le cas de notre population d'étude, qui « joue » avec les différentes strates de l'identification. Les Roms utilisent donc couramment des identifications endogènes, telles que *Gitan*, *Manouche*, *Voyageur*, et, dans une moindre mesure, le nom de famille. Les identifications exogènes, quant à elles, sont beaucoup moins usitées au quotidien. Les expressions « *Tsiganes* », « *Gens du voyage* » sont mobilisées lorsqu'il est judicieux de les employer, mais elles ne relèvent pas de l'identification

³² L'ensemble historico-géographique représente les origines géographiques des groupes. Par exemple les Manouches piémontesi sont originaires du piémont italien ; les Gatskené viennent d'Allemagne... (Tableau 1.2 : Les différents groupes Rom, Manouche et Gitan).

quotidienne ; parfois elles sont rejetées : c'est le cas de cette femme manouche de Charente-Maritime qui « ne se sent pas tsigane », mais bien manouche.

Multiplier les dénominations joue inévitablement sur les processus d'identification et sur les dynamiques de l'appartenance. Lorsque l'on étudie ces processus à l'échelle de l'individu, de la famille et du groupe culturel de référence, l'analyse des dynamiques semble aisée car : *« lorsque l'on se réfère à un groupe en particulier, à un petit ensemble défini (trois ou quatre familles nucléaires par exemple), la désignation ne pose pas de difficultés particulières. Il suffit de recourir à celle utilisée par les familles elles-mêmes, qu'elles soient rom, manouches ou gitanes, etc. En revanche, lorsque l'on souhaite étendre l'analyse à un ensemble qui présente une diversité qui dépasse les frontières des endonymes, on se confronte inévitablement à des difficultés terminologiques »* (Robert, 2007 : 46). Nous pouvons effectivement supposer que la question des dénominations se complexifie lorsque l'on dépasse les frontières de la sphère familiale et du groupe. Par ailleurs, l'homogénéité de la représentation extérieure ne favorise pas la clarification. Pourtant, pour les familles, les appartenances sont simples et revendiquées. Les dénominations utilisées par les acteurs témoignent de l'importance de l'identification culturelle et familiale.

3. Les « Gens du voyage » : quand la mobilité construit malgré elle une catégorie administrative

3.1. La mobilité comme facteur de différenciation

Les administrations françaises et belges ont choisi de clarifier les dénominations attribuées à la population rom présente sur leur territoire. Au-delà d'une simplification, elles se sont particulièrement attachées à les définir en fonction de la mobilité des familles. Nous retrouvons précisément cette référence à la mobilité dans l'appellation officielle « Gens du voyage ». Ce terme rassemble alors plusieurs groupes : les Manouches, les Gitans, les Roms et les Yéniches. Le renvoi à un mode d'habitat (la caravane), ou encore à un mode de vie (le voyage), est explicite. C'est dans une circulaire datant du 20 octobre 1972 qu'apparaît pour la première fois cette terminologie dans un cadre législatif.

Tout d'abord, il s'agissait de voir quels étaient les besoins ressentis par ces populations en termes de santé, d'accueil, de scolarité et d'aides sociales. A cette volonté d'offrir aux groupes circulants de meilleures conditions de vie, perdurait la volonté de les contrôler. Pour ce faire, les institutions ont nommé cette population en fonction du critère *circulation*, et ont segmenté la mobilité. La loi de 2000 concernant « l'accueil et l'habitat des Gens du voyage » propose un dispositif de stationnement en fonction des comportements circulatoires. Premièrement, le législateur distingue les « Gens du voyage itinérants » : il s'agit de ceux qui voyagent toute l'année. Ils ne font pas de halte de longue durée et mobilisent leurs capacités circulatoires pendant douze mois. Les « semi-sédentaires », ou « semi-itinérants », désignent les groupes qui circulent seulement une partie de l'année, le plus souvent pendant la période

estivale. L'utilisation de ces termes de « semi-sédentaires » et de « semi-itinérants » opère un glissement dans la manière de considérer l'Autre : soit il est désigné par sa « demi-mobilité », dans ce cas il est « semi-itinérant » ; soit par sa « demi-sédentarité », et il s'apparente en quelque sorte au reste de la population, majoritaire et sédentaire. Enfin, les « Gens du voyage sédentaires » sont ceux qui ont arrêté le voyage. Ils n'auraient plus de pratiques circulatoires spécifiques comme peuvent en avoir les Voyageurs « itinérants » et « semi-sédentaires ».

Dès lors, l'intérêt du questionnement sur la pertinence de ces catégories administratives est essentiel, puisque nous supposons le voyage comme une pratique non-figée. Considéré comme un des éléments fondateurs d'un mode de vie, la circulation pourrait être modulée, reprise ou bien encore arrêtée. Il peut exister des Rroms « sédentaires », « semi-sédentaires » ou bien « itinérants » mais nous pensons, à ce stade de l'analyse, que les comportements circulatoires ne sont pas sclérosés. Ces différentes catégorisations soulèvent la question de la gestion de l'altérité par les institutions. Par le biais de ces désignations, elles tentent de créer une homogénéisation des pratiques selon trois catégories identifiées, alors que les deux visages du voyage, l'arrêt et la circulation, seraient éphémères et malléables.

Les désignations exogènes sont principalement axées sur la mobilité, ce qui témoignerait d'une prévalence de la mobilité comme problème majeur. Les institutions s'attachent donc à classer cette mobilité pour mieux la contrôler : *« la faculté de classer, ordonner et administrer les populations comme des biens constituent en soi une des ressources essentielles du pouvoir politique. Ce faisant, les catégories produites aussi bien par les administrations pour conduire l'action publique que par la statistique pour en évaluer les effets et établir des prévisions ou encore par les sciences sociales pour observer et comprendre la société participent, solidairement, à la formation des identités collectives et à l'encadrement des populations dans des étiquettes sociales correspondant à des rôles et positions institués. »* (Martiniello, Simon, 2005 : 7). Les désignations induisent des assignations sociales qui ne sont pas toujours vérifiées. Par exemple, un Manouche est dit « sédentaire » quand celui-ci a arrêté le voyage alors qu'il pourrait le reprendre à tout moment. Classer la mobilité des Voyageurs revient à désigner de « l'insaisissable » et du vécu, sans tenir compte du fait que ces paramètres sont à tout moment modulables par les acteurs concernés. Ces désignations figent les pratiques et les identités, alors que le caractère aléatoire de l'identification, comme nous l'avons vu précédemment, est réel. Nous pensons ainsi que *« la catégorisation est une activité exercée par de nombreuses instances, dont les pouvoirs d'assignation sont variables, et qui se traduit par une mise en forme plus ou moins contraignante et aboutie des identités collectives »* (Martiniello, Simon, 2005 : 8). La catégorisation permettrait aux instances officielles et étatiques d'avoir une assise sur les groupes et d'ordonner leurs pratiques. En effet, elle est, par le biais de la production statistique, un outil de gestion étatique réel (Desrosières, 2008).

Les terminologies administratives ne peuvent pas être écartées de ce travail. Néanmoins, je considère la façon dont s'auto-désignent les Rroms et Voyageurs comme un élément primordial. Nous considérons alors que les dénominations exogènes et endogènes créent un va-et-vient successif qui traduit l'imbrication - et non l'opposition - des Rroms et des Gadje.

Ainsi, revisiter la catégorisation et les dénominations associées permet de les confronter aux réalités de vie qui ont été partagées sur le terrain de recherche. Ce questionnement admet que les désignations exogènes ont été construites d'après les représentations des Gadje sur le voyage, et à partir de la référence à la normalité qu'est la sédentarité : « *trop souvent la société civile et les institutions construisent une représentation de la vie des Gens du Voyage, qui en interdit la compréhension, et favorise l'émergence de nombreuses situations conflictuelles* » (Monnier, 2005 : 10). Ces désignations participent de la construction d'une image collective sur les Rroms souvent faussée et ethnicisée.

La mise en avant de traits culturels spécifiques, notamment véhiculés par des désignations artificielles, influence l'imaginaire social : le Rrom est souvent considéré comme un étranger (Vicente, 2005 : 31). L'arrivée d'un groupe dans une commune génère souvent l'interrogation et la crainte, ce que Maryse Tripier appelle « *les projections et les fantasmes* » (Tripier, 2004 : 14), c'est-à-dire les méprises concernant l'Autre, celui que l'on ne connaît pas, et qui nous est étranger. Bien que la présence des Rroms en France et en Belgique date d'il y a plus de sept siècles, ils sont encore considérés comme des « étrangers »³³. Depuis le temps que ces populations ont commencé à circuler à travers tout le territoire européen, nous sommes en droit de nous demander qui, aujourd'hui, est étranger à qui (ou de qui), et « *on se demande aussi, le pourquoi de cette propension à classer qui cherche à objectiver l'Autre, et quel est l'enjeu de ce découpage qui s'exprime en termes d'opposition entre « Enracinés » et « Etrangers » ?* » (Vicente, 2005 : 33). Le terme « d'enraciné » est essentiel puisqu'il pointe un élément important de différenciation. La qualité d'« étranger », souvent attribuée aux Rroms, résiderait dans leur manque d'ancrage territorial, hissant leur circulation en facteur de différenciation fondamental et soutiendrait l'idée que « *le statut résidentiel serait alors un élément constitutif du statut social* » (Vicente, 2005 : 33), bien que les sociétés considérées aujourd'hui comme sédentaires soient en réalité bien plus mobiles qu'elles n'y paraissent. Le statut d'étranger dépasse la notion de *frontière géographique* et intervient comme une incohérence dans la représentation de groupes censés, en réalité, constituer une nation : « *par étrangers nous entendons non seulement les étrangers stricto sensu (étranger national), mais [...] tout groupe, famille ou individu qualifié comme autre en vertu de sa provenance, de sa mobilité, de sa culture ou de sa religion* » (Gotman, 2004 : 3). L'extranéité n'a pas de frontières géographique et sociale. Par ailleurs, celle-ci est vite associée à l'étrangeté (« qui est étrange, qui possède des anomalies ») (Nadir, 2005 : 131).

3.2. Les Rroms: un groupe ethnique ?

La circulation des Voyageurs est souvent perçue comme une « pratique ethnique » parce qu'elle semble insolite et parce que tout un quotidien dépend de ce mode de vie pour le moins inhabituel. Néanmoins, la présence ancienne des Rroms et le développement actuel de la mobilité des sociétés sédentaires rendent malaisée la qualification « d'ethnique ». La mise en avant, par les Gadje, des pratiques circulatoires comme spécificité culturelle, a participé de la

³³ Citons par exemple le récent ouvrage de Christophe Robert (2007) « Eternels étrangers de l'intérieur » Paris : Desclée de Brouwer.

construction d'une catégorie dite « ethnique » au point que « *ces gitans constituent un groupe social ethnicisé au fil des siècles qui a intériorisé au plus profond de l'être l'ostracisme et le rejet des populations d'accueil* » (Vicente, 2005 : 34). Considérer les Rroms comme un groupe ethnique exige de leur conférer un ensemble d'héritages fixes, transmissibles, en les assignant à des appartenances sociales figées. C'est faire preuve d'« *imputation ethnique* » (Tripiet, 2004 : 20-22).

En France, les discours et les usages de l'ethnicité des groupes minoritaires et des étrangers étaient³⁴, au début des années 1990, à l'origine d'un débat virulent entre les partisans de la création de statistiques ethniques et ceux valorisant, au contraire, le caractère fluctuant de l'appartenance ethnique³⁵. Le va-et-vient identitaire, dont nous avons parlé précédemment, et l'évolution de la circulation des groupes, nous permettent de remarquer l'aspect aléatoire des processus d'identification des groupes rroms. Aussi nous paraît-il inapproprié, à ce stade, de les considérer comme des « groupes ethniques », l'essentialisme étant réducteur ; de même, l'« *approche de l'ethnicité, selon laquelle les groupes ethniques sont naturels et immuables, [...] semblait tout aussi inacceptable [...]. Illusion ou essence, ces conceptions de l'ethnicité [...] apparaissaient aussi simplificatrices que peu fécondes* » (Juteau, 1999 : 9). Les deux courants de pensée de l'ethnicité, l'approche subjectiviste et l'approche structuraliste (Wsevolod, 1980 : 111-124), apportent des éclairages quant aux processus d'identification. La première correspond à la conscience de l'appartenance, à la reconnaissance de l'acteur dans un groupe : ce dernier représente le « nous collectif » qui est porteur de projets communs (Juteau : 1999 : 79). Les croyances, les représentations et les valeurs ont une importance particulière dans la pensée subjectiviste de l'ethnicité. La seconde, l'approche structuraliste, renvoie aux traits biologiques, au sang ou encore à l'hérédité, comme origine commune (Juteau, 1999 : 80). Peut-on alors qualifier les Rroms de groupes ethniques ? Les observations faites sur le terrain montrent une certaine complémentarité des comportements dans les deux approches mais surtout elles traduisent la malléabilité de l'identification et de l'appartenance. Nous avons vu que cette identification pouvait se faire à plusieurs échelles (famille, groupe culturel d'appartenance, ou bien catégorie administrative plus large) mais cette pluralité des sentiments d'appartenance ne remet pas en cause la défense d'un projet commun : celui de préserver un mode de vie et de protéger une organisation familiale. L'approche structuraliste amène à s'interroger sur les questions d'hérédité et de sang. Les observations de terrain ont montré l'importance des mariages mixtes et leurs conséquences sur les frontières de

³⁴ Le débat est encore fécond en 2010 puisque le rapport de la Comedd (Comité pour la Mesure et l'Évaluation de la Diversité et de la Discrimination) remis à Yazid Sabeg, commissaire à l'égalité des chances en février 2010, divise encore la communauté scientifique. François Héran (démographe, INED) admet qu'une loi serait inutile mais que le recours à des statistiques ethniques peut être nécessaire d'un point de vue heuristique, l'important étant l'usage de ces données et le contrôle de celles-ci par la CNIL (Commission nationale informatique et libertés). À l'opposé, Jean-François Amadieu, sociologue à l'Université de Paris I (également président de l'Observatoire des discriminations) prend une position claire concernant la production de statistiques ethniques avec la crainte de voir se créer un « classement ethno-racial ».

³⁵ À l'origine de ce débat, un ouvrage, celui de Michèle Tribalat *Faire France* (1995), qui s'attacha particulièrement à critiquer « l'ancrage identitaire » des catégories ethniques et le danger de véhiculer des pensées racistes. À l'opposé, Patrick Simon et Stavo-débaugé Joan (2004), quant à eux, souhaitaient la création de statistiques ethniques dans l'objectif de mesurer la discrimination. Maryse Tripiet (1999) et Hervé Le Bras (1998) sont venus alimenter le débat avec leurs réflexions autour de l'usage et de la pertinence de la donnée ethnique.

l'acceptation du Gadjé dans la sphère familiale. Néanmoins, certaines scènes sont apparues comme significatrices dans la relation que les groupes entretiennent avec leurs filiations.

Je suis assise à une table, je discute avec Gino. Quelques jours auparavant, j'ai surpris sa petite nièce Cary, mère d'un petit garçon, appeler son fils qui jouait dehors :

- « *Viens là ma race, on va s'en aller* »
A plusieurs reprises, Cary appelle son fils « ma race ».
Je profite donc de ce moment avec Gino pour lui demander pourquoi Cary a appelé son fils « ma race ». Gino me répond alors :
- « *Bé non, c'est pas négatif ! Ma race, c'est mon fils, mon sang, il fait partie de nous. C'est fort tu vois ! Mais c'est pas méchant... c'est dur à dire, c'est là* (il me montre son ventre) (Journal de terrain, 2006, Charente-Maritime, famille manouche sédentarisée habitant en maison).

Quelques jours plus tard, je m'entretiens avec Paul, le fils de Gino. Paul est très indépendant et parfois en situation de rupture familiale. Il « pioche » ce qui l'intéresse dans ce mode de vie ; il reproche à son père manouche de l'avoir conçu avec une Gadji, il n'arrive pas forcément à se situer et regrette aussi les attaques que peuvent faire les Voyageurs envers les Gadjé

- « *ma mère est une Gadji mais c'est ma mère, donc quand ils critiquent les Gadjé, ils critiquent ma mère* ».

Il reproche également à son père de ne pas lui apprendre ce qu'un père manouche transmet habituellement à ses enfants. Il souhaiterait aussi bien parler le manouche que son père et son grand-père. Pour Paul, les référents identitaires sont doubles et cette situation le perturbe énormément. (Journal de terrain, 2006, Charente-Maritime, famille manouche sédentarisé habitant en maison).

La filiation familiale est essentielle, elle conforte l'appartenance culturelle alors qu'elle peut être « touchée » par la mixité. Les rôles attribués aux Gadjé qui s'insèrent dans le groupe sont définis et, dans une autre mesure, les assignations sociales existent aussi à l'intérieur des familles lorsque celles-ci sont mixtes.

Si nous nous en tenons aux deux approches que sont l'ethnicité et le groupe ethnique, il est possible de l'appliquer aux groupes rroms. Toutefois, les frontières du groupe ethnique sont perméables et se remodelent selon les expériences de vie. Ainsi, l'ethnicité se construit, se défait et se remodèle. Elle n'est pas figée et s'inscrit dans des processus variables et jamais finis (Poutignat, Streiff-Fenard, 1955 : 154). Je ne considère donc pas le groupe ethnique comme un état atteint, mais plutôt comme un fonctionnement perpétuellement en évolution, et ce en fonction des expériences de vie.

L'ensemble de ces désignations et des usages qui en sont faits amènent implicitement à poser la question du nombre. La production de statistiques ethniques est interdite en France et en Belgique. La pertinence des recensements ethniques est continuellement remise en question et, devant le « nouvel élan ethnique » actuel, des chercheurs s'opposent à leur réalisation. La Commission Alternative de Réflexion sur les « Statistiques Ethniques » et les Discriminations

(CARSED), créée par vingt-deux chercheurs et universitaires³⁶, met en garde l'Etat contre le danger que peuvent représenter les statistiques ethniques. A l'opposé, le Comité pour la Mesure de la Diversité et l'Evaluation Des Discriminations (COMEDD³⁷) explique dans son rapport³⁸ (2010) l'utilité de la production de données statistiques tout en écartant les critères ethno-raciaux. Certaines données de l'état civil (comme le pays de naissance des personnes concernées, ainsi que celui des parents) sont, pour la COMEDD, utiles dans la lutte contre les discriminations, notamment dans le domaine professionnel.

3.3. La question du nombre, qui compte-t-on et comment dénombre-t-on ?

Au regard de la complexité des processus d'identification, la question du recensement de la population rom apparaît difficile. A cela viennent s'ajouter des pratiques circulatoires plus ou moins soutenues, qui compliquent les essais de recensement. Quelques dénombremens ont été entrepris, mais n'apportent ni éléments complémentaires, ni contenus utilisables puisque *« les recensements concernant les Roms/Tsiganes et voyageurs ont toujours fourni des résultats aléatoires. Les différents chiffres officiels, dans le meilleur des cas, ne donnent qu'un ordre de grandeur »* (Liégeois, 2007 : 27), si tant est que la recherche ait besoin de données ethniques pour mener sa réflexion car *« les impératifs de la recherche ne sont pas ceux de la statistique publique »* (Tripier, 1999 : 27), du moins elle se conformera aux exigences de la CNIL et détruira les matériaux statistiques utilisés. Quels usages des données peut-on attendre de la production de la statistique ethnique sachant qu'elle *« est à la fois, en tant que spécialité mathématique un outil de preuve, mais aussi un outil de gouvernement, qui rythme et coordonne maintes activités sociales, et sert de guide à l'action publique »* ? (Desrosières, 2008 : 8).

Poser la question du recensement de la population rom amène inévitablement à s'interroger sur qui recense-t-on. Comment les recense-t-on ? Et pourquoi les dénombre-t-on ? En ce qui concerne la question du public, il semble que l'analyse de l'usage des dénominations (endogènes ou exogènes) montre la difficulté d'une telle entreprise. La question du « pourquoi » pourrait être argumentée par les tenants de la création de statistiques ethniques, afin de lutter contre les discriminations qui affectent certains groupes minoritaires (Triper,

³⁶ Ils sont notamment à l'origine d'un récent ouvrage, intitulé « Le retour de la race, contre les statistiques ethniques », 2009, Paris : Ed. de l'Aube, 234 p.

³⁷ Le Comité pour la mesure de la diversité et l'évaluation des discriminations (COMEDD) a été installé le 23 mars 2009 par M. Yazid Sabeg, commissaire à la diversité et à l'égalité des chances. Présidé par M. François Héran, alors directeur de l'Institut national d'études démographiques et président de l'Association européenne des études de population, il comprend vingt cinq personnalités compétentes dans les domaines les plus divers: sciences sociales, statistique publique, magistrature, syndicalisme, mouvement associatif, journalisme, gestion des ressources humaines, administration du logement social, administration culturelle... Le comité compte parmi ses rangs le secrétaire général du CNIS, le commissaire de la CNIL en charge des enquêtes par sondage et des questions de diversité, ainsi que le vice-président du collège de la HALDE (Source : Inégalités et discriminations. Pour un usage critique et responsable de l'outil statistique, Rapport du comité pour la mesure de la diversité et l'évaluation des discriminations (COMEDD, 2010 : 4).

³⁸ Pour la consultation du rapport intégral voir <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/104000077/>

1999 : 29). Mais le doute est de mise, car « *personne ne peut assurer que le pouvoir politique voudra toujours lutter contre les discriminations ethniques et raciales* » (Tripier, 1999 : 27) une fois les statistiques produites. Le « pourquoi » participe donc d'un débat riche et continuellement réalimenté. Il reste le « comment recenser », qui représente une difficulté supplémentaire au « qui ». Quel critère prend-t-on en compte ? L'habitat ? Recense-t-on sur les routes ? Un voyageur sédentarisé serait-il comptabilisé dans ces recensements ? Autant de questions qui amènent à nous interroger sur la pertinence des résultats obtenus lors des différentes comptabilisations qui ont été entreprises depuis les années 1960.

Les Roms éprouvent des craintes quant à leur dénombrement, du fait notamment qu'ils associent généralement ces recensements aux persécutions dont ils ont souffert au cours du 20^{ème} siècle. Le caractère suspect de cette comptabilisation, installe le plus souvent un climat de méfiance quand il s'agit d'objectiver des pratiques socio-professionnelles quotidiennes :

« Ils nous ont posé des questions sur nos revenus, nos occupations professionnelles. Ça a posé problème à plusieurs personnes », rapporte Joseph Charpentier, président de l'association « SOS Gens du Voyage », et organisateur des rassemblements du mouvement évangélique Vie et Lumière (Article de presse paru dans *La Réforme en 2006*)

« On comprend tout ça...mais bon, on n'aime pas trop ça quand même. Nous on est du voyage, on est libre et justement se faire compter et repérer...enfin on ne voit pas trop pourquoi ils font ça. Disons qu'on a des craintes et je pense qu'on a raison d'en avoir » (Terrain 2006, Charente, le Bouli, homme manouche sédentarisé)

L'« inventaire » des données existantes et l'interrogation des méthodes de recensement vont permettre de mettre à jour les difficultés rencontrées pour la comptabilisation des Roms. Depuis l'entrée des pays de l'est de l'Europe dans l'Union Européenne, la question des populations roms est largement débattue et controversée, alors que « *les premiers Européens ont beaucoup d'idées à nous livrer. Car, les Tsiganes sont bien les premiers habitants à avoir expérimenté les fluidités territoriales d'un espace européen que les états peinent à mieux organiser* » (Delepine, 2007a : 7). Selon l'Atlas des minorités en Europe (2005), les Roms représenteraient une population d'environ huit à dix millions de personnes en Europe. Selon les estimations, ils seraient plus nombreux à l'Est de l'Europe qu'à l'Ouest. La majorité d'entre eux appartiennent au groupe culturel des Roms et ont des conditions de vie très précaires. La problématique de la population rom au sein de l'espace Schengen reste complexe : la convention qui favorise l'ouverture des frontières donne officiellement à ses populations membres la liberté de circuler. En théorie, il n'existerait plus de contrôles aux abords des frontières internes des pays composant l'espace Schengen. Néanmoins, l'actualité récente en France démontre que les retours « volontaires » en charters se succèdent. Si les Roms sont des citoyens européens, ils semblent pourtant être les « indésirables » de l'Europe.

La plupart des sources de ces comptabilisations sont administratives. Le chercheur doit alors faire preuve de clarté et de recul quant à l'utilisation de ces données. Les approximations sont

fréquentes et les résultats aléatoires (Liégeois, 2007 : 27). Ainsi, les ouvrages qui traitent de la de la population rom usent d'éléments relativement récurrents ; en effet le renouvellement des statistiques se voit gêné, notamment par l'interdiction de produire des données ethniques pour de nombreux pays. Cependant, la création de dénominations périphrastiques (Liégeois : 2007 : 27, 34), telles que « Gens du voyage », a permis d'élaborer quelques chiffres, même si tous n'ont pas été comptabilisés lors de ces recensements. C'est plus particulièrement dans les ouvrages de Jean-Pierre Liégeois que nous pouvons accéder à des données concernant le nombre de Roms en Europe. Celles-ci sont principalement issues de sources statistiques administratives officielles, ce qui nous permet d'avoir un aperçu du nombre de Roms en Europe de l'Ouest. Le dernier Atlas des minorités en Europe, nous donne aussi quelques chiffres concernant l'Europe de l'Est³⁹. L'obstacle au recensement des Roms est exprimé au travers d'exemples significatifs, montrant la difficulté des Etats à quantifier ces populations sur leur propre territoire ; preuve que ces derniers, « peuple sans territoire », habitent l'espace européen.

3.3.1. Les Roms en Europe de l'Ouest: l'exemple de l'Italie, l'Angleterre et de l'Espagne

Ces trois pays se distinguent sur trois points : le nombre de Roms qui les traverse, l'autorisation de production de statistiques ethniques, et la création de données à caractère racial. L'accueil des populations roms en Italie reste complexe. En juin 2008, le Conseil de l'Europe condamne la poursuite du recensement général de la « population nomade » entrepris par le Ministre de l'Intérieur Roberto Maroni, qui impose un relevé d'empreintes digitales systématique. L'Italie, sous l'impulsion de son ministre, décide donc de régler « l'urgence rom ». Dès le 10 juillet 2008, le Parlement Européen, quant à lui, adopte une résolution sur le recensement des Roms en Italie, réalisé sur la base de leur appartenance ethnique, et invite « instamment les autorités italiennes à s'abstenir de collecter les empreintes digitales de la population Rom, mineurs inclus, et de faire usage des empreintes digitales d'ores et déjà collectées » (PE_TA(2008)0361). L'exemple italien et la manière dont le Parlement Européen a réglé la question montre que la production de données définies à partir de l'appartenance ethnique est problématique, notamment quand il s'agit de minorités européennes. L'Italie possède pourtant des données statistiques sur les Roms. Celles-ci datent de 1990 et ont été produites par l'Observatoire de l'immigration de la présidence du Conseil des ministres. Néanmoins, pour cette enquête, c'est l'origine géographique des personnes recensées qui a prévalu et a été associée à la population rom, comptabilisant notamment 29 790 immigrés yougoslaves désignés à tort comme tsiganes ; erreur qui nous amène évidemment à remettre ces chiffres en question.

D'autres Etats avancent des données plus précises, notamment du fait qu'ils autorisent la création de statistiques ethniques. C'est le cas de l'Angleterre où les « catégories ethniques » existent par le biais de l'auto-identification. En 1966, les autorités estiment la population rom (appelée *Gypsies*) à 15 000 personnes. En 1991, le *Department of the Environment* en donne une estimation basée sur le nombre de caravanes et sur le nombre de personnes qui occupent

³⁹ L'article dans l'Atlas des minorités en Europe sur les Roms a été également réalisé par Jean-Pierre Liégeois.

ces habitations mobiles (4 ou 4,5 selon les évaluations) : on compte alors entre 40 000 et 55 000 Roms en 1991 circulant en Angleterre à cette époque (Liégeois, 2007 : 27). En 2008, l'Office National de la Statistique estime la population rom entre 82 000 et 300 000 personnes en Angleterre et au Pays de Galles mais souligne l'existence de difficultés liées à la comptabilisation des Roms : « *It is difficult to establish accurately the number of Gypsies and Travellers in England and Wales. Estimates exist for the UK but vary widely, from 82,000 to 300,000, including those living in bricks and mortar housing. The English and Welsh governments collate twice-yearly Gypsy and Traveller Caravan Counts which are carried out by local authorities. The January 2008, Counts showed that they were over 19,000 Gypsy and Traveller caravans in England and Wales but this does not reveal the number of people living in these caravans, let alone those living in bricks and mortar housing* » (Office for National Statistics, 2008 : 23). Notons que l'institution britannique inclut les « *Irish Travellers* » dans ces données. Néanmoins, le recensement de 2001 précise que 1 309 personnes ont précisé « *gypsy or romany* » sur la question de leur groupe ethnique d'appartenance, alors que 549 personnes ont déclaré être « *Irish Travellers* ». Le total de ces deux catégories, 1858 personnes, est bien loin de l'estimation faite par le gouvernement.

L'Espagne se distingue particulièrement des autres pays de l'Union Européenne par le nombre de Roms (appelés *gitanos*) qu'elle compte sur son territoire. Encore une fois, l'étude des chiffres montre des difficultés d'harmonisation des résultats. Pour l'Union Romani⁴⁰, les Gitans forment une population comprise entre 500 000 et 600 000 personnes, alors qu'« *il n'y a pas de recensement ni une bonne statistique du volume des Gitans espagnols mais on calcule que leur nombre dépasse le demi-million de personnes* » (López Sala, 2004 : 137), et que 300 000 d'entre eux sont localisés en Andalousie (environ 5 % de la population de cette région). Pour l'Atlas des minorités en Europe (2005), dans lequel Jean-Pierre Liégeois fait une synthèse des données officielles fournies par les institutions de chaque pays, la population rom d'Espagne serait comprise entre 700 000 et 800 000 personnes.

Ces quelques exemples illustrent la difficulté que rencontrent les pays de l'Europe de l'Ouest à comptabiliser les populations roms présentes sur leur territoire national. Devant l'imprécision des chiffres, l'administration préfère donner des estimations basses et hautes plutôt que d'avancer des chiffres précis, qui seraient inexacts. Qu'en est-il des pays de l'Europe de l'Est qui, aujourd'hui, constituent les principales filières migratoires des Roms, groupe associé à la population rom dans les pays européens occidentaux ?

3.3.2. Les Roms de l'Europe de l'Est

En Europe de l'Est, la population rom représente un plus grand effectif. Le groupe culturel des Roms est largement représenté. Selon les recensements nationaux, la Roumanie est le pays d'Europe où vivent le plus de population rom. Les recensements officiels font acte de 104 216 personnes en 1956 (0,6 % de la population totale) ; 64 197 en 1966 (0,4 % de la

⁴⁰ L'Union Romani est une organisation non-gouvernementale à caractère non-lucratif qui soutient la défense de la communauté gitane. Elle travaille en étroite collaboration avec L'Union Romani Internationale qui travaille à la reconnaissance de la culture du peuple rom à l'échelle internationale.

population totale) et 229 986 Roms en 1977 (soit 1,1 % de la population totale). La baisse significative entre 1956 et 1966 montre qu'il existe également des difficultés en Roumanie pour comptabiliser cette population, bien que le recensement autorise les identifications dites « ethniques ». La fluctuation des chiffres, avancés en 1956, 1966 et 1977, nous autorise à discuter l'utilisation et la manipulation des données par les autorités roumaines :

« Seulement huit familles (environ 45 personnes) sur une population de 483 Roms ont déclaré être roms. Le maire a alors modifié les chiffres, indiquant que seulement deux familles (11 personnes) dans la ville étaient roms. Peu de temps avant le recensement, un quartier rom à Baia Mare avait été démoli et les personnes du recensement avaient alors conseillé aux Roms de se déclarer roumains s'ils souhaitaient la terre pour y construire de nouvelles maisons » (Losif Covaci⁴¹)

Une hypothèse permet d'avancer que les Roms tendraient plutôt à se déclarer « roumains » notamment à cause de la discrimination et de l'image négative qu'ils subissent. La hausse de 1977 marque le « réveil de l'identité tsigane » (Trond, 1974 : 445-463). La population rom est en nette augmentation lors du recensement national en Roumanie. En 2002, les Roms étaient la deuxième minorité nationale, représentant 535 140 des personnes vivant en Roumanie (Minority Rights Group⁴²). Preuve que les données sont fluctuantes, l'Atlas des Minorités en Europe (2005) mentionne que les Roms sont entre 1 800 000 et 2 400 000 en Roumanie.

Le nombre de Roms en Hongrie reste également imprécis. Le recensement national de 2001 compte 190 046 Roms mais précise que des données « non-officielles » en dénombrent entre 250 000 et 800 000 personnes. Toujours dans l'Atlas des minorités en Europe de 2005, il est avancé que les Roms sont entre 550 000 et 600 000 en Hongrie.

La situation de ces cinq exemples montre que la question du dénombrement n'est pas résolue. A cela s'ajoutent des problèmes de dénominations et de méthodes : Qui considère-t-on comme Rrom ? Comment appréhender les pratiques circulatoires ? Selon quels critères entre-t-on dans cette catégorie ? Les difficultés d'identification par l'appartenance sont autant, voire plus importantes que celles liées à la mobilité. La carte et le tableau ci-dessous représentent une vision plus large du nombre de Rroms en Europe. Bien que les espaces témoins décrits ci-dessus soit représentatifs d'un problème général concernant leur recensement, les deux documents suivants nous montrent la dispersion géographique des Rroms et leur nombre⁴³ sur l'ensemble du continent européen.

⁴¹ Témoignage de Losif Covaci, leader rom de Coltau qui a participé aux recensements des années 1980 en Roumanie. Témoignage issu du rapport Helsinki Watch (1991)

⁴² Minority Rights Group est une ONG travaillant auprès des minorités ethniques, religieuses et linguistiques à travers le monde. Elle collabore notamment avec « the United Nations Economic and Social Council » (ECOSCO) et « the African Commission for Human and People's Rights ».

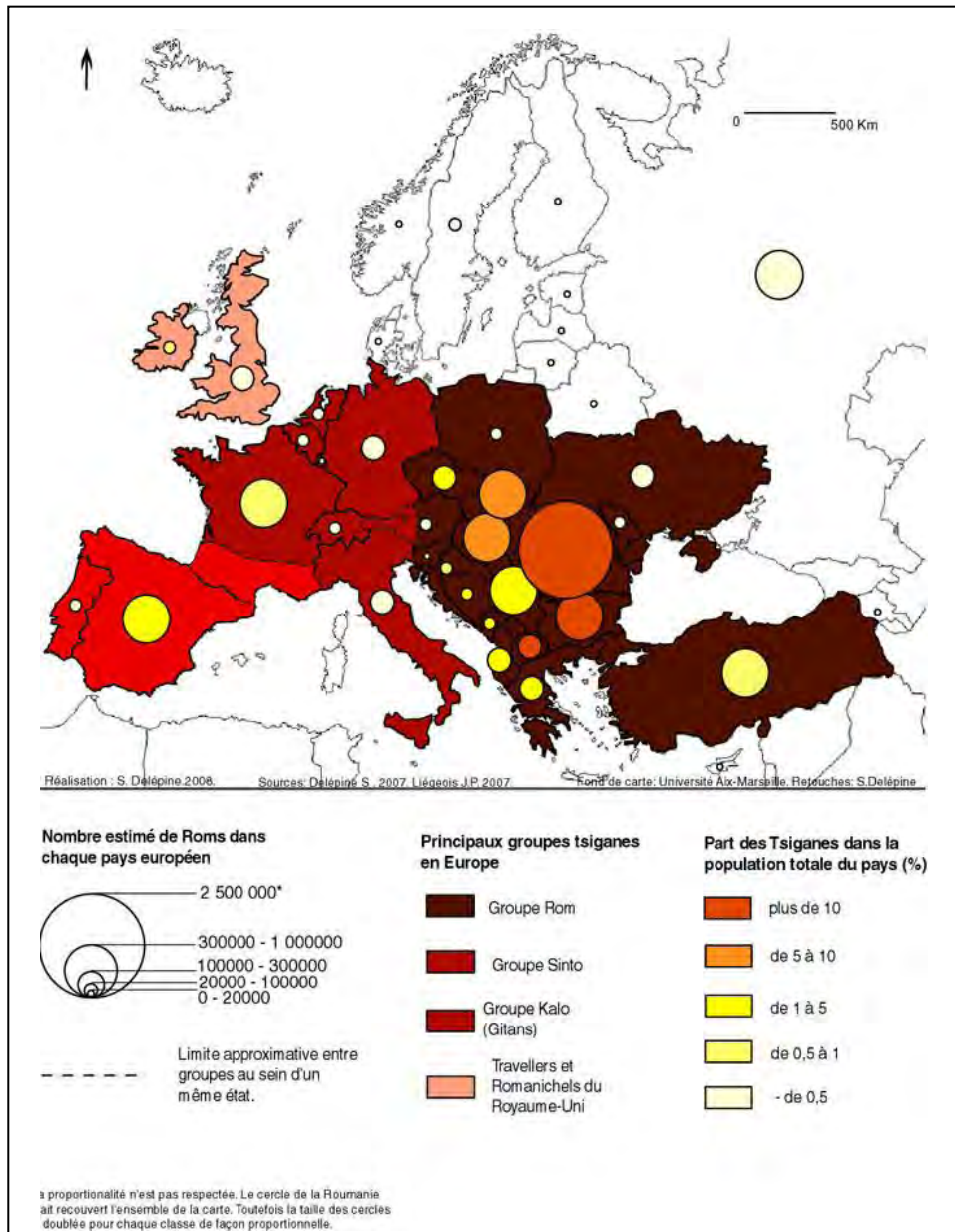
⁴³ Données produites à partir du recoupement de plusieurs sources (institutions internationales, ONG, etc.) (Liégeois, 2009 : 28)

Tableau 1. 3: Evaluation du nombre des Rroms sur le continent européen

Evaluation	minimale	maximale	Evaluation	minimale	maximale
Albanie	90 000	11 000	Lituanie	3 000	4 000
Allemagne	110 000	140 000	Luxembourg	100	200
Autriche	20 000	30 000	Macédoine	140 000	180 000
Bélarus	15 000	20 000	Moldavie	20 000	30 000
Belgique	25 000	35 000	Monténégro	15 000	20 000
Bosnie-Herzégovine	40 000	60 000	Norvège	3 000	4 000
Bulgarie	700 000	800 000	Pays-Bas	30 000	35 000
Chypre	1 000	1 500	Pologne	35 000	45 000
Croatie	30 000	40 000	Portugal	40 000	50 000
Danemark	2 000	4 000	Rép. Slovaque	400 000	480 000
Espagne	650 000	800 000	Rép.tchèque	200 000	250 000
Estonie	1 000	1 500	Roumanie	1 800 000	2 400 000
Finlande	9 000	12 000	Royaume-Uni	150 000	200 000
France	300 000	400 000	Fédération de Russie	450 000	900 000
Géorgie	1 500	2 500	Serbie	400 000	600 000
Grèce	180 000	250 000	Slovénie	7 000	9 000
Hongrie	550 000	650 000	Suède	35 000	45 000
Irlande	30 000	35 000	Suisse	30 000	35 000
Italie	110 000	150 000	Turquie	1 000 000	2 500 000
Lettonie	7 000	10 000	Ukraine	100 000	200 000
			TOTAL	2 871 500	3 452 000

Source : Jean-Pierre Liégeois, 2009 : 29

Carte 1. 1: Les Rroms en Europe : répartition et estimation



Source : Delépine, 2008

Dans son article, S. Delépine précise que la représentation des bassins de vie des différents groupes est aléatoire et qu'il va de soi que les frontières de ces aires ne sont pas fixes : par exemple, des Gitans sont installés dans le nord de la France, ou encore des manouches dans le sud. Le groupe « Sinto » représente les Manouches et les « Kalos » sont les Gitans.

3.4. Les Rroms de France et de Belgique

La désignation « Gens du voyage » est régulièrement utilisée, puisque les rapports officiels et les données administratives de ces deux pays fondent l'ensemble de leur travail sous cette appellation. Nous l'utiliserons donc, de manière ponctuelle, dans les quelques pages

suivantes. L'Atlas des minorités (2005) comptabilise entre 280 000 et 340 000 Roms en France. Pour la Belgique, ils représenteraient entre 20 000 et 30 000 personnes, soit respectivement environ 0,57 % et 0,29 % de la population totale pour ces deux pays. En France, de nombreuses sources apportent leur contribution à la comptabilisation de la population rom malgré l'interdiction de produire de la statistique ethnique. En Belgique, si les données sont moins nombreuses, l'approche par le nombre laisse peu à peu sa place à une conception basée sur des modalités d'installation des familles dans l'espace local.

3.4.1. Les Roms de France

En France, il existe trois sources officielles sur lesquelles les institutions peuvent s'appuyer pour obtenir des chiffres concernant les Roms. La première est le « fichier des sans domicile ni résidence fixe » où est précisée la commune de rattachement⁴⁴ de ces personnes. C'est la gendarmerie nationale qui possède ces données. Ce fichier a été instauré par la circulaire n° 6530 du 6 mars 1995⁴⁵. Le « fichier des Minorités ethniques non sédentarisées » (MENS) constitue la seconde source possible pour la production de statistiques concernant les Roms en France. Ils sont généralement associés aux « minorités ethniques non-sédentarisées » par les autorités policières et de gendarmerie. Ce fichier a été instauré par la circulaire du Ministère de l'Intérieur n° 78-202 du 16 mai 1978 intitulée « *situations des nomades* ». A ces deux fichiers peuvent s'ajouter des comptages ponctuels et journaliers des caravanes. Ils sont généralement effectués par la Gendarmerie nationale. Nous pouvons dès à présent mettre en avant quelques-unes des lacunes concernant les trois possibilités qui s'offrent à l'Etat en termes d'estimation et de contrôle les populations roms sur son territoire.

Dans un premier temps, le recensement à l'aide du « fichier des sans domicile ni résidence fixe » est incomplet, car il ne prend pas en compte les moins de seize ans (le carnet de circulation n'étant obligatoire qu'à partir de cet âge). Par ailleurs, d'autres populations, comme les Sans Domicile Fixe par exemple, possèdent également ce document, ce qui rend compliqué le dénombrement précis des Roms.

Dans un second temps, il existe donc le fichier MENS, qui a notamment été créé pour recenser la « délinquance itinérante ». C'est la Cellule interministérielle de liaison sur la délinquance itinérante (CILDI) qui se charge de regrouper l'ensemble des données. Bien que ces statistiques soient reprises maintes fois pour « justifier » des comportements déviants des Roms, d'autres populations peuvent être représentées dans ce fichier. Tous les Roms n'y figurent pas et toutes les personnes inscrites dans ce fichier ne sont pas uniquement des Roms.

⁴⁴ La loi du 3 janvier 1969 sur l'exercice des activités ambulantes instaure des « communes de rattachement » qui sont impérativement mentionnées sur les titres de circulation que doivent posséder les Voyageurs de plus de 16 ans.

⁴⁵ En application de l'arrêté du 22 mars 1994, Journal Officiel du 22 juillet 1994.

Enfin, les comptages ponctuels des caravanes, établis par la Gendarmerie nationale, sont imprécis : tous ceux qui habitent en caravane ne sont pas forcément des Rroms. De plus, cette méthode ne peut pas prendre en compte les Rroms qui sont « en route ».

En septembre 1960 et en mars 1961, la Police et la Gendarmerie nationale sont « mandatées » par le Ministère de l'Intérieur et de la Santé pour effectuer un recensement de la population rrom. Les résultats montrent que les Rroms sont au nombre de 79 452 personnes, parmi lesquelles 26 628 « itinérants », 21 690 « semi-sédentaires » et 31 134 « sédentaires ». Pour ce recensement, c'est le nombre de personnes habitant en caravane qui a été évalué mais « *on constate que ce type d'offre répond à la fois à une demande de travailleurs en mobilité professionnelle [...] mais également à celle des personnes exclues du marché du logement classique* » (DGUHC, 2006 : 14-15). Le recensement de 1960-61 reste donc imprécis, puisque l'administration crée un amalgame entre un type d'habitat et une catégorie administrativement construite à partir d'une seule composante : l'habitat.

En 1999, les « Gens du voyage » sont intégrés au Recensement Général de la Population. Celui-ci est remis à jour en 2004 par le biais de questionnaires (annexe n° 2) envoyés aux communes et s'attachant à comptabiliser « *des personnes sans abri et des personnes vivant habituellement dans des habitations mobiles (gens du voyage, forains...)* ». En janvier 2006, le recensement des Rroms se déroule les 19 et 20 janvier et ce, de manière exhaustive, dans l'ensemble des communes. Dans son dossier de presse « *le recensement de la population vivant en France de 2006* », l'INSEE précise que :

« *Les personnes sans abri et les personnes vivant habituellement dans des habitations mobiles terrestres (gens du voyage, forains...) sont recensées, comme toute personne vivant en France. Le recensement s'effectue de façon exhaustive dans toutes les communes, en utilisant le même « bulletin individuel » que pour le reste de la population :*

- *dans les communes de moins de 10 000 habitants, le recensement des personnes sans abri et des personnes vivant habituellement dans des habitations mobiles terrestres intervient l'année où la commune est recensée ;*
- *dans les communes de 10 000 habitants ou plus, le recensement de ces populations est réalisé tous les cinq ans, et pour la première fois en 2006* » (INSEE, 2006).

Les problèmes de fiabilité des données relèvent également d'une vision réductrice des couples : habitat/mode de vie et mode vie/population. Les méthodes employées par l'INSEE dans sa procédure de comptabilisation soulèvent les mêmes problèmes que ceux mis à jour pour les fichiers utilisés par l'Etat. Par ailleurs, le nombre de Rroms recensés dans une commune représente un enjeu financier considérable : « *on a souvent lu que certaines communes ont tendance à être plus tolérantes avec les gens du voyage pendant cette période. En effet, en fonction du nombre d'habitants recensés, une commune peut dépasser un certain seuil et accéder à de nouvelles aides [...] particulièrement pour les données de recensement rentrant en compte pour le calcul de la Dotation globale de fonctionnement (DGF)* » (Bidet, 2010 : 24). En cela, les données issues des recensements de l'INSEE et des fichiers

spécifiques sont à considérer avec prudence puisqu'elles ne permettent pas de saisir précisément le nombre de Roms présents en France. Enfin, les chiffres issus de ces collectes sont difficiles, voire impossibles à obtenir. A plusieurs reprises, j'ai demandé auprès des institutions compétentes s'il m'était possible d'avoir accès aux données concernant les « Gens du voyage ». Les réponses ont été furtives et détournées « *merci de nous préciser ce que comprend le terme de carnet de circulation* »⁴⁶, alors que ma demande concernait précisément les statistiques produites sur les « Gens du voyage ».

Si l'Etat français possède quelques outils pour dénombrer les « Gens du voyage », nous ne pouvons cependant avoir accès qu'à un nombre limité de statistiques. Celles-ci sont essentiellement publiées dans divers rapports officiels du Ministère de l'Intérieur, et font office d'estimations. Le chercheur qui souhaite aujourd'hui obtenir des données chiffrées sur le nombre de « Gens du voyage » en France peut utiliser trois sources officielles :

- Le rapport Delamon en 1990 « *La situation des « gens du voyage » et les mesures proposées pour l'améliorer* »⁴⁷. Les « nomades » sont estimés à 140 000 personnes dont 45 % auraient moins de seize ans.
- Le rapport Delevoye en 1997 « *Accueil des gens du voyage* »⁴⁸ estime la population des « Gens du voyage » entre 220 000 et 250 000 personnes dont 70 000 « itinérants », 70 000 « semi-sédentaires » et 110 000 « sédentaires ».
- Dans la présentation de son projet de loi en 1998⁴⁹, Louis Besson fait état de 240 000 personnes dont 70 000 « itinérants », 65 000 « semi-sédentaires » et 105 000 « sédentaires ».

Le dernier rapport « *le stationnement des gens du voyage* »⁵⁰ de 2008 effectué par le sénateur Pierre Hérisson ne mentionne aucun chiffre concernant les « Gens du voyage ». Il précise trois catégories de « *relation au voyage* » :

- *Les gens du voyage, nomades.*
- *Les gens du voyage semi-sédentaires qui effectuent des déplacements limités dans l'espace et dans le temps, souvent à l'échelle d'un département ou d'une région.*
- *Les gens du voyage qui ne voyagent plus* » (Hérisson, 2008 : 6-7).

Un point important mérite ici d'être relevé. De l'identification d'individus (« *sédentaires, semi-sédentaires et itinérants* »), le législateur raisonne, dans ce rapport, en termes de pratiques circulatoires (« *relation au voyage* »). Néanmoins, cette évolution ne permet pas de dépasser le caractère figé des pratiques, introduit par de telles identifications. Si le sénateur n'utilise pas de statistique dans son rapport, il conduit néanmoins à la ré-interrogation de la catégorie « Gens du voyage ». En effet, il précise que les Roms (groupe culturel de référence) ne peuvent être assimilés à la catégorie des « Gens du voyage ». Il parle d'une confusion entre

⁴⁶ Source : mail – communication personnelle en date du 22 février 2007.

⁴⁷ Rapport au premier ministre, Sénat, 13 juillet 1990.

⁴⁸ Sénat, 7 novembre 1997. Rapport n° 283

⁴⁹ Loi effective en 2000.

⁵⁰ Rapport au premier ministre, Sénat, mai 2008

cette population et les Roms migrants venus récemment des pays de l'Europe de l'Est et précise qu'« à ce jour, les gens du voyage sont des citoyens français et les « roms » sont des étrangers, ressortissants de l'Union Européenne (essentiellement, de Roumanie et de Bulgarie) ». Cette distinction est également reprise par la Commission Nationale Consultative des « Gens du voyage »⁵¹ qui, dans sa séance du 16 octobre 2007, affirme que les Roms ne sauraient être assimilés aux « Gens du voyage » français. Par ailleurs, la réponse de Michèle Alliot-Marie, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales en 2007 indique, lors d'une séance parlementaire, qu'« il faut d'abord rappeler que les personnes désignées sous le terme générique de « Roms » sont des ressortissants des pays de l'Europe de l'Est : ce ne sont ni des citoyens français ni des populations de tradition nomade ; il s'agit de populations sédentaires provenant en majorité, comme vous l'avez dit, de Roumanie et de Bulgarie. Les Roms n'appartiennent donc pas à la communauté des gens du voyage, lesquels, aux termes de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe, doivent être en possession d'un titre de circulation. Ce sont deux catégories différentes, et les Roms ne relèvent donc pas du dispositif d'accueil des gens du voyage qui a été prévu par la loi du 5 juillet 2000 »⁵². Ces précisions montrent combien cerner la population des Roms est difficile et fait débat. L'appartenance des Roms au groupe plus élargi est remise en cause depuis 2007 dans les rapports officiels. Néanmoins, la comparaison des usages de la langue, des représentations de l'espace et des différentes sensibilités d'appartenance au sein des groupes manouche et gitan du Poitou-Charentes et de Wallonie avec ceux des roms de la Seine-Saint-Denis montre qu'il existe pourtant plus de similitudes que de différences (Bergeon ; Salin, 2010) entre ces trois groupes culturels de référence.

Au même titre, les Yéniches sont une catégorie de personnes à qui les institutions ont accolé la désignation de « Gens du voyage » pour la simple raison qu'ils témoignent d'un mode de vie itinérant. Les Yéniches ne sont pas originaires d'Inde du nord. En effet, « si l'origine géographique des Tsiganes, qu'on sait venus d'Inde, constitue un élément déterminant de leur identité, il n'en va pas de même pour les Yéniches, dont le berceau historique n'a pu être situé avec certitude. On ne peut en effet répondre à la question « d'où viennent les Yéniches ? » qu'en sollicitant des traditions souvent suspectes et des sources historiques à la fois éparses et incomplètes » (Bader, 2007 : 25). Les Yéniches sembleraient être originaires du Palatinat et des régions alémaniques (Bordigoni, 2007 : 16). Si certains ne se sentent pas appartenir à cette catégorie administrative, d'autres se revendiquent pourtant aujourd'hui comme « Gens du voyage » : « en caravane, en roulotte, en tente ou sédentaires, Yéniches, gens du voyage, nomades de sang et de cœur »⁵³. Les Yéniches ont cependant « disparu » des

⁵¹ La Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage représente une instance créée par le décret 99-733 du 27 août 1999 lié à la mise en œuvre de la loi du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions. Elle donne aux « Gens du voyage » la possibilité, par le biais de représentants, de participer à l'élaboration et à l'application de textes réglementaires qui s'adressent à eux.

⁵² Compte rendu intégral de la séance parlementaire du 6 novembre 2007.

⁵³ Source : http://fr.groups.yahoo.com/group/les_voyageurs

Le travail de terrain se faisant en Poitou-Charentes en France et en région Wallonne en Belgique, les groupes Yéniches, se localisant principalement dans le sud-est de la France, ont été essentiellement appréhendés par les médias d'échanges : forums, témoignages, échanges de mail...

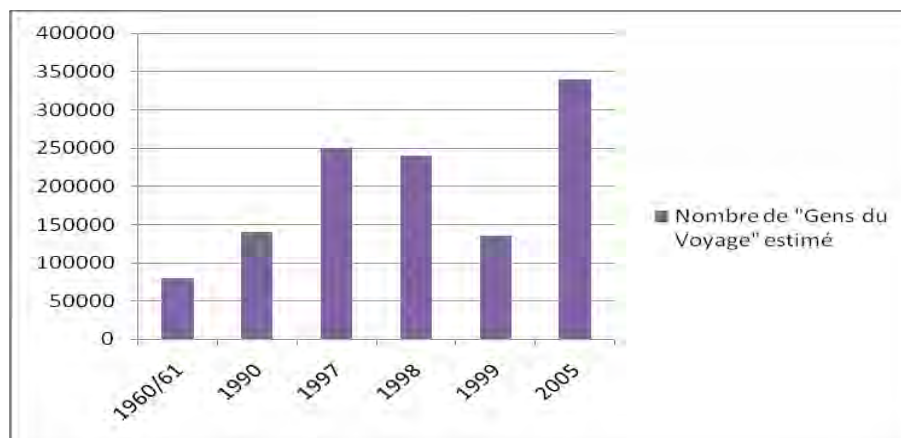
principaux rapports officiels concernant les « Gens du voyage » alors que dans les années 1990, ils constituaient la grande majorité des Rroms en France (Reyniers ; Valet, 1991), si l'on prend la mobilité comme critère commun.

Il n'existe donc pas en France de données précises concernant les Rroms. Les seules statistiques sur lesquelles nous pouvons nous appuyer sont celles issues des rapports commandés par l'Etat. Par ailleurs, les méthodes de comptabilisation découlent directement des classifications administratives. L'origine, la mobilité, ou bien l'habitat sont alternativement sollicités pour créer des catégories. Leur multitude et le souci constant de trouver des « particularités » aux Rroms ont sûrement rendu difficile toute tentative de dénombrement.

Enfin, d'autres chiffres existent ; ils sont produits par des personnes travaillant au sein de structures policières. Par exemple, Daniel Merchat en 1999 annonce 135 000 Rroms soit plus de 35 000 caravanes sur les routes. Leur statut dans ces établissements leur permet sûrement d'accéder à des statistiques auxquelles le chercheur ne peut prétendre⁵⁴. Néanmoins, l'analyse de ces « données policières » montre qu'elles ne sont pas concordantes avec celles annoncées par les instances législatives, qui sont initialement censées utiliser les premières. L'impossibilité d'avoir accès à ces « données policières » et l'absence d'explication lorsque celles-ci sont publiées, empêche toute tentative de compréhension et de comparaison.

Le graphique ci-dessous croise les données issues de six sources différentes (le recensement de 1960 et 1961, le rapport Delamon de 1990, le rapport Delevoye de 1997, les chiffres avancés par Louis Besson en 1998 pour sa proposition de loi, les données de Daniel Merchat de 1999, et les chiffres issus de l'Atlas des minorités en Europe de 2005). Bien que les méthodes de comptage utilisées puissent être distinctes, les sources officielles restent, malgré cela, identiques (fichier MENS, fichier des sans domicile ni résidence fixe, comptages journaliers, recensement). L'objectif de ce graphique est de montrer que les données avancées ne coïncident pas, alors que les sources utilisés sont censées être les mêmes.

⁵⁴ Nous comprenons ici par exemple le fichier MENS ou encore, le fichier des « sans domicile ni résidence fixe ».

Graphique 1. 1 : Le dénombrement des « Gens du voyage » en France : sources croisées

Nota : L'estimation la plus haute a été utilisée lorsqu'une « fourchette » est avancée par la source.

Source mobilisées : 1960/61 : Recensement spécifique du ministère de l'Intérieur ; 1990 : Rapport Delamon ; 1997 : Rapport Delevoye ; 1998 : Proposition de loi Besson ; 1999 : Daniel Merchat ; 2005 : Atlas des minorités en Europe.

3.4.2. Les Roms en Belgique

Les institutions belges sont aussi confrontées à la difficulté du recensement des Roms. Quelques données sont avancées sans en préciser les modalités de production. Ces populations qui « *oscillent entre deux modes d'existence* » (les échos du logement, 2006 : 32), c'est-à-dire entre la « nomadité » et la sédentarité, seraient au nombre de 40 000, parmi lesquels 3000 seraient « itinérants » et traverseraient le pays chaque année (*ibid.*, 33). Parmi ces 40 000 personnes, 6 000 seraient en Flandres et à Bruxelles, le reste en Wallonie (*Ibid.*, 35). Dans l'Atlas des minorités en Europe (2005), Jean-Pierre Liégeois parle de 15 000 Roms en Belgique, chiffre également avancé par Dirk Beersmans dans son article paru dans la revue *Etudes Tsiganes* en 1990.

En Belgique « *les dénominations auxquelles on se réfère généralement pour désigner les Gens du Voyage sont nombreuses et entretiennent un manque de clarté : bohémiens, romanichels, forains, camps-volants, nomades, baraquis...* » (Reyniers, Ahkim, Culot, 2002 : 2). Afin de dénombrer les Roms le plus précisément possible, les institutions belges classent cette population selon des réalités rencontrées sur le terrain. Ainsi, le Centre de Médiation des Gens du Voyage (CMGV) de Wallonie présente quatre principales situations d'installation des familles. Les communes sont fréquentées par « *des Gens du Voyage citoyens d'une commune où ils vivent de manière plus ou moins durable en habitat mobile, quittant (ou non) la commune essentiellement les mois de juillet et d'août. Des Gens du Voyage proches de ces citoyens, en séjour temporaire chez leur famille durant une période relativement courte. Des Gens du Voyage dont le voyage est encore le mode de vie principal : ils séjournent une quinzaine de jours dans des communes différentes durant les mois de mars à octobre. Des Gens du Voyage dont le voyage est le mode de vie principal qui résident en*

habitat mobile dans une même commune durant les mois d'hiver (octobre à mars). Des rassemblements d'un grand nombre de familles en habitat mobile durant le temps des cérémonies religieuses » (Site internet du CMGV, consulté le 15.04.10).

La classification belge précise donc des « relations à la mobilité » au lieu de nommer les acteurs comme c'est souvent le cas en France. La référence à l'habitat et à la circulation est néanmoins présente, mais il s'agit, en réalité, d'une représentation imagée des désignations françaises. La première et la quatrième proposition, faites par le Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie, s'apparentent fortement aux Voyageurs que les institutions françaises désignent comme des « semi-sédentaires ». La seconde représente les Roms sédentaires : « *des Gens du Voyage proches des citoyens, en séjour temporaire chez leur famille durant une période relativement courte* » (quotidien ressemblant beaucoup à celui des Gadjé). La troisième proposition ressemble de près aux « itinérants » français. Enfin, les grands rassemblements religieux sont également une des problématiques majeures en France.

Les désignations utilisées par les institutions belges s'apparentent donc largement à celles de la France : seuls les mots changent pour caractériser les acteurs. Il existe peu de statistiques concernant le nombre de Roms en Belgique. La désignation « Gens du voyage » figure également l'établissement d'une catégorie administrative stricte, alors que les contours de l'appartenance, réelle et revendiquée par les Roms, sont fluctuants. Cette catégorie administrative des « Gens du voyage » rassemble pourtant une diversité de groupes, de rapports à la mobilité, une diversité d'appréhension de la culture et des coutumes.

3.5. Re-création de soi et relais des référents identitaires

L'idée principale que nous pouvons retenir de ceci, c'est l'absence de désignation claire concernant les populations circulantes de France et de Belgique, malgré l'emploi officiel de l'expression « Gens du voyage » comme catégorie administrative. De multiples facteurs interviennent dans la difficulté à dessiner les contours de cette population. En plus d'un rapport à l'espace qui interroge, elle établit de nombreuses connexions dans les sphères identitaires qui lui sont assignées et/ou qu'elle s'auto-attribue, puisque « *ces groupes se juxtaposent et s'imbriquent dans un système complexe, tantôt ils s'incluent comme dans un ensemble de cercles concentriques, tantôt ils se recourent comme dans une chaîne, tantôt ils sont séparés les uns des autres comme des tâches d'huile sur l'eau* » (Verbunt, 1994 : 6-9). De nombreuses interrogations naissent de la difficulté à cerner ces populations circulantes : qu'est ce qu'être « Gens du voyage » ? Qu'est ce qu'être un manouche ? Comment ressent-on et exprime-t-on un sentiment d'appartenance à un groupe avec des valeurs et des pratiques partagées ? Qu'est-ce qui fait qu'un manouche se sent plus manouche que rom ? La façon dont l'autre les désigne leur convient-elle ?

Certains chercheurs (Humeau, 1995 ; Muresan, 2003 ; Williams, 1984) utilisent fréquemment le terme d'« identité tsigane ». Cependant, il est risqué de leur attribuer une identité unique

puisque la diversité-même des situations rencontrées sur le terrain m'a permis d'avoir un certain recul par rapport à la désignation de ces populations. Ces observations m'ont donc amenée à me questionner sur les logiques de l'appartenance, avec l'intuition qu'au-delà du simple nom, c'est le sentiment partagé entre les membres d'un groupe, d'une famille, qui permettrait à ces populations de porter leur choix sur une désignation plutôt qu'une autre. Comme il pourrait exister des rapports différents à la circulation, les groupes entretiendraient aussi une relation particulière avec les différentes strates identitaires qui s'offrent à eux.

C'est la raison pour laquelle il devient pertinent d'introduire la notion de processus de subjectivation pour décrire la façon dont les référents identitaires se relayent. A l'opposé, l'Etat, dans une démarche d'identification et de catégorisation, produit des qualificatifs qui nient la malléabilité des processus identitaires. La subjectivation est considérée comme une sollicitation et une re-création constante. Elle appelle à une certaine flexibilité : *« dans un même processus de subjectivation et de création de soi, les identités se relaient, rendant ainsi précaire toute tentative d'enracinement durable. Rôles et identités doivent eux aussi réussir à être en syntonie avec ce mécanisme de flexibilisation qui caractérise notre temps »* (Villani, 2007 : 1). En effet, elle est entendue comme *« la production, par une série d'actes, d'une instance et d'une capacité d'énonciation qui n'étaient pas identifiables dans un champ d'expérience donné, et dont l'identification va de pair avec la refiguration du champ de l'expérience »* (Rancière, 1995 : 59). Si les processus de subjectivation caractérisent ces variations, les négociations et les reconstructions identitaires, les logiques d'identification, quant elles, reposent sur des « démarches policières ». Elles sont le fruit des démarches entreprises par les sociétés d'accueil, qui mettent en avant des spécificités culturelles et identifient l'Autre par des désignations artificielles et imagées en vue d'un contrôle plus aisé. C'est le cas avec la création de l'expression « Gens du voyage » en France et en Belgique.

Par un jeu de collaborations et négociations, dans une quête de positionnement communautaire ou suite à des relations conflictuelles, les Roms cohabitent de façon plus ou moins facile selon les situations. L'entente ou la mésentente entre les Roms et les Gadjé peut se moduler selon les périodes, selon leur prise en charge et leur accueil au sein des sociétés. Nous allons voir que l'image du manouche, du nomade, de « celui qui bouge », « celui qui voyage », est conditionnée par une évolution de sa prise en charge. Cette image est également relayée et entretenue par les médias, qui jouent un rôle important dans l'évolution du regard porté par les Gadjé sur les Roms. Le Conseil de l'Europe a compris l'importance des représentations et va entreprendre, dans sa campagne de sensibilisation *« DOSTA ! Arrêtons les préjugés, allons à la rencontre des Roms »*, la diffusion de spots publicitaires sur le petit écran pour « redorer » et sensibiliser le public à la population rom.

4. S'imaginer sans se comprendre : le poids des représentations sociales

La vision des Gadjé sur les populations circulantes oscille sur ce que nous nommerons les « vagues de la représentation », se dirigeant tantôt vers une vision appréciative, tantôt vers une vision dépréciative. Nombre d'entre eux interpellent cette liberté dont les Voyageurs

profitent. A l'opposé, beaucoup pointent également une difficile intégration de ces populations au sein de nos sociétés.

Emile Durkheim décrit les représentations collectives comme influençant nos propres représentations individuelles (Durkheim, [1895] 1983). Il n'accorde alors à la représentation qu'un rôle accessoire proche de l'épiphénomène auprès des faits sociaux (Dantier, 2003 : 39) alors que, par la suite⁵⁵, la représentation est considérée comme fondatrice de ces faits et entretient un rapport dialectique avec la pratique (*Ibid.* : 39). Dans les années 1970, Serge Moscovici parle de représentations sociales, motivées par « *la nécessité de faire de la représentation une passerelle entre le monde individuel et le monde social, de l'associer ensuite à la perspective d'une société qui change.* » (Moscovici, 1997 : 82). L'individu est remis au premier plan des processus sociaux. La représentation devient donc un élément essentiel du monde social.

Les représentations sociales sont donc à considérer d'un point de vue dynamique et sont soumises aux interactions entre les Rroms et les Gadje. Issues d'interprétations diverses, ces représentations sociales sont flexibles, et ce en fonction de ce que l'on nous donne à voir et à savoir. Elles sont aussi tributaires d'expériences de vie. Dans cette logique, de quelle manière la représentation sociale se construit-elle ? Comment se propage-t-elle et se maintient-elle ? Les étudier revient à s'attarder sur des valeurs, des affects qui relèvent à la fois d'une dynamique sociale et à la fois d'une activité plus psychique. En cela, étudier les représentations collectives par le biais de la diffusion médiatique semble pertinent. Cette dernière permet de mettre en comparaison cette analyse avec celles faites à partir de sondages d'opinion de la Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme.

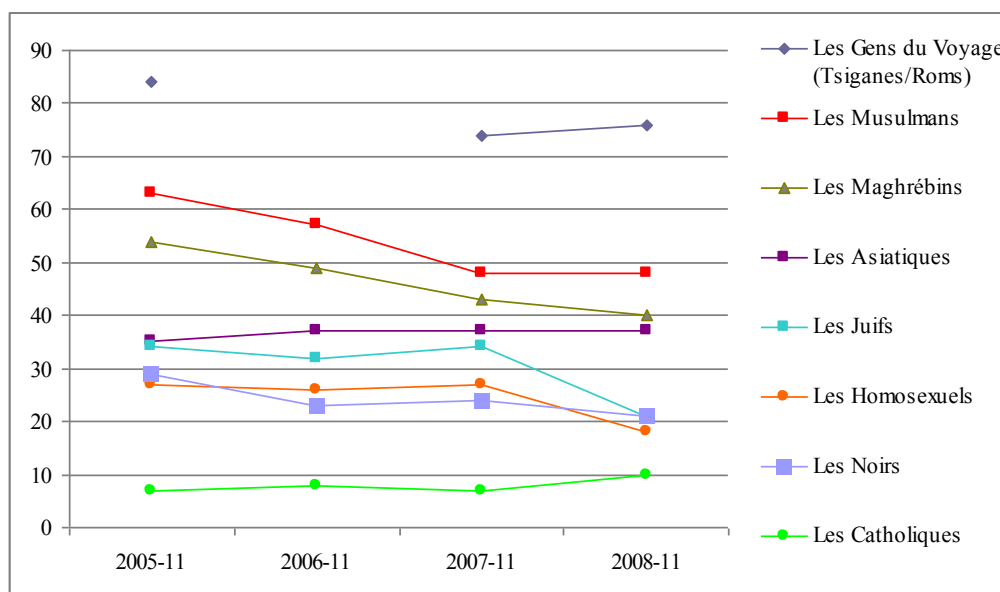
L'analyse se porte dans un premier temps sur « l'émetteur » (compris ici au sens de la société d'accueil) avec les processus de diffusion et de médiatisation. Dans un second temps, un intérêt particulier est porté au destinataire de la représentation (les Rroms) avec l'appropriation et la réutilisation de la représentation. L'objectif réside dans la compréhension des dynamiques que produisent les représentations sociales, tant du point de vue de ceux qui les produisent et les véhiculent que de celui de ceux qui les réceptionnent et se les réapproprient.

⁵⁵ Nous pouvons citer Weber et l'ensemble des spécialistes issus de « l'école des représentations sociales » (Serge Moscovici ou encore Denise Jodelet)

4.1. Les sondages de la Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme⁵⁶ (CNCDDH)

Depuis le début de l'année 2000, la CNCDDH produit, chaque année, un rapport sur la lutte contre le racisme et la xénophobie, dans lequel elle procède à une évaluation de « l'état » du racisme en France et de sa propagation. Pour faire son rapport, la CNCDDH se base sur l'inventaire des actes racistes et antisémites déclarés aux autorités durant l'année, ainsi que sur un sondage réalisé auprès d'un échantillon d'environ 1 000 personnes. Dans chaque rapport, elle effectue des dossiers thématiques comme « *intolérance et violences à l'égard de l'islam dans la société française* » en 2003, ou encore « *étude de la propagation du racisme sur Internet* » en 2000. La question des Rroms est exposée dans la section traitant de la perception des groupes communautaires ou des groupes « à part » en France. De 2000 à 2004, les réponses à cette question étaient spontanées, c'est-à-dire qu'aucune proposition n'était donnée aux enquêtés. Depuis 2005, une liste de groupes potentiellement considérés comme « à part » est proposée, dans le but de répondre à la question suivante : « *Pour chacun des groupes suivants dites-moi s'il forme un groupe à part, un groupe ouvert aux autres, ou s'il ne forme pas un groupe* ». Les résultats obtenus entre 2005 et 2008 sont représentés dans le graphique ci-dessous :

Graphique 1. 2: Les groupes considérés « à part » par les Français entre 2005 et 2008 (%)



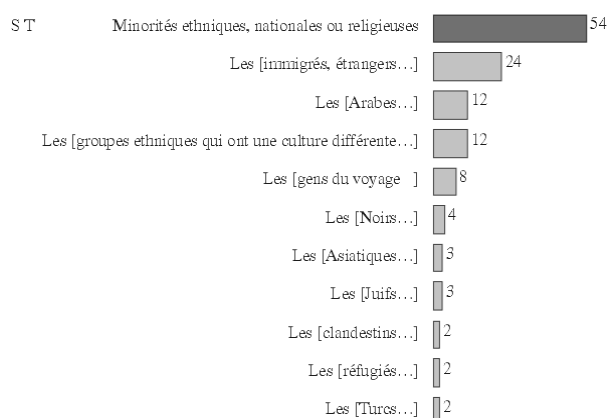
En 2006, la catégorie « Gens du Voyage » n'est pas retenue par le CNCDDH pour le sondage.

Source: CNCDDH / Service d'information du gouvernement, xénophobie, antisémitisme, racisme, antiracisme et discriminations en France⁵⁷

⁵⁶ La Commission nationale consultative des droits de l'homme est une institution nationale de promotion et de protection des droits de l'Homme. Elle assure, auprès du Gouvernement, un rôle de conseil et de proposition dans le domaine des droits de l'homme, du droit et de l'action humanitaire et du respect des garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques. Elle est créée en 1947, d'abord sous le nom de « Commission consultative pour la codification du droit international et la définition des droits et devoirs des États et des Droits de l'homme », puis de « Commission consultative de droit international » pour devenir la « Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme ». Elle est composée de diplomates, magistrats, avocats, universitaires (Source : Site du CNCDDH – date de consultation : 29 septembre 2010).

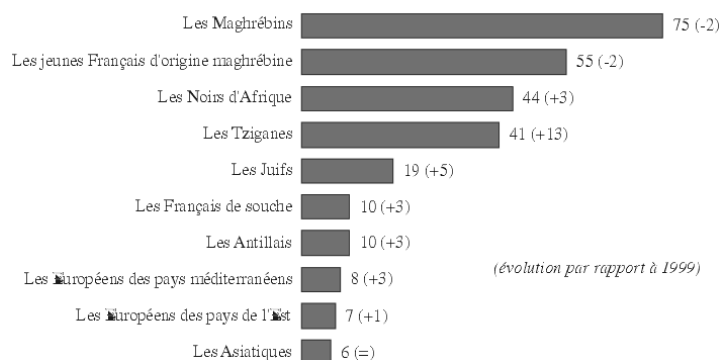
A partir de cette méthode de sondages représentatifs de la population métropolitaine, la catégorie « Gens du voyage » est celle qui est perçue comme la plus à part pour la population française. Ils étaient 84 % en 2005, 74 % en 2007 et 76 % en 2008. Avant l'introduction de choix de réponses (2000-2004), les « Gens du voyage » ont été régulièrement cités dans les réponses, mais dans une moindre mesure : en 2000, 54 % de l'échantillon total (soit 1000 personnes) considérait qu'il existait des groupes à part en France : 8 % d'entre eux ont cité les « Gens du voyage ». Néanmoins, comme nous pouvons le voir dans le graphique ci-dessous, « les [groupes ethniques qui ont une culture différente...] » peuvent également regrouper pour certains, les « Gens du voyage ».

Graphique 1. 3: Les groupes considérés comme "à part" en 2000



Source : CNCDH, Rapport d'activité, 2000

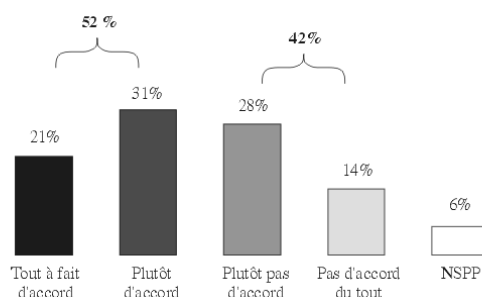
Graphique 1. 4: Les principales victimes de racisme, xénophobie et discrimination en France en 2000



Source : CNCDH, Rapport d'activité, 2000

⁵⁷ Sondages représentatifs de la population métropolitaine de 18 ans et plus, effectués sur un échantillon de personnes constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage), après stratification par région et catégorie d'agglomérations. 2005 : échantillon de 1011 du 17 au 22 novembre 2005 ; 2006 : échantillon de 1026 personnes du 6 au 9 novembre 2006 ; 2007 : échantillon de 992 personnes du 19 au 23 novembre 2007 ; 2008 : échantillon de 968 personnes du 18 au 21 novembre 2008.

Graphique 1. 5: Accueil des « Gens du voyage » dans les communes (2000)



Source : CNCDH, Rapport d'activité, 2000.

Bien que les « Gens du voyage » soient véritablement considérés comme « un groupe à part » depuis le début des sondages du CNCDH en 2000, ils sont néanmoins vus comme un groupe subissant un fort degré de racisme, de xénophobie et de discrimination, alors qu'en 2000, date à laquelle a été promulguée la première loi officielle, spécifiquement produite pour l'accueil de ces populations, 52 % des sondés considéraient comme normal le refus des maires à accueillir les « Gens du voyage » sur leur territoire communal.

Depuis 2005, les résultats montrent que les « Gens du voyage » sont de plus en plus considérés comme un groupe « à part ». Le pointage de cette catégorie parmi celles proposées aux sondés a conduit à une véritable « explosion » de la représentation de ce groupe comme « à part ». En 2008, 76 % de l'échantillon (968 personnes) considérait les « Gens du voyage » « à part » dans la société ; 10 % les voyait comme un « *groupe ouvert aux autres* » ; 10 % d'entre eux ne les considérait « *pas spécialement comme un groupe* » (Source : CNCDH, Rapport d'activité, 2008).

Ces sondages d'opinion réalisés par le CNCDH montrent combien la vision des Roms en France est changeante. Ils sont considérés comme des personnes ayant des difficultés d'intégration dans le même temps qu'ils sont pensés comme faisant partie des premières victimes du racisme et de la xénophobie. Ces résultats témoignent notamment d'une vision duale des Roms qui oscille, depuis leur arrivée, entre rejet et fantasme. Quels sont les processus de diffusion qui alimentent cette image ?

4.2. L'image du Voyageur dans la presse : entre romantisme, accueil et interpellation

La presse participe à transmettre et à entretenir certaines représentations collectives. Elle « *[la presse] est véritablement un reflet exact du climat qui existe dans l'opinion publique d'un pays ; elle est d'une importance inestimable pour inventorier la pensée d'une époque* » (Pike,

1975 : 25). Elle contribuerait aussi à fabriquer un lien étroit avec l'opinion publique, bien que celle-ci soit « *d'humeur variable* » (Romier, 1925 : 113) et « *qu'il lui corresponde une réalité dont on ne puisse définir la structure ni marquer les frontières* » (Stoetzel, 1963 : 270). Par ailleurs, on peut avancer qu'il existe différentes opinions, puisque la presse véhicule une multitude de points de vue (Schor, 1985 : 4). Il s'agit donc de voir dans quelle mesure la presse, par la fréquence et l'orientation de ses articles, contribue à la reproduction des images produites sur les Roms. Elle « *fonctionne sur des construits frappants et facilement compréhensibles par son public. Ce construit a pour origine des influences réciproques entre l'imaginaire social et la presse* » (Daghmi, 2007 : 109). Celle-ci s'approprie et utilise alors « *un stock préexistant de production collective* » (Amossy, 1991 : 9). Comment le Voyageur est-il mis en scène dans la presse ? Quels sujets sont récurrents ? La presse écrite semble être, ainsi, un outil pertinent pour explorer les représentations collectives, puisque « *la nomination de l'étrange étranger qui campe chez nous suit des méandres surprenants, que l'on peut néanmoins essayer de décrypter pas à pas en les corrélant à l'actualité interne, nationale, sociale, politique, économique ou internationale* » (Etienne, 2007 : 300). Le média presse se fait un révélateur de la pensée collective en traduisant une vision immédiate de la réalité. C'est cette imminence qui pourrait néanmoins mettre en porte-à-faux l'information transmise, puisqu'elle est chargée « *d'émotionnel* » et « *d'événementiel* ». Par ailleurs, la concurrence économique actuelle peut également amener les éditeurs à orienter leurs articles dans le but de fidéliser et recruter de nouveaux lecteurs : la presse devient alors « *cause et effet de l'opinion publique* » (Schor, 1985 : 10). En cela, l'analyse du « *corpus-presse* » nécessite une prudence méthodologique (Etienne, 2007 : 300).

4.2.1. L'outil et le support

A l'aide de l'outil « Google Alertes », il est possible de recevoir chaque jour l'ensemble des articles de presse dans lesquels apparaît un terme et/ou une thématique retenu(e). La constitution de cette base de données a débuté en mai 2005 pour finir en mai 2009 à partir de l'expression « *Gens du voyage*⁵⁸ ». L'élaboration s'est construite essentiellement autour de la presse française. Bien évidemment, un tri quotidien était nécessaire, puisque les mots « *gens* » et « *voyage* », en tant qu'occurrences distinctes, étaient également sélectionnés par l'outil. Ainsi, entre 2005 et 2009, 2 928 articles parus dans les journaux⁵⁹ locaux, régionaux et nationaux, ayant pour thème les « *Gens du voyage* », ont été récoltés. Ce corpus ne saurait prétendre à l'exhaustivité, notamment avec la multiplication des médias de presse qui s'offre aujourd'hui aux lecteurs sachant que « *les médias de masse produisent un flot ininterrompu de messages qu'une armée d'analystes ne parviendraient pas à endiguer même en y consacrant leur vie entière [...] Même lorsque le problème ne concerne qu'un média ou un groupe de médias, la recherche de l'exhaustivité devient vite illusoire* » (de Bonville, 2006 : 101). Parmi ces 2 928 articles, 124 ont été retenus pour une première analyse. Ces papiers sont parus entre juillet 2008 et février 2009, soit sur une période de six mois. Le choix de

⁵⁸ L'expression « *Gens du voyage* » étant l'appellation officielle en France, elle a été naturellement choisie pour constituer le corpus d'articles de presse.

⁵⁹ Journaux ayant une parution électronique.

cette période n'est pas anodin : en effet, il m'a paru pertinent de relever ces articles pendant la période estivale, phase de circulation intense pour les Voyageurs, puis pendant la période hivernale, c'est-à-dire sur le temps durant lequel les Rroms acquièrent une visibilité incontestable. Les périodes estivale et hivernale devaient particulièrement témoigner de l'émergence, tout du moins de l'augmentation de difficultés occasionnées par la circulation et le stationnement. La parution des articles est donc également dépendante de ces deux cycles.

Les supports-papier n'ont pas été choisis au préalable. L'élément important était l'occurrence de l'expression « Gens du voyage » dans les articles issus de n'importe quel type de journal. Cela permettait, entre autres, de voir la fréquence de certaines thématiques à différentes échelles. De même, les parutions couvraient la totalité du territoire français : un des objectifs principaux était de repérer les espaces où les complications occasionnées par les Rroms ont été relayées par la presse

Enfin, pour confronter les résultats obtenus avec le premier échantillon, un second panel de 124 articles a été choisi de façon aléatoire⁶⁰ au sein des 2 928 articles et couvre, cette fois-ci, l'ensemble de la période 2005-2009.

Les articles retenus n'ont pas été sélectionnés en fonction de leur longueur, mais selon l'occurrence de l'expression qui nous intéresse. Les papiers de quelques lignes, comme ceux qui engagent une réflexion approfondie sur le sujet, ont été conservés, puisque l'intérêt premier de cette analyse est bien de voir l'éventail et la récurrence des sujets de presse concernant les Rroms. Ainsi, les titres, comme le contenu de l'article, ont été déterminants dans la sélection des papiers.

Les journaux qui entrent dans le cadre de l'étude sont les suivants :

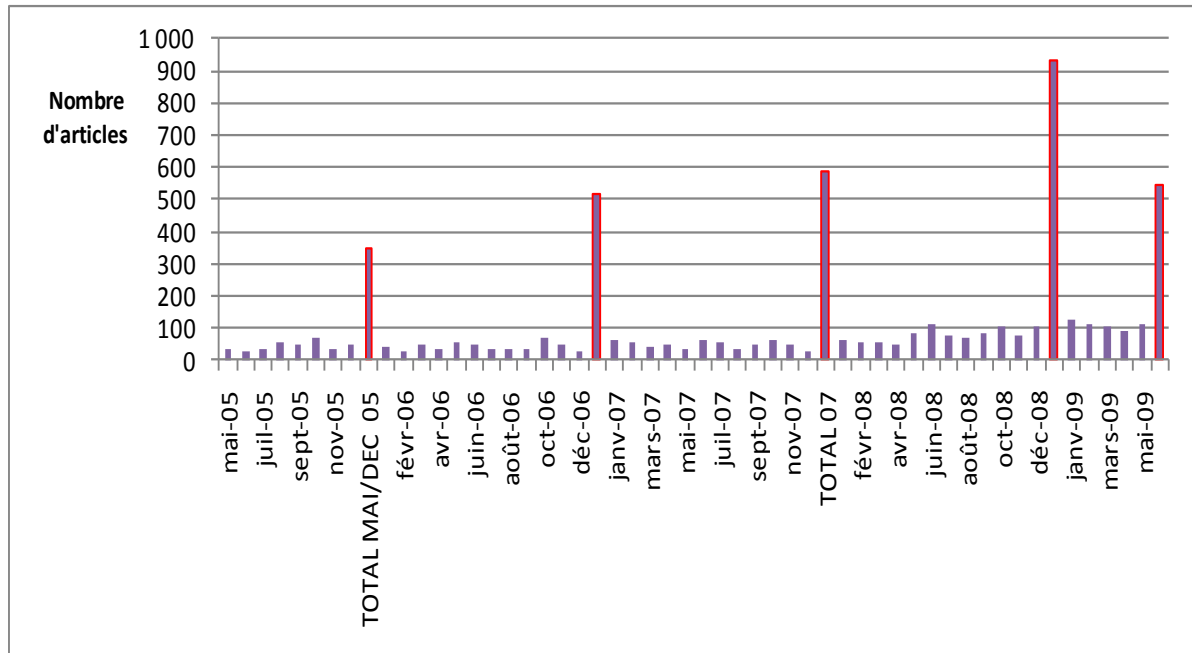
⁶⁰ Un article tous les 20 articles sur les 2 928 articles au total.

Tableau 1. 4: Sources des articles de presse récoltés pour l'analyse des représentations sur les Rroms (mai 2005- mai 2009)

Presse régionale (avec cahiers nationaux et internationaux)	Presse nationale et internationale
Nice Matin	Le Nouvel Observateur
La voix du nord	Le Figaro
La Provence	20 minutes
Ouest France	La Croix
Le Parisien	Le Monde
L'Union	Libération
La Dépêche	L'Humanité
Nice Matin	Le Point
L'Aisne Nouvelle	L'Express
Le Télégramme	
Dernières Nouvelles d'Alsace	
L'Est éclair	
Le pays	
Bien Public	
La Nouvelle République	
Charente Libre	
Var matin	
Sud Ouest	
Le Républicain Lorrain	
Nord Eclair	

Après avoir classé les articles recueillis, une indexation a été nécessaire pour effectuer une analyse thématique. Ainsi, un tableau d'indexation (annexe n° 3) a été produit dans lequel l'ensemble des articles de l'échantillon 1, puis de l'échantillon 2, ont été classés sur 248 lignes. Les premières colonnes ont été réservées à la fréquence de parution du journal (quotidien, hebdomadaire etc.) puis la qualité des articles (interview, article de presse, fait divers, nouvelles etc.), enfin, les colonnes suivantes ont été réservées à l'indexation thématique. Les articles ont été classés selon les sujets suivants : stationnement/aire d'accueil, musique, religion, arrestation/police, justificatif de stationnement, stationnement illicite, culture, médiation/insertion/association, discrimination/racisme, logement/caravane, circulation, et santé. Une ou plusieurs thématiques ont pu être attribuées aux articles. Par exemple, de nombreux articles, qui faisaient acte d'un lieu de stationnement illicite, mentionnaient l'existence d'une aire d'accueil, ou précisaient les retards que la commune avait pris en termes d'équipement, pour le stationnement des populations circulantes. Certains thèmes ont donc été regroupés face à la récurrence de plusieurs sujets dans un même article.

Graphique 1. 6: Evolution du nombre de parution d'articles de presse concernant les Roms entre mai 2005 et mai 2009



Conception / Réalisation : Bergeon Céline, UMR 6588 – Migrinter, Avril 2010-09-29

Source : Corpus d'articles de presse récoltés entre mai 2005 et mai 2009

Le nombre d'articles concernant les Roms augmente de façon continue depuis 2005. Un écart considérable, de plus de 300 articles, se distingue entre 2007 et 2008. Les Roms sont un sujet de presse qui devient récurrent. L'évolution de leur mobilité et sa prise en charge par l'Etat dans ses politiques publiques, accroît leur visibilité.

4.2.2. La mise en scène des Roms dans la presse

L'analyse du corpus a été effectuée en deux temps. Premièrement, les titres⁶¹ ont retenu notre attention parce qu'à leur lecture, certains d'entre eux sont apparus récurrents et « sensationnels ». Si l'événementiel n'a pas forcément de signification en soi, « on constatera que l'« événement » n'est souvent créateur que d'émotions passagères » (Lacouture, 1998 : 245), les titres des articles de presse, eux, sont dans l'ensemble « percutants » : le ton du titre, les mots utilisés ont été particulièrement examinés. Quatre types de titres ont été mis en évidence : informatifs, incitatifs, métaphoriques et les titres à détournement de sens.

Dans un second temps, les articles ont été analysés. Les résultats ont montré la régularité de plusieurs thématiques sous forme de « faisceaux concordants » : « les thèmes les plus rebattus dans les discours et les journaux, les lettres les plus banales reçues par les représentants du

⁶¹ Ce classement n'est pas de qualifier l'ensemble des titres des 2928 articles mais d'en classer quelques-uns afin d'avoir un aperçu des accroches employées par la presse lorsque les Roms sont les sujets principaux.

pouvoir, les poncifs les plus usés apparaissant dans les œuvres littéraires correspondent généralement aux opinions les plus répandues » (Schor, 1985 : 25).

Les titres informatifs sont les plus fréquents. Ils concernent avant tout l'accueil des populations rroms dans l'espace local : « *Gens du voyage : l'aire d'accueil fait le plein* » (La Voix du Nord – 11/10/2008). Les articles qui ont pour sujet les espaces de stationnement sont en majeure partie informatifs. La presse précise l'état de l'avancement de la création des aires d'accueil, leur taux de remplissage ou encore s'il y a eu des dégradations : « *L'aire d'accueil des gens du voyage inaugurée* » (Le Parisien – 11/10/2008) ou encore « *L'aire d'accueil des gens du voyage ouvrira en janvier* » (La Voix du Nord – 30/10/2008). Ces écrits, à caractère informatif, décrivent l'offre, en matière de stationnement, et les difficultés qui y sont associées.

Les titres incitatifs sont également nombreux. Ils interpellent notamment le lecteur sur la façon illicite dont les groupes, parfois, s'installent : « *Notre position est de les faire partir* » (La voix du nord -08/11/2009), « *La mission évangélique et ses 80 caravanes s'installent* » (Le Parisien – 05/05/2005) ou bien « *Les caravanes encore et toujours* » (Dernières Nouvelles d'Alsace – 04/01/2006). Ces titres incitatifs sont aussi employés lorsque l'article fait référence à des fraudes, notamment économiques : « *Coup de filet contre la mafia des jeux clandestins* » (Le Parisien – 20/01/2006), « *Travail dissimulé : deux ferrailleurs sont condamnés* » (Le Parisien – 29/04/2006). Enfin, ce sont les affaires de règlements de compte qui sont également présentées sous cette forme : « *Elle a juré les morts, alors j'ai tiré* » (Nouvelle République – 21/01/2009).

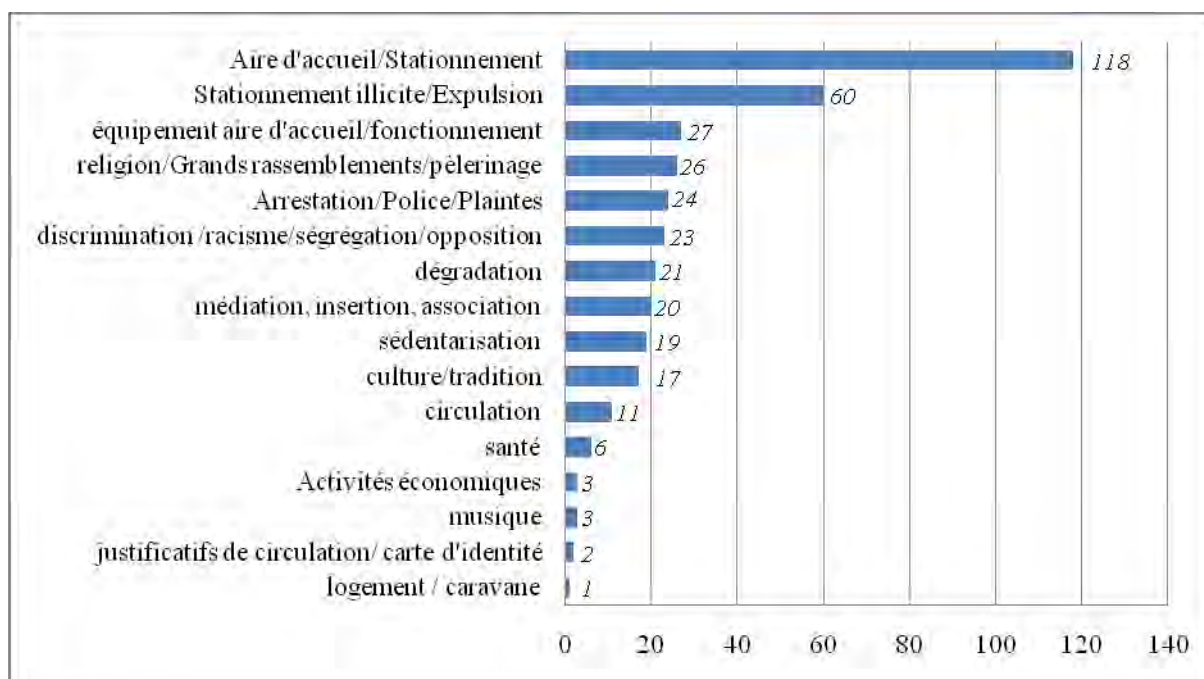
Les titres métaphoriques reprennent des expressions connues des lecteurs et sont appliqués à la situation des Voyageurs « *... les caravanes passent* » (Le Républicain Lorrain – 30/09/2007), « *Le Robin des Roms* » (Dernières Nouvelles d'Alsace – 19/02/2007). Les titres métaphoriques, qui utilisent les styles « sensationnels », qui créent l'événement, sont nombreux : « *Cogolin : le retour des gens du voyage* » (Var-Matin – 27/06/2008), « *Invasion spectaculaire...sur l'île de loisirs* » (Hérault Tribune – 06/07/2008). Ils ont pour but de capter l'attention du lecteur en dépeignant un épisode/ une affaire ponctuel(le) mais déstabilisant(e).

Enfin, les titres à détournement de sens utilisent un style particulier. Ils n'informent pas le lecteur que l'article traite des Rroms ou bien jouent sur l'ambiguïté : « *La fin du voyage ?* » (Le Parisien – 15/09/2008), « *une famille nomade privée d'appartement* » (L'express – 18/09/2008), « *L'aire du printemps pour les gens du voyage* » (L'union – 29/12/2008) : ici, « l'aire du printemps » pourrait signifier que les Voyageurs peuvent reprendre le voyage avec la saison mais le sujet de l'article concerne en réalité l'ouverture d'une aire d'accueil au printemps. D'autres titres de ce type sont utilisés en détournant les propos : « *Lames vagabondes* » (Libération – 23/10/2006) ou encore « *le problème des nomades se déplace* » (Le Parisien – 27/05/2008).

L'ensemble de ces titres servent donc à introduire des articles dont les thèmes principaux ont été synthétisés dans le tableau ci-dessous. L'analyse de ce dossier de presse montre combien

la diffusion d'informations conditionne les représentations. En effet, « *Elles [les représentations sociales] servent à établir un ordre permettant l'orientation et la maîtrise de l'environnement et facilitent la communication entre les individus en procurant des codes communs. En d'autres termes, elles forment une organisation structurée d'association et de dissociation entre les représentations. Ces dernières prennent leur origine dans les interactions quotidiennes et dans l'apport de la culture de masse, et servent à appréhender l'univers social* » (Legros, Monneyron, Renard, Tacussel ; 2006). Les informations relayées par la presse sont validées, rejetées, ou bien critiquées par le lecteur, mais elles participent néanmoins de la construction d'une image. Le risque réside alors dans la stigmatisation des Roms, due à une surexposition médiatique.

Graphique 1. 7: Les principaux sujets des articles de presse retenus pour cette analyse



Source : corpus de 248 articles de presse parus entre mai 2005 et mai 2009.

Trois thèmes principaux se distinguent dans ce classement. Tout d'abord, le stationnement (légal ou illicite), les dispositifs d'accueil, ainsi que les équipements de celui-ci ; puis la discrimination, le racisme, les processus associatifs de médiation et d'insertion ; et enfin, la culture et le mode de vie circulant.

Sur 248 articles, 205 d'entre eux font référence aux questions du stationnement et des aires d'accueil. A cela, viennent s'ajouter dix-neuf articles, dont le sujet principal est la sédentarisation. Trois visions s'en dégagent. La première expose les difficultés rencontrées par les Roms à leur arrivée dans des communes qui, malgré leur obligation à le faire, ne leur offrent aucune possibilité de stationner :

« Nous occupons ce terrain privé car il n'existe aucune aire d'accueil sur Senlis, explique le pasteur. Nous ramassons les papiers et nous avons même demandé à faire fermer les bouches incendie. Nous sommes prêts, après notre séjour, à dédommager le propriétaire et à payer l'eau à la ville. » (Le Parisien – 05/05/2005).

« Nous sommes en mission évangélique. Partis de Giens au début du mois, nous nous déplaçons pendant trois mois et demi par étape de quinze jours. Après avoir stationné à Saint-Cyr-l'École (Yvelines), nous sommes arrivés ici où nous restons jusqu'au 28 mai, avant de reprendre la route jusqu'à Reims » (Le Parisien – 16/05/2006).

« On nous parle d'une consommation moyenne de 6,5 m³ par ménage. J'ai beau nettoyer régulièrement ma caravane pour l'entretenir, je suis très loin d'atteindre ces chiffres-là » [...] « Avec ma femme et mon enfant, ça fait trois douche par jour. On est équipé d'un lave-linge et d'un lave-vaisselle. Mais je consomme au maximum 1,5 m³ » (Le Parisien – 01/11/2006).

« L'aire d'accueil de Créteil est accueillie, là, sans véritable enthousiasme. Pélo, 55 ans, barbe blanche, ne fait pas de détour. Pour lui, « ça ne sert à rien ». L'eau, l'électricité, l'accueil sécurisé, il s'en passe parce qu'il « ne trouve pas » son compte. « C'est toujours cher sur un terrain. Parce qu'il faut payer tout. Et avec ce que je gagne à faire la manche, ce n'est pas assez pour vivre » (Le Parisien – 21/06/2007).

La seconde tient compte de l'avis des populations locales sur le même sujet. Souvent, les Gadje ne comprennent pas et ne tolèrent pas l'installation de familles de Voyageurs à proximité de leurs habitations (cette incompréhension se transforme parfois en véritable combat « contre les Rroms »), pendant que d'autres s'interrogent sur la non-réalisation d'un dispositif d'accueil pour les populations circulant sur le territoire communal. Dans de nombreux cas, ces témoignages sont repris par les élus qui sont dans l'impossibilité de régler les problèmes occasionnés, notamment par le stationnement illicite. A l'opposé, certains articles de presse relatent des situations sereines de cohabitation et mettent en avant l'absence de tension particulière.

« Les gens de passage ont la possibilité de rester trois mois sur place. Et cela se passe apparemment mieux que prévu. « Il n'y a pas de gros problèmes. En dehors des relations difficiles avec les gens sédentarisés. Il arrive qu'ils se jettent une paire de pierres. Mais je m'attendais à pire », a précisé Olivier Josseaux, élu de la communauté de communes du Laonnois chargé de ce dossier, lors d'un conseil communautaire. » (L'Union – 11/10/2008).

« Nous accueillons, par esprit de solidarité, l'aire d'accueil des gens du voyage sur la commune, au lit-dit du Bois-de-Plaisance. Aujourd'hui, le terrain est vétuste et n'est plus adapté, avec des problèmes d'hygiène et de sécurité. Tout le monde est unanime pour dire qu'il vaut mieux supprimer l'aire d'accueil et en refaire deux ou trois autres ailleurs, avec un mode de gestion plus performant » (Le Parisien – 02/07/2005).

« Si vous faites partie des gens du voyage, vous pouvez par la force vous installer n'importe où et vous pouvez, sans risque de contrôle fiscal, ne pas avoir de sources de revenus (même si vous possédez une voiture haut de gamme et une caravane fort luxueuse) [...] Aujourd'hui j'ai besoin de vous. Puisque la force et l'intimidation sont respectées en France, je vous engage à vous mobiliser et à venir en mairie signer la pétition qui sera adressée au Préfet » (Le Parisien – 24/09/2005).

« On nous impose de construire des aires de stationnement pour les caravanes et d'impliquer de l'argent public, sans avoir de garanties quant aux nomades que nous recevrons. On n'aura aucun moyen de savoir à qui on aura à faire. Vers qui pourrions-nous nous retourner en cas de dégradations ? » (Le Parisien – 24/05/2006).

Enfin, le troisième point de vue exposé est celui des maires et de leur conseil municipal. Ceux-ci sont dans l'obligation de se conformer à la loi de 2000 tout en étant dans

l'impossibilité de trouver de meilleure solution pour chacune des parties. Le débat, souvent bloqué, impose aux élus de « trancher », notamment sur l'implantation d'un espace de stationnement réservé aux Voyageurs. Considérer comme « épineux », le sujet de la création d'une aire d'accueil reste un élément récurrent dans les articles de presse, puisque c'est une étape délicate dans la mise en œuvre de la loi sur l'accueil et le stationnement des Voyageurs.

« En marge du conseil municipal, jeudi soir, les élus ont fait le point sur l'épineux dossier de l'aire d'accueil des gens du voyage. Après l'annulation, en janvier, de l'emplacement à la Viscourt, une nouvelle proposition doit être faite à la communauté urbaine. La commission urbanisme de la ville songe...au terrain familial » (La Voix du nord – 18/10/2008).

« Comme annoncé, et en dehors de la décision d'intégrer une quinzième commune (Bienville) au sein de l'agglomération de la région de Compiègne (ARC), c'est le sujet épineux de l'accueil des gens du voyage qui a largement suscité le débat au sein du conseil communautaire [...] Les élus délégués devaient se prononcer sur la création d'une aire de grand passage dans la région de Compiègne » (Le Parisien – 02/07/2005).

« Samedi matin, Joël Loison, maire UMP de Vélizy-Villacoublay, a reçu une poignée d'habitants de Clamart (Hauts-de-Seine). Au cœur du débat : la création prochaine d'une aire d'accueil pour les gens du voyage sur un terrain de la ville de Vélizy, mais situé de l'autre côté de la N 118, à proximité d'un quartier de Clamart. « Le maire nous a clairement dit qu'il ne reviendrait pas sur cette décision », déplore Patrick, un riverain du terrain en question. Les habitants ont lancé une pétition. Le maire PS de Clamart, Philippe Kaltenbach, a décidé de déposer un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles. Le projet est pour l'heure bloqué par la procédure administrative. Mais le maire de Vélizy espère toujours pouvoir démarrer les travaux début 2009 ». (Le Parisien – 29/09/2008)

Le stationnement, qu'il soit légal ou illicite, pose problème. La fréquence des articles de presse sur ce sujet montre que les questions et les incompréhensions demeurent, malgré les dix années déjà écoulées depuis la création de la loi sur l'accueil des populations circulantes. Ces articles de presse nous informent sur la récurrence du problème et ce, sur une majeure partie du territoire français. La distribution spatiale des articles qui mentionnent la problématique de l'accueil et du stationnement écarte l'hypothèse de phénomènes ponctuels et isolés (Carte 1.2).

La seconde thématique traite de la discrimination et du racisme envers la population rom. En parallèle de ce sujet, les références au travail de médiation effectué par les associations sont régulières. En effet, 53 articles associent la discrimination aux activités du secteur associatif, qui tente de lutter contre les diverses exclusions vécues par les Voyageurs. Si de nombreux articles mentionnent cette thématique, elle reste cependant moins récurrente que celle du stationnement des familles.

« Le DVD qui dérange

La place des gens du voyage en Essonne n'est toujours pas réglée. Cinq ans après l'élaboration du schéma départemental d'accueil, à peine « 10 % des aires ont été réalisées », selon Michel Mombrun, président de l'Association des gens du voyage de l'Essonne (ADGVE). Un chiffre que rectifie la préfecture : « près de 28 % de places ont été ouvertes, assure le chef de cabinet.

Le nombre de réalisations financées atteint les 53 %. Ce qui place l'Essonne légèrement au-dessus de la moyenne nationale. » Au-delà du contenu, c'est le titre : « Essonne terre promise » qui choque. Dans ce contexte, la Maison départementale de l'habitat consacre demain une journée de réflexion sur le quotidien des nomades. Pour démarrer les débats, des témoignages d'Essonnais seront présentés à travers un documentaire. Un petit film de 22 minutes, réalisé l'an passé par l'ADGVE avec l'association Ciné Qua Non, où des nomades racontent leur façon de vivre, leurs difficultés à trouver une place, leur attachement à l'Essonne... « Pour faire

changer les mentalités », ce film vient d'être adressé sous forme de DVD à tous les élus du département. Mais certains ont tiqué, au-delà du contenu, sur le titre : « Essonne terre promise ». « C'est scandaleux, s'étrangle le conseiller général non inscrit Christian Schoettl. Donner ce titre n'est pas anodin, le peuple tzigane est assimilé au peuple juif et l'Essonne à la Palestine ! C'est considérer qu'on a promis l'Essonne à une communauté. » « Ça n'a aucun rapport avec l'histoire des Juifs, assure Guy Andraud, conseiller municipal (NI) de Verrières-le-Buisson qui a participé au DVD. Il n'y a aucun message derrière ce titre. » « Quand on entend les gens du voyage, on comprend surtout qu'ils ont enfin trouvé leur terre et veulent y rester, en gardant leur mode d'habitat et en rattachant la caravane pendant l'année », résume Michel Mombrun. (Le Parisien – 01/10/2008).

« Des mots contre les maux

L'association Atd Quart Monde multiplie les actions au coeur des milieux « isolés ». Chaque samedi, plusieurs bénévoles investissent l'aire d'accueil des gens du voyage de Wattrelos, avec dans leurs cartons des dizaines de livres et des tas d'histoires à raconter. C'est comme une bouffée d'oxygène pour les gens résidant sur l'aire d'accueil située à deux pas de la friche Kuhlmann. Depuis que les bénévoles de l'association Atd Quart Monde animent une « bibliothèque de rue » chaque samedi, c'est un rendez-vous hebdomadaire que les enfants ne rateraient pour rien au monde. « On arrive avec nos caisses pleines de livres, on pose nos bâches et on s'installe par terre, explique Christine Radisson, intervenante sur le territoire wattrelosien depuis 6 ans. L'idée n'est pas simplement d'apporter des livres, mais plutôt de partager un moment. Aller là où la vie associative fait défaut... ». Le prétexte à la lutte contre l'isolement des gens du voyage est ainsi franchement défini. Il n'est en effet pas toujours facile pour un groupe venu d'ailleurs de trouver place dans une société qui à l'origine n'est pas la sienne. Sans compter les problèmes de linguistique ! Avec la bibliothèque de rue d'Atd Quart monde, la langue de Molière s'installe au beau milieu des caravanes... (Nord Eclair – 16/10/2008)

Les papiers sur la discrimination amènent directement à se questionner sur la différence, l'Autre et son mode de vie. C'est pourquoi le dernier thème traite essentiellement de la culture et du mode de vie circulant. 34 articles y font référence (groupes « culture/tradition », « circulation », « activités économiques » et « musique »). Ces papiers essaient de transmettre des informations détaillées sur le quotidien des familles de Voyageurs. Souvent, les témoignages des acteurs viennent illustrer les propos de l'article :

« Drôle de vie pourrait-on dire. Mais non, c'est la leur et ils en sont fiers. Les habitations mobiles sont pourvues du nécessaire, le confort est là. Le lave-linge et le sèche-linge tournent lorsque le convoi s'arrête pour une journée ou plusieurs. A Nérac, ils sont autorisés à rester une dizaine de jours. Ils sont arrivés mardi et se plaisent beaucoup en région d'Albret. « Les gens sont sympas, on ne trouve pas toujours le meilleur accueil partout. Les gens d'ici sont gentils, même le maire », précise Christelle, entourée de Lolita, Pascale, Vanessa, Brigitte, Pamela et bébé Rihana, toute emmitouflée et souriante. Arrivent Rodrigues et Kenzo qui signalent avoir encore quelques chaises à vendre. Qu'on se le dise, si vous en avez besoin, vous pouvez prendre contact avec ces jeunes gens du voyage tant qu'ils ont posé leurs caravanes au foirail. « Notre vie c'est l'aventure. Mais l'aventure nous rend fous ! On vit au jour le jour, on décide la veille où on ira le lendemain. C'est notre vie, nous y sommes habitués », conclut avec un large sourire le beau Rodrigues aux yeux d'or et de braise. Dans quelques jours, ils seront ailleurs. Où ? Ils ne le savent pas encore, mais ce qui est sûr c'est que la caravane continuera son périple à travers le pays » (La Dépêche - 29/01/2009).

« Django Reinhardt impose le silence

Django Reinhardt était né en Belgique un 23 janvier 1910. À un jour près, ce jeudi 22 janvier, deux guitaristes de talent Marc Joubert et Jean-Charles Matter l'ont fait revivre durant une heure, lors du concert des Jeunesses musicales de France, auquel assistaient 380 élèves du secteur scolaire.

Habituellement lors de ces concerts, il n'est pas rare d'entendre grincer quelques chaises, rire ou éternuer sans rhume, mais jeudi le silence a été religieux tant les enfants ont été subjugués par les airs de « jazz manouche » inventés par ce musicien d'exception, mort à 43 ans, qu'était Django Reinhardt. Par l'histoire de sa vie, aussi, que les deux musiciens déroulaient entre deux airs.

Le silence a été roi quand ils jouaient mais les bravos ont crépité souvent et longtemps tant les enfants appréciaient ce concert. Celui-ci terminé, les musiciens sont allés à la rencontre des enfants et c'est ainsi que Marc Joubert a rencontré un jeune élève du collège de Plaisance, Anthony Reinhardt, dont la famille est sédentarisée depuis longtemps mais dont les ancêtres, comme ceux de Django ont certainement fait partie un jour des gens du voyage. Avec le nom qu'il porte il lui a vivement conseillé d'apprendre à jouer de la guitare ». (SUD OUEST – 24/01/2009).

« Rendez-vous avec les gens du voyage. Les Ateliers du fleuve organisent aujourd'hui à 20 h 30 dans la Rotonde près de l'école, une rencontre avec les gens du voyage. En présence de André Leman Pasteur et membre de la communauté, cette rencontre a pour but de faire connaissance avec une minorité qui a sa place dans notre société et qui est pourtant méconnue. Une soirée conviviale autour d'un café et quelques airs de guitare et chants qui font partis de leur culture ». (SUD OUEST – 18/12/2008).

Ces articles amènent le lecteur à avoir une vision « romantique » du « nomade », de celui qui sait profiter de sa liberté. En contradiction totale avec les articles qui traitent des problèmes occasionnés par les Rroms, ceux-là « redorent » l'image des Voyageurs. La justification, par des extraits d'entretiens qui viennent étoffer les propos du journaliste, introduit un rapport de proximité entre les sujets de l'article et les lecteurs.

Les Rroms et Voyageurs interpellent donc fréquemment la presse, que celle-ci soit régionale ou nationale. Les trois thématiques décrites ci-dessus montrent une vision « stricte » de cette population par les médias. Les Voyageurs sont ceux qui « s'imposent » par le stationnement (thématique 1), et qui représentent une catégorie discriminée (thématique 2), de par leur « culture » et leur mode de vie hors-normes (thématique 3). L'idée-même que peuvent se faire les Gadje sur les Voyageurs jaillit de cette presse. La transmission de l'information par le biais de « faits divers », d'articles de presse, et des médias en général, participe de la dynamique de la société. Ainsi, « dans la vie sociale, tout est représentations, tout est idées, sentiments, et nulle part ailleurs on n'observe mieux la force efficace des représentations » (Durkheim, 1975 : 61). Dans ce qui nous intéresse, les images que nous pouvons avoir mutuellement les uns des autres, sont reprises et véhiculées par les médias, dont la presse-papier. Celle-ci participe d'une vision réductrice, en se limitant à quelques thématiques parfois événementielles. Les médias détiennent un « pouvoir » sur les représentations sociales, puisque celles-ci « circulent dans les discours, sont portées par les mots, véhiculées dans les messages et images médiatiques, cristallisées dans les conduites et les agencements matériels et spatiaux » (Jodelet, 1989 : 32). Elles ont des répercussions importantes dans le quotidien des familles. Elles nourrissent des représentations et des croyances, caractéristiques de la confrontation entre ces différents modes de vie. Ces représentations et ces croyances animent totalement la rencontre de ces modes de vie (Schéma 1.2). C'est aussi ce que nous expliquent John et Youli :

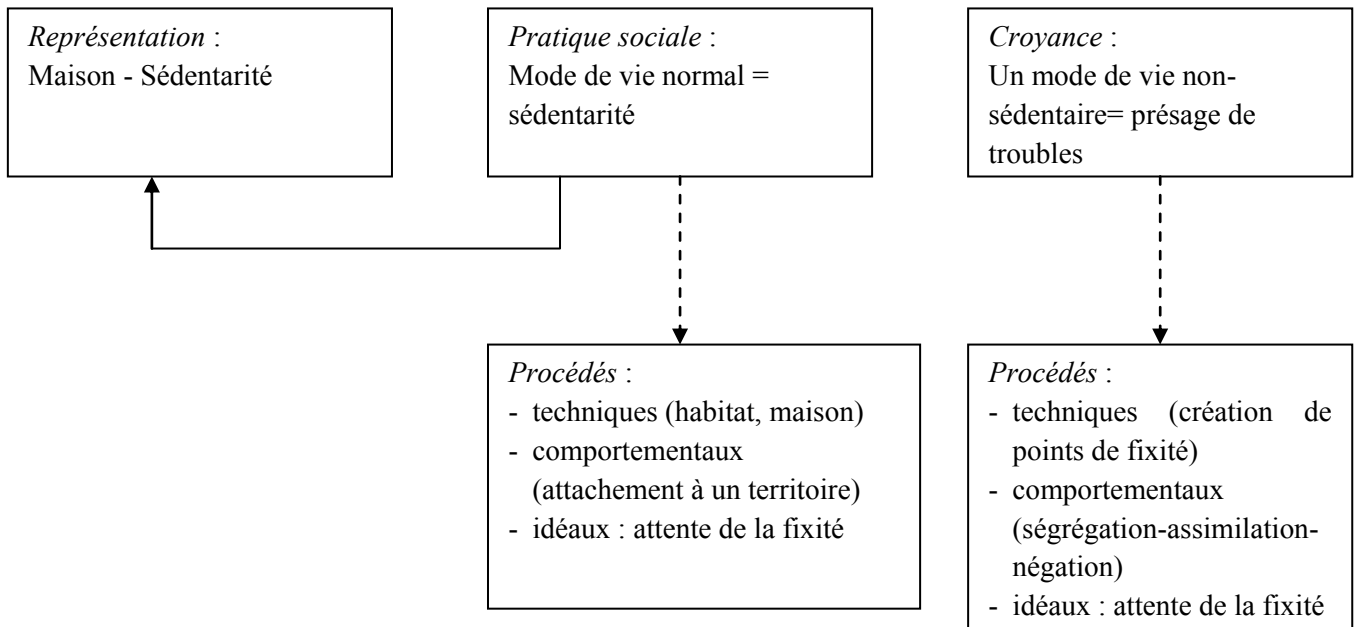
- « L'année dernière on est allés en vacances et déjà, même en camion on avait des difficultés pour stationner » (John, 2007, Charente, jeune manouche en circulation)

- « Depuis 1969, j'ai une caravane, bon c'était pas toujours la même. Puis un jour mon assureur m'a dit que je n'étais plus assuré. J'ai dû prendre une assurance pas d'habitation, mais une assurance pour tracteur. Alors si une personne entre dans ma caravane, on n'est pas assurés. Elle m'a coûté presque 45 000 euros » (Youli, 2007, Deux-Sèvres, en terrain familial).

Pour ce gitan et ce manouche de la Vienne, les représentations ont des conséquences directes sur leur quotidien. Ils subissent objectivement les effets des clichés véhiculés par la médiatisation de leur quotidien. S'ils réussissent à se protéger, notamment grâce aux liens qui

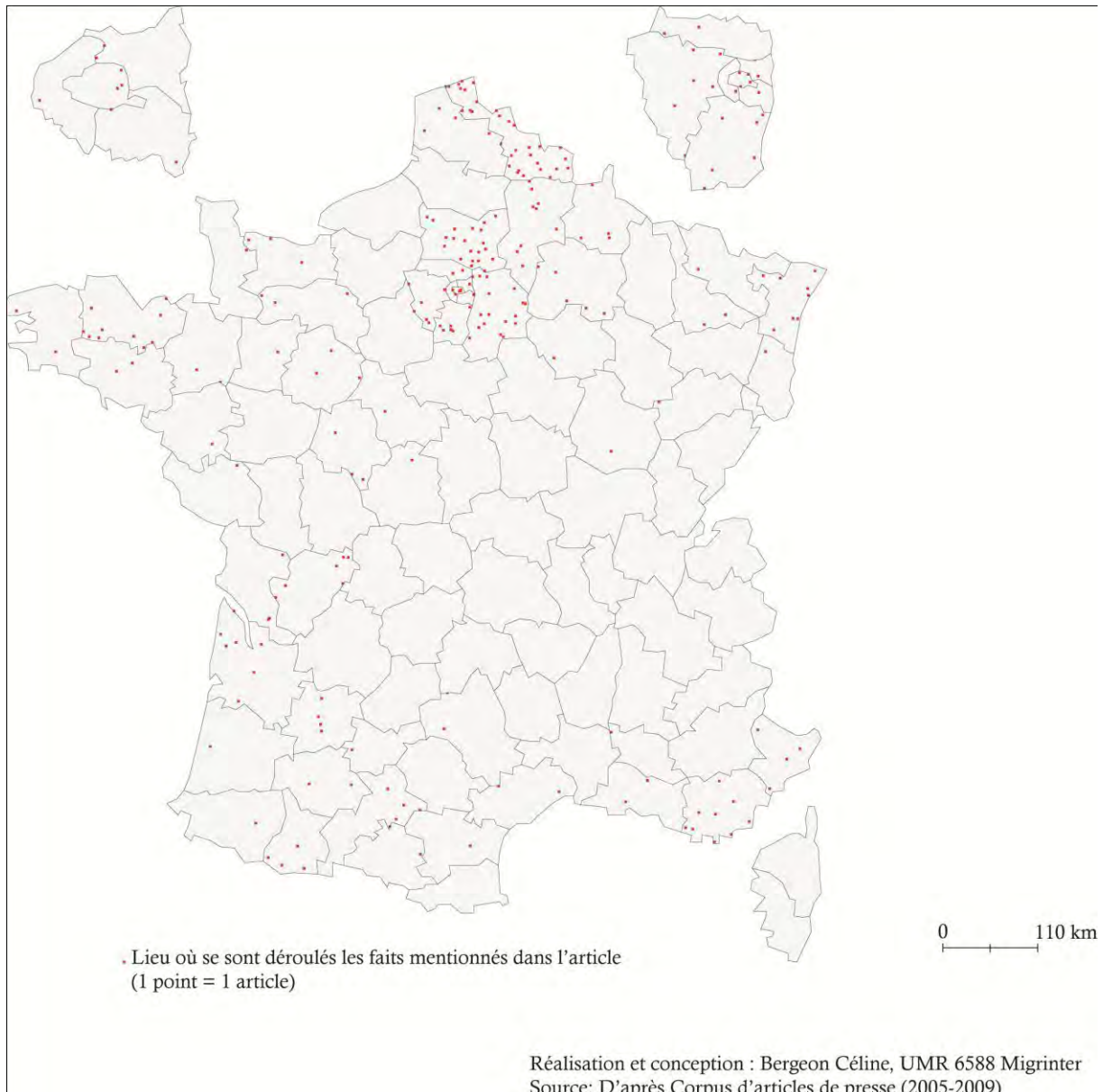
unissent les membres de leurs familles, ces représentations les gênent néanmoins dans leur vie de tous les jours.

Schéma 1. 2 : La rencontre des modes de vie: entre représentations et croyances



Conception/Réalisation : Bergeon Céline, UMR 6588- MIGRINTER

Carte 1. 2: Répartition des articles de presse sur les « Gens du voyage »



Les modalités de construction et de diffusion de cette stigmatisation cristallisent des images et des comportements sociaux ; elles alimentent le fantasme collectif. Concernant les Roms, la « fabrication médiatique » est étendue. Les tensions qui peuvent exister entre les Voyageurs et les Gadjé sont une source inépuisable de sujets de presse : « *Tout d'abord le constat banal, sans doute, de la persistance des relations conflictuelles entre les Tsiganes et les non-Tsiganes, sont répercutées par la presse en des termes qui laissent pantois. Le rôle même des médias dans la confection d'images qui effacent les Tsiganes réels au profit des Tsiganes de folklore ou génétiquement délinquants ne s'affaiblit nullement* » (Reyniers, 1995 :4). Ces représentations, bien que superficielles, atteignent directement la population qu'elles désignent, qu'elles soient avérées ou non. Avec son image dérangeante de celui qui squatte et

détérioré, le Voyageur est également celui qui va là où le vent le mène, profitant de sa liberté de circuler. Les images sont fixes et ne permettent pas de saisir la multiplicité des situations et la diversité des parcours de vie. Et, c'est par le jeu des identités qu'ils créent, par les représentations qu'ils utilisent, qu'ils reproduisent ou qu'ils manipulent, qu'ils entretiennent des relations plus ou moins étroites avec les Gadjé.

4.3. Le Voyageur : un individu aux multiples identités

Les Voyageurs se bricolent une identité en jouant de l'image qu'ils véhiculent auprès de la population sédentaire, ainsi que de celle dont ils jouissent par le biais du registre collectif. Le danger de « *cette « passion de la différence » enferme [...] dans des identités imperméables, et amène à glisser rapidement de la différence culturelle à la déficience culturelle, car actuellement, les frontières entre une désignation de la différence et une assignation de cette différence sont de moins en moins nettes* » (Azzam, 2007: 91-94). Ces identités s'entrechoquent et s'utilisent selon des modalités différentes. L'usage des préjugés émis à leur égard renforce la cohésion sociale interne, tout en préservant cette « frontière » qui les sépare de la société sédentaire.

Nous pouvons, dans certains cas, qualifier ce processus de « repli communautaire », conduite qui aurait pour but de protéger une culture minoritaire au sein de la société environnante :

« Nous on est des gens du voyage ! On vole, on ne travaille pas, on est méchant ! », « Quand y a un problème, ils voient qu'on est des gens du voyage, ils le voient les Gadjé, et qu'on va v'nir avec nos cousins ! » (Patrick, Homme manouche. Charente-Maritime, Terrain, 2007)

C'est lors de discussion au sujet sérieux que je sens que je « n'appartiens » pas à la population des Voyageurs. Par un regard, je sentais qu'il fallait que je m'éloigne. Les échanges ne devaient pas « sortir » du cercle familial restreint. J.J. me dit souvent que je sais beaucoup de choses, certainement plus que beaucoup d'autres personnes, mais que je ne saurais jamais tout, des choses qui se sentent et se partagent...des secrets. (Journal de terrain).

« Ca dépend ! moi j'ai la chance d'avoir un carnet de circulation et une carte d'identité. Quand j'ai envie d'être tranquille, je sors ma carte d'identité, quand ça se passe bien je sors mon carnet de circulation » (Récit de vie de J.J.).

Ce processus, que nous pouvons réellement qualifier de « jeu », est utilisé fréquemment par les Voyageurs afin de se démarquer de la société dans laquelle ils évoluent. Ce jeu relève de la résistance, d'une volonté de se préserver, de conserver certaines valeurs et par là-même, de redonner une dynamique aux relations sociales établies et en construction. La différence serait donc créatrice d'un dynamisme puisque « *toute différence affichée, revendiquée et légitimée est source de paradoxe. Elle met en évidence une coexistence des différences comme mode de fonctionnement de la cité et engendre un même temps des conflits où chaque différence qui s'annonce, s'affirme et se confronte [...]. Bien entendu, toute relation dans l'altérité n'implique pas nécessairement le conflit, mais elle traduit de fait une relation de pouvoir qui*

gène souvent des conflits » (Kastoryano, 2005 :16). La mise en avant de leur « différence » et le jeu de la représentation sociale, utilisés par les groupes de Voyageurs, décrivent un « va-et-vient » relationnel entre eux et les Gadjé. Ces allers-retours nourrissent alors des interactions sociales fortes, que celles-ci se situent sur le registre de la défensive ou de l'alliance. Ces processus d'identification et de différenciation permettent aux Roms de se positionner en tant qu'acteurs au sein de la société majoritaire, « *les groupes minoritaires sont l'objet de discours et de représentations et sont eux-mêmes producteurs d'une idéologie visant à légitimer leur existence et promouvoir leur position au sein de la société globale* » (Bertheleu, 2006 : 19-26). Ainsi, bien que les représentations soient, dans la majeure partie des cas, dépréciatives, elles apportent une certaine dynamique dans les relations sociales, qu'elles relèvent du conflit ou de l'accord. De cette façon, les groupes de Voyageurs reproduisent les comportements qu'adoptent les Gadjé à leur égard. Cela résulte d'un double processus, celui de dire qu'effectivement « *nous ne sommes pas comme vous, nous n'appartenons pas à votre groupe* », et celui de mettre en marche un processus de protection, parfois-même de repli. Après avoir été en contact régulier avec les Voyageurs, j'ai pu noter l'existence d'un dernier procédé. La préservation de la différence invite également l'Autre à l'intérêt et à la découverte, en entretenant notamment un « mystère » autour de leur mode de vie. Cette « frontière » est sensible dans les discours des Voyageurs. A une autre échelle, on constate que les représentations existent également au sein de la population rom et permettent d'établir des différenciations à l'intérieur-même du groupe.

Les représentations internes sont fréquentes, en premier lieu entre les groupes culturels de référence, c'est-à-dire entre les Roms, Gitans, Manouches et Yéniches. Si le regard des Gadjé envers les Voyageurs s'avère critique, les représentations des Roms en leur sein relèvent également du double processus de différenciation et d'affiliation.

« Hum, non on ne fréquente pas des roms, on en connaît pas. Mais attention, faut se méfier, ils sont durs, filous » (Terrain, Chouli, homme manouche, en aire d'accueil, Charente-Maritime, 2006).

Ces représentations engendrent des processus originaux dans leur cohabitation quotidienne. Par exemple, sur de nombreuses aires d'accueil de la région Poitou-Charentes, les familles manouches, gitanes ou encore roms ne se mélangent pas toujours. On remarque un isolement volontaire des familles. Bien sûr, au-delà du fait que ces aires d'accueil ne sont pas adaptées pour l'intimité des résidents⁶², les relations entre les groupes sur ces espaces restent, la plupart du temps, restreintes, voire conflictuelles. Nous observons le même phénomène au sujet du degré de mobilité. En effet, pour certaines familles, la pratique ou l'arrêt du voyage conditionne et influence les sentiments d'appartenance. Ainsi, les familles dites « semi-sédentaires » ou « itinérantes » portent régulièrement un regard critique sur les familles « sédentaires » qui ont arrêté, par choix ou par force, le voyage. Les espaces de stationnement officiels, destinés à l'origine aux familles encore en déplacement, sont devenues fréquemment

⁶² Nous reviendrons sur ce point dans le chapitre 7.

le lieu de résidence de familles qui ont arrêté le voyage, faute de pouvoir acquérir un espace d'arrêt prolongé. Les représentations collectives internes, et/ou entre groupes, sont donc fréquentes. Si la pratique du voyage joue un rôle fondamental dans la représentation qui est faite de l'Autre, les Voyageurs ne remettent pas en cause leur appartenance à la population rrom, malgré leur sédentarisation.

« C'est très dur à perdre, le mode de vie des Voyageurs. L'arrêt du voyage est parfois mal vécu. Moi, ça été car c'était mon choix, mais j'ai été critiqué pour avoir arrêté le voyage. C'est un choix que j'ai fait mais souvent, j'ai des envies de partir, surtout au début du printemps. J'ai envie de voyager ; nous, on est des migrants. C'est impossible pour un Gadjó de savoir c'que c'est mais pourtant, si tu savais la belle vie que c'est, comme on dit dans les chansons, c'est la vie de bohème [...] oui, on m'a critiqué mais c'est pas parce que je me suis sédentarisé que je me sens moins voyageur...c'est pareil pour le français, j'ai appris à écrire le français tard et c'est pas parce que je parle et j'écris le français que je ne suis plus Voyageur. Y a beaucoup de voyageurs qui ne comprennent pas ça ! Ils ne veulent même pas envoyer leurs enfants à l'école car ils ont peur qu'ils prennent des habitudes de Gadjé. Mais comment ils vont faire, les petits, quand ils vont grandir pour se débrouiller dans la société ? Aujourd'hui, on ne peut pas passer à côté. Mes enfants ont été à l'école et mes petits-enfants, ils ont intérêt à y aller » (Immersion, J.J, manouche en reprise du Voyage, 2005, Charente-Maritime).

J.J nous explique clairement que se sentir voyageur ne relève pas uniquement de la pratique du voyage. C'est le sentiment plus global de partager certaines valeurs, une langue, des habitudes de vie, etc. Après avoir travaillé plus de 30 ans au sein d'une association pour les Voyageurs, et après avoir à nouveau acquis un capital circulatoire, J.J est de nouveau sur la route. Il s'est en effet racheté du matériel pour se déplacer, et s'est recréé de l'immatériel en mobilisant de nouveaux réseaux de relations professionnelles. Quant à son savoir-faire, qu'il vend, il l'a acquis dès son plus jeune âge. Son goût pour le voyage est resté le même, bien que ses pratiques de circulation aient évolué.

Conclusion

Interroger la place des Rroms au sein de la société peut paraître complexe, tant les rapports entre ces deux unités peuvent s'avérer multiples et différenciés. Pourtant, nombreuses sont les images réductrices auxquelles on doit se confronter lorsqu'il s'agit de se pencher sur ce sujet. L'analyse du contenu des articles de presse montre une vision tronquée du quotidien des Voyageurs. Les déconvenues occasionnées par le stationnement de ces derniers sont les principaux éléments retenus par les Gadjé. Ce sont également les images que transmettent les médias. L'évolution des contextes répressifs a pu renforcer leur volonté de se protéger. En parallèle, ce processus autoritaire a influencé de manière importante la stigmatisation de cette population. L'analyse des dénominations, en regard de l'évolution de la législation, montre que la considération des Rroms reste en majeure partie dépréciative.

La population rrom est pourtant dynamique, malgré le poids de la différenciation et de l'identification. Elle s'adapte, au point parfois de s'assimiler et de se fondre au reste de la société, bien qu'elle dispose de valeurs qui lui soient propres et qu'elle démontre une volonté grandissante de préserver son mode de vie. Comme c'est le cas pour toute cohabitation, la qualité des relations sociales prend une grande importance. Elle permet aux Voyageurs de trouver sa place dans la société, même si cela se fait localement. L'analyse des relations entre identification et appartenance a permis de mettre en lumière des processus d'affiliation ou de rejet. Par ailleurs, certains témoignages montrent l'importance du voyage, même quand celui-ci n'est plus pratiqué. La circulation serait alors étroitement liée à l'équilibre instauré par le groupe et la famille.

CHAPITRE 2 : CIRCULATION ET FAMILLE : LES EQUILIBRES ET LES DESEQUILIBRES DU VOYAGE. *Parcours familiaux en Poitou-Charentes et en région wallonne*

Introduction

Nous avons vu que la cellule familiale est une composante essentielle dans l'organisation du quotidien des Rroms ainsi que dans les processus d'identification et d'appartenance. Son importance nous amène à nous interroger sur le rôle du groupe et de la famille dans les comportements circulatoires. Le mode de vie familial introduit-il des comportements et des dynamiques spatiales particulières ? Pendant le travail de terrain, une attention particulière a été portée au recueil d'itinéraires et à la justification de la fréquentation des lieux du parcours au moment des entretiens.

Les réalités observées, notamment sur la proximité et l'importance de la présence familiale, ont mis en évidence une intuition de recherche sur le lien entre famille et circulation. Les équilibres familiaux et circulatoires ont alors été considérés comme interdépendants. La famille et le groupe auraient une place primordiale dans l'organisation de cette circulation. Encore une fois, il s'agit de montrer l'impact de la prégnance familiale sur le quotidien, et ce en privilégiant le motif familial aux justifications spatiales. Le parcours, décidé, produit, modifié par la famille, retracerait donc « l'espace familial ». De nombreuses situations vécues lors de mon travail sur le terrain et pendant ma période d'immersion m'autorisent à penser que l'unité familiale précède la mobilité.

Pendant l'été 2005, J.J et sa femme ont stationné plusieurs jours chez leur fils avec leur caravane. Pourtant, la maison de J.J est située à quelques kilomètres seulement de celle de son fils. Des cousins de Dordogne sont venus également passer quelques temps. Tous ont garé leur caravane sur le terrain du fils de J.J. Je me souviens de cette installation puisqu'elle permettait d'avoir une certaine « ambiance chaleureuse » et protectrice. Les caravanes étaient disposées en arc de cercle, elles s'ouvraient sur la maison. L'ensemble des activités se déroulaient entre l'espace de l'ouverture de la caravane et celui de la maison. Les discussions, les repas, le feu étaient localisés dans ce petit espace. C'était « l'espace d'échange » où se déroulaient les principaux échanges : souvenirs, jeux et mise au point de futurs « voyages économiques ». Après quelques jours, les caravanes des cousins de Dordogne sont reparties. J.J est retourné également dans sa maison. Quelques semaines plus tard, il s'en allait rejoindre son cousin pour concrétiser leur projet (Journal de terrain, 2005).

Les observations de terrain ont fortement favorisé une réflexion sur les motivations du parcours et les lieux traversés, investis. Dès lors, l'ordre de la reproduction et du réagencement de la circulation a fait l'objet d'une attention particulière. En effet, les recherches montrent que le parcours est fait de pôles économiques, religieux et familiaux: mais quel est le rôle de la famille dans la circulation ? Plus clairement, l'ensemble de ces

pôles n'est-il pas entretenu par l'ordre familial ? Dans les pôles économiques, les activités sont-elles exercées individuellement ? Ces mêmes pôles sont-ils fréquentés par une seule famille du groupe ? Des problématiques du même ordre seront d'ailleurs valables lorsqu'il s'agira d'étudier les pôles religieux. Faire primer la parenté sur l'organisation des activités professionnelles et religieuses, donnerait une place prépondérante à la famille dans l'organisation de la circulation, et plus globalement dans le maintien de son mode de vie.

Donner une importance particulière aux familles ne saurait être pertinent sans fournir quelques éléments d'informations concernant leurs situations socio-démographiques. Comme pour les dénominations, présenter « ceux dont on parle » est nécessaire. Le premier point de ce chapitre fournira donc des statistiques socio-démographiques relatives aux Voyageurs du Poitou-Charentes et de la région wallonne. Dans un second temps, nous analyserons le parcours du point de vue des pôles économiques et religieux. L'organisation familiale sera continuellement rattachée à l'analyse des motifs de halte.

1. Les Rroms en Poitou-Charentes et en Wallonie : données socio-démographiques

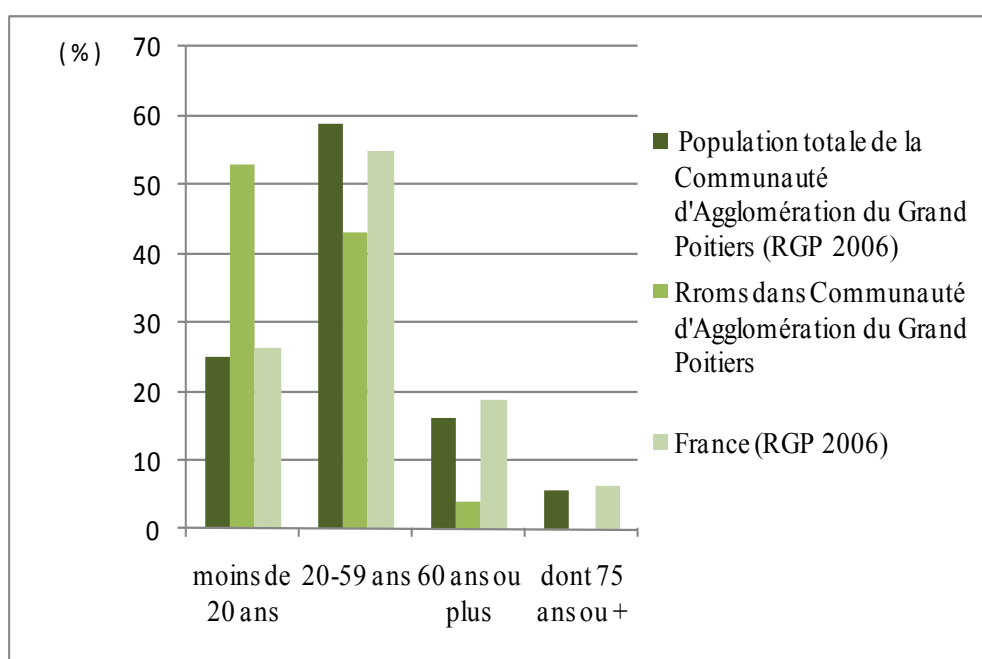
Les données démographiques sont également rares et incomplètes. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle elles sont souvent absentes des études scientifiques. Ainsi, seules des statistiques locales, essentiellement produites par les associations travaillant auprès des Voyageurs, seront mobilisées dans cette approche démographique. Des données pourront manquer concernant certains espaces : ce sera notamment le cas pour la région wallonne où les associations ne possèdent pas encore de données démographiques sur les Rroms. Par ailleurs, il peut exister plusieurs associations pour un seul territoire (les départements de la Charente et des Deux-Sèvres en sont un exemple). De plus, ces associations n'utilisent pas les mêmes termes pour définir chaque classe démographique du public. Regroupements et comparaisons de données ont donc été nécessaires pour présenter des résultats clairs. Enfin, nous ferons l'hypothèse que tous les Voyageurs ne s'adressent pas forcément aux associations, compliquant ainsi la gestion des informations. Malgré ces imprécisions et un manque d'homogénéité certain quant aux méthodes de production des données et des termes utilisés, ces statistiques peuvent néanmoins offrir quelques éléments d'approche et de compréhension.

D'un point de vue pratique, on aurait pu présenter ces données selon les deux espaces à étudier, mais les lier semblait pertinent du point de vue de la continuité de la démonstration. Si les Rroms rassemblent entre eux les espaces, de par leur circulation, les séparer dans l'analyse serait inapproprié. Cela permet également de noter les continuités et les ruptures dans les données démographiques que nous possédons.

1.1. Une population « jeune »

Lors des visites sur les espaces de stationnement officiels, une observation était récurrente: Les « jeunes » étaient en nombre important et ils détenaient une place particulière dans le discours des adultes. Analyser des données démographiques est donc utile pour approfondir ces observations. De plus, les jeunes de moins de 20 ans étaient source d'inquiétudes pour les parents. En effet, leur inactivité interpellait particulièrement les adultes.

Graphique 2. 1 : Les Rroms sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand-Poitiers



Source : Association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage (ADAPGV) dans la Vienne (86).

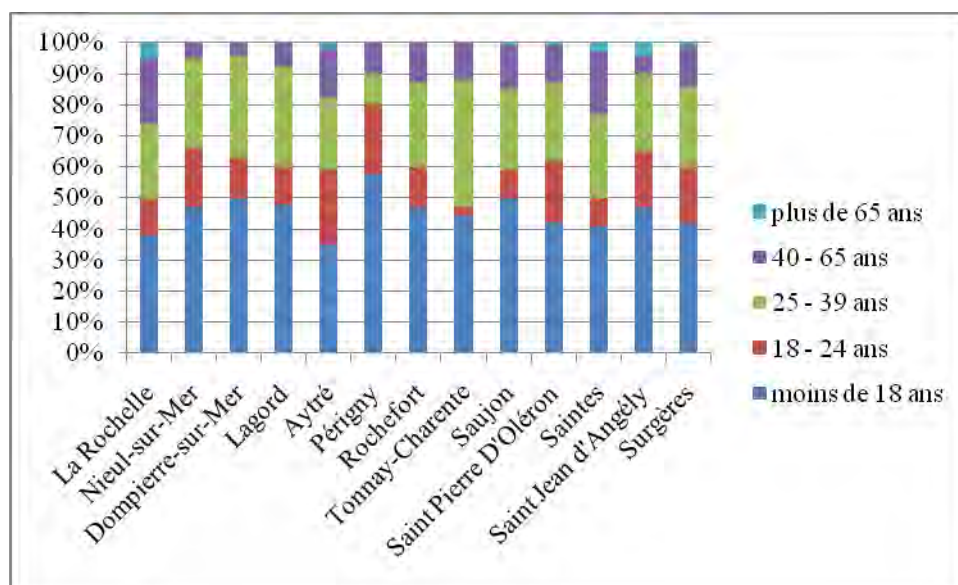
L'échelle du Grand Poitiers⁶³ est choisie pour cette comparaison car l'ADAPGV 86 développe ses actions sur cet espace. Elle gère l'ensemble des lieux de stationnement officiels sur ce territoire. Elle s'occupe également des Voyageurs sédentaires qui en font la demande, qu'ils soient en appartement, en maison ou sur des terrains familiaux. Les Voyageurs résidant sur le Grand Poitiers ont pour 53 % d'entre eux moins de 20 ans (Graphique 2.1) alors qu'ils ne représentent que 24,9 % de la population totale de ce territoire. Le taux élevé des 20 – 59 ans du Grand Poitiers (58,9 %) provient de la masse étudiante, dont la résidence universitaire se situe à Poitiers. Dans cette même tranche d'âge, les Rroms sont 43 %. Les Voyageurs présents sur ce territoire sont donc une population jeune.

⁶³ Anciennement Communauté d'Agglomération de Poitiers (CAP).

Nous faisons le même constat pour d'autres territoires. C'est notamment le cas en Charente (16), où l'association « les chemins du Hérisson » avance que 70 % de la population dont elle s'occupe a moins de 25 ans et que seuls 8 % d'entre eux ont plus de 45 ans en 2009.

Cette observation est similaire pour la Charente-Maritime (17) (Graphique 2.2) où l'on observe une importante proportion des - de 18 ans sur l'ensemble des aires d'accueil du département :

Graphique 2. 2: Âge des résidents des aires d'accueil de Charente-Maritime en 2008



Source : Schéma départemental Gens du Voyage 2010-2016, Charente-Maritime

Les jeunes de moins de 25 ans représentent plus de la moitié de l'ensemble des Voyageurs qui ont séjourné sur les aires d'accueil de Charente-Maritime en 2008. L'aire d'accueil de Périgny enregistre un taux de 80 %. A l'opposé, les plus de 65 ans sont sous-représentés (1,5 % de tous les usagers). Pour expliquer cette faible part des personnes âgées, les associations déplorent des conditions de vie précaires et un accès au système de soin réduit⁶⁴.

1.2. Composition des familles séjournant dans la région Poitou-Charentes

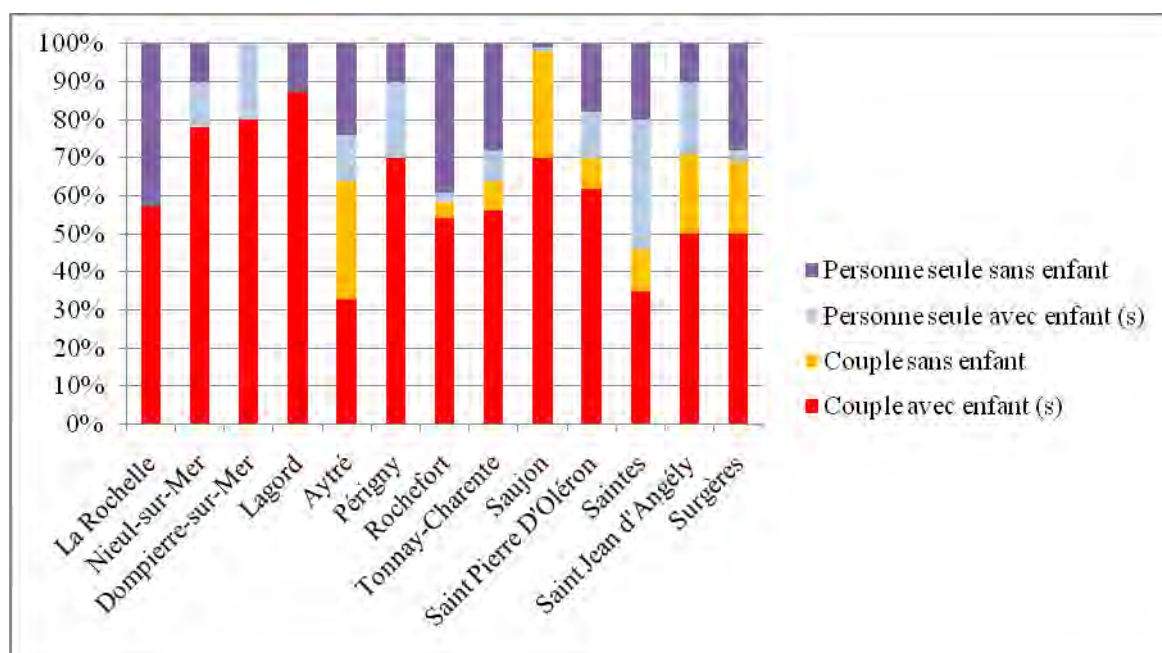
Les familles qui composent les groupes restent dans l'ensemble nombreuses. C'est une observation récurrente sur l'ensemble des lieux investis pour le travail de terrain. Le nombre de caravane par famille reste, pour quelques groupes, assez important. Néanmoins, aux vues

⁶⁴ L'espérance de vie chez les Roms est basse par rapport à l'espérance de vie « moyenne ». Les conditions de vie précaires, un difficile accès aux soins et un rapport à la santé complexe (solicitation du système de soin tardive) ont pour conséquence un état de santé général faible. La vieillesse ne peut que très rarement s'envisager en dehors du contexte familial.

des statistiques produites par les associations, concernant la composition des familles dont elles s'occupent, plusieurs tendances peuvent être dégagées, bien que les comportements démographiques restent dans l'ensemble homogènes.

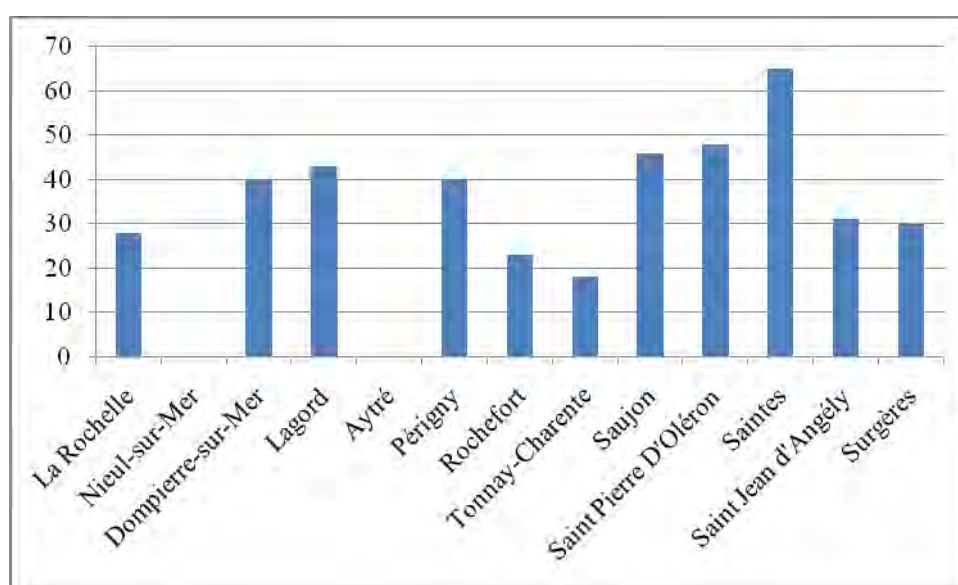
En Charente-Maritime (17) :

Graphique 2. 3: Composition des ménages ayant séjournés sur les aires d'accueil de Charente-Maritime en 2008



Source : Schéma départemental Gens du Voyage 2010-2016, Charente-Maritime

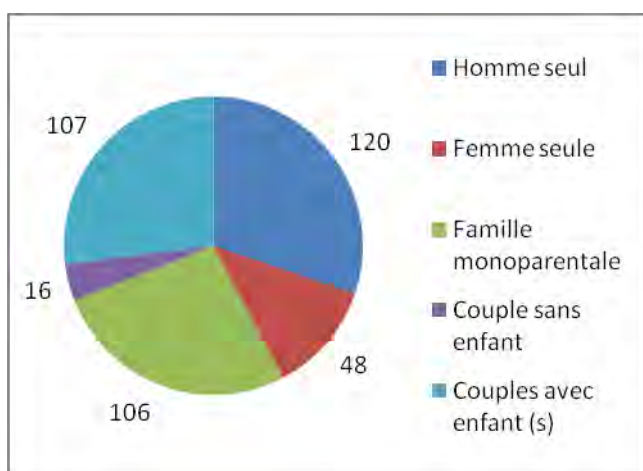
Graphique 2. 4: Part des ménages avec 3 enfants ou + séjournant sur les aires d'accueil de Charente Maritime en 2008 (%)



Source : Schéma départemental Gens du Voyage 2010-2016, Charente-Maritime

72 % des familles séjournant sur les aires d'accueil de Charente-Maritime ont des enfants à charge. Les familles nombreuses⁶⁵ représentent environ 30 % du total des familles avec enfants. Six espaces de stationnement en Charente-Maritime dépassent cette moyenne de 30 % (Dompierre-sur-Mer, Lagord, Périgny, Saujon, Saint-Pierre-d'Oléron, Saintes et Saint-Jean d'Angély). Les familles mono-parentales sont en moindre nombre : elles étaient 20 % environ sur les aires d'accueil de Saintes, Périgny et Dompierre sur Mer en 2008 (Source : Schéma départemental Gens du Voyage 2010-2016, Charente-Maritime).

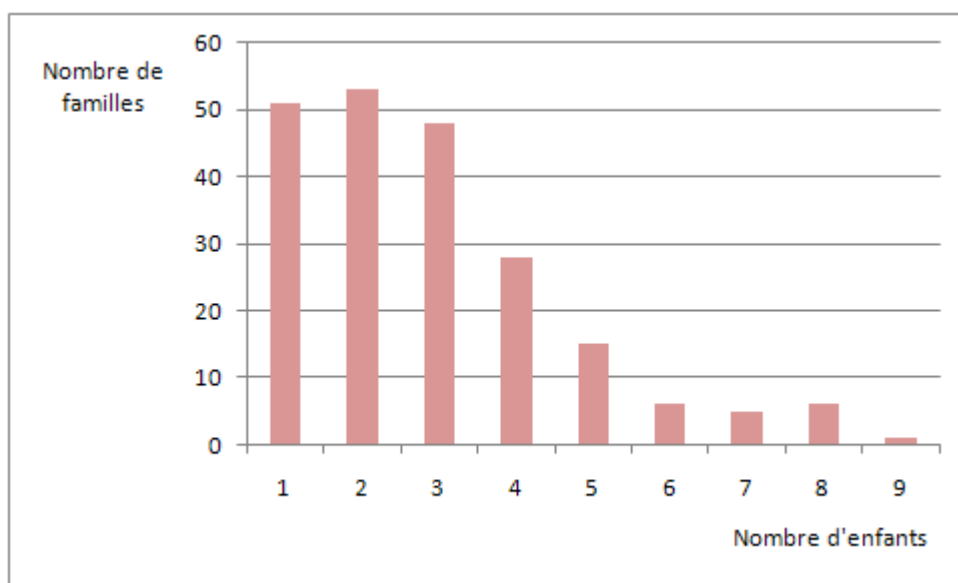
Sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais (Vienne, 86) :



Graphique 2. 5: Situation familiale des Voyageurs pris en charge par l'ADAPGV 86 sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais en 2007 (en effectif sur la population totale de Voyageurs sur ce territoire)

Source : ADAPGV 86 (rapport 2007)

Graphique 2. 6: Nombre d'enfants par famille de Voyageurs prises en charge par l'ADAPGV 86 sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais en 2007



Source : ADAPGV 86 (rapport 2007)

⁶⁵ Au sens de la définition de l'INSEE « Une famille est dite nombreuse lorsqu'elle comprend trois enfants ou plus » (Source : INSEE).

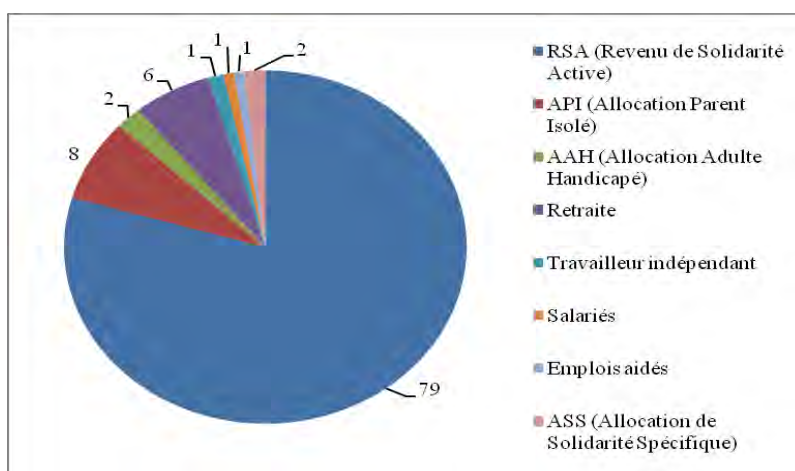
Sur le Châtelleraudais, la structure familiale est plus hétérogène même si les familles avec enfant font parties des catégories les plus nombreuses (Graphique 2.5). Une autre observation montre que le nombre d'hommes seuls tend à augmenter. Le nombre d'enfants (Graphique 2.6) correspond à la tendance observée sur les espaces de stationnement.

1.3. Des familles installées dans la précarité

Un dernier constat montre que les familles qui séjournent sur les aires d'accueil de la région Poitou-Charentes sont dans des situations financières et professionnelles difficiles : en effet, une grande majorité d'entre elles dépend des minimas sociaux. Ces données économiques sont également produites par les associations.

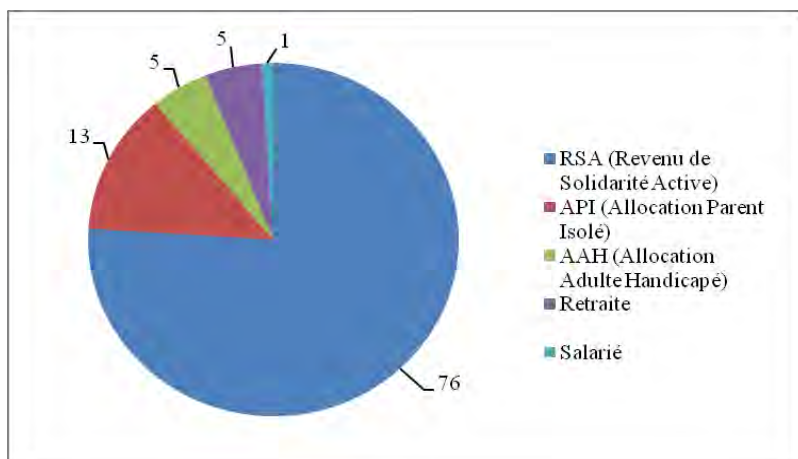
Sur la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers et la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais (Vienne, 86) :

Graphique 2. 7: Ressources financières des Voyageurs de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers pris en charge par l' 86 en 2007 (en %)



Source : D'après ADAPGV 86, rapport 2008

Graphique 2. 8: Ressources financières des Voyageurs de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais pris en charge par l'ADAPGV 86 en 2007 (en %)



Source : D'après ADAPGV 86, rapport 2008

A partir des données collectées par l'ADAPGV 86, nous constatons que les Voyageurs au RSA⁶⁶ (Revenu de Solidarité active) sont les plus nombreux : ils représentent en moyenne plus de 75 % des Roms pris en charge par l'association. Encore une fois, ce chiffre peut paraître élevé, mais nous pouvons faire l'hypothèse que les Voyageurs les plus précaires s'adressent majoritairement aux associations afin de subvenir à leurs besoins et de pouvoir prétendre à leurs minimas sociaux. Les Roms qui sont encore en circulation n'éprouvent pas forcément le besoin de solliciter ces structures.

En Charente-Maritime (17) :

Tableau 2. 1: Nature des ressources des Roms pris en charge par les principales structures de Charente-Maritime

Natures ressources	Amitiés Tsiganes	Centre Communal d'Action Sociale - Saintes	Communauté de Communes Saint-Jean-d'Angély	Centre d'Animation Cantonal - Surgères	Marne-Yeuse	Petit-Marseille	TOTAL département	% département
Allocation Parent Isolé	15	7	3	1	10	4	40	6,33
Revenu Minimum d'Insertion (actuellement RSA)	113	46	30	81	95	74	439	69,57
Allocation Adulte Handicapé	4	2	5	2	6	2	21	3,32
Chômage indemnisé	1	2	1	5	3	2	14	2,21
Autres	29	4	17	25	29	13	117	18,54
Indépendants	17		7		8		32	
Retraités	8	3	4		5		20	

Source : Schéma départemental Gens du Voyage 2010-2016, Charente-Maritime

⁶⁶ Anciennement RMI (Revenu Minimum d'Insertion)

Comme pour le département de la Vienne, les Voyageurs de Charente-Maritime vivent en majeure partie des minimas sociaux (Tableau 2.1). Nous pouvons faire le même constat dans les départements de la Charente et des Deux-Sèvres. Cet ancrage dans les minimas sociaux interroge la difficulté de conserver une activité professionnelle stable lorsque l'on vit de façon itinérante.

2. Analyse des parcours familiaux : les motivations du voyage

S'intéresser aux parcours familiaux nécessite d'enquêter sur les motivations du Voyage, et plus précisément les raisons pour lesquelles les familles investissent des lieux plutôt que d'autres. Une des hypothèses principales, formulée en introduction, interrogeait le rôle des habitudes circulatoires familiales dans la reproduction de la circulation. Une attention particulière a donc été donnée aux motivations du voyage pendant les entretiens. Au-delà du simple investissement du lieu, il s'agit d'analyser les logiques attachées à la fréquentation d'un lieu et d'interroger sa place dans l'ensemble du circuit. Ces logiques permettraient de considérer le parcours comme un ensemble structuré et soutenu par la famille. En revanche, si celle-ci ne pouvait plus « porter » le voyage, l'équilibre du groupe pourrait être mis à mal. Nous proposons alors le postulat que le parcours, considéré dans son intégralité, possède une signification particulière pour ceux qui le réalisent. Néanmoins, pour des besoins inhérents à la démonstration des pratiques spatiales, les lieux et les motivations seront, dans un premier temps, exposés séparément.

2.1. Les pôles économiques du parcours

« Le travail est une nécessité. Ce n'est ni une valeur, ni une vertu, ni un bien, ni un remède, ni l'expression de l'homme, ni le révélateur... C'est cela que veut dire « l'âme n'est pas comblée », le ventre peut l'être. Mais c'est une perversion grave lorsque toute société prétend combler l'âme par le travail ! Ceci ne peut produire qu'un grand vide, une absence terrible, dans laquelle vont s'engouffrer toutes les autres passions » (Ellul, 1987)

Léno a un terrain familial en Charente-Maritime, pas très loin de la mer. Sur ce terrain sont garées plusieurs caravanes appartenant à ses enfants, qui se sont mis en couple. Il y séjourne également avec sa femme. Sur ce terrain, il y a un local en dur pour faire la cuisine et recevoir.

Quand je suis arrivée sur ce terrain, les hommes étaient au fond de celui-ci, travaillant des fils de cuivre, qu'ils avaient chiné tous ensemble, quelques temps plus tôt. Tous les hommes, jeunes et plus âgés, s'affairaient à dénuder ces fils. Ils étaient assis autour de cet amas de matériaux et travaillaient ensemble. Au même titre que la tâche à accomplir, l'argent de ce travail allait être non pas redistribué mais dépensé ensemble

« on chine ensemble, on travail ensemble, on transforme ensemble et on dépense ensemble »⁶⁷ (Terrain, 2005).

En 2008, alors que je m'étais rendue sur une aire d'accueil de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers avec une médiatrice de l'association, un père manouche m'expliqua, en montrant de la main son fils, que les jeunes d'aujourd'hui ne savaient plus quoi faire, qu'avant eux ils travaillaient, ils trouvaient toujours quelque chose à faire. Mais là, maintenant les jeunes passaient leur journée sur l'aire d'accueil à attendre (Journal de terrain).

Plusieurs hypothèses peuvent être émises après observation de ce type de situation. Dans un premier temps, nous pouvons penser que ce sont les conditions de stationnement qui influencent la continuité des activités économiques traditionnelles : les jeunes du terrain familial sont complètement intégrés au milieu du travail et participent aux tâches professionnelles. Dans un second temps, c'est la question de la transmission des savoir-faire qui se pose : l'évolution des conditions de circulation, de stationnement et d'exercice des activités économiques a-t-elle des répercussions sur la transmission des compétences ? Encore une fois, l'importance du groupe doit être ici soulevée. Si le stationnement en terrain familial permet l'intimité et la reproduction d'habitudes, l'aire d'accueil, quant à elle, ne l'autorise pas.

2.1.1. Le système économique des Voyageurs

« Avant, on faisait tout, tu sais, on dit « les Voyageurs, ils ont 36 métiers et 36 misères ». Mais on faisait tout, tout ce qu'on pouvait faire pour gagner de l'argent et pour faire vivre le groupe. Mais oui on faisait beaucoup de vannerie, regarde, mon mari en fait encore un peu quand on nous demande, regarde sur la cheminée de Michel. Mais autrement, maintenant, on est plus en âge de travailler. Oui, oui, on faisait beaucoup de métiers, rien ne nous faisait peur. » (Terrain, Deux-Sèvres, 2010)

« *L'économie tsigane* », comme elle est appelée dans de nombreux ouvrages scientifiques⁶⁸, détient une place importante dans la persistance du voyage. D'une part, l'apport économique fait vivre le groupe ; d'autre part, il permet de « relancer » le voyage : le coût de la circulation est tributaire de l'apport financier résultant des activités professionnelles. Les entretiens ont mis en évidence la place importante que détiennent les « pôles économiques » qui permettent de conserver l'unité de groupe et la circulation, et ce bien que le travail ne soit pas considéré comme une activité primordiale. Les gains sont partagés et la redistribution des bénéfices se

⁶⁷ Enquêtes de terrain, 2005

⁶⁸ *Quelques références :*

REYNIERS, Alain (1998) Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane

CHIGNARD, Louis (1995) Le système économique du voyage

COSSE, Claire (2005) L'économie des Voyageurs en Europe. Quelle reconnaissance ? : La diversité culturelle au sein des pratiques et de l'organisation économiques

CASA-NOVA, Maria-José (2007) Gypsies, ethnicity and the labour market : an introduction

fait selon le principe de solidarité – ici familiale. L'activité économique est donc capitale dans la conservation de l'équilibre « groupe-circulation », mais n'a pas de valeur en soi. Le partage est la valeur première (Formoso, 1987 : 198). Par ailleurs, si le travail est souvent synonyme de potentielle ascension sociale chez les Gadjé, les Voyageurs, quant à eux, n'y voient pas de valorisation sociale particulière, mis à part dans la réussite de l'acte de négoce ou de vente. Ces « pôles d'activités » sont des lieux de redéploiement des savoir-faire, acquis et transmis au fil des générations. Ils correspondent généralement aux besoins spécifiques d'une clientèle, auxquels peuvent répondre les Voyageurs. Dans un même temps, l'évolution des demandes de la clientèle, en termes de nouveaux services, par exemple, a induit une adaptation spontanée des membres de ces familles. Par une analyse de la demande, les Voyageurs modèlent ainsi leur offre en termes de produits et d'activités.

La répartition des tâches professionnelles au sein de l'unité familiale reste hiérarchisée. Les hommes partent, souvent le matin, négocier des objets de récupération (ferraille ou autre), qu'ils travailleront par la suite sur l'espace de stationnement. La négociation de services (par exemple dans l'entretien, ou encore dans les activités agricoles saisonnières) s'étalera quant à elle sur une durée plus ou moins longue. De génération en génération, les savoir-faire circulent de père en fils et de papou (grand-père) en petit-fils. Dès leur plus jeune âge, les enfants participent aux activités traditionnelles. Les jeunes filles restent avec leur mère et s'occupent de l'entretien du lieu de vie et de la caravane. De même, ces jeunes filles accompagnent le plus souvent leurs mères lors de la revente de matériaux et de produits finis, tels que les paniers en osier ou le linge. Si la transmission est moins perceptible entre mère et fille, elle est tout à fait visible entre les pères et leurs fils. Très tôt, les garçons sont emmenés par leurs pères chiner et négocier des matériaux qu'ils travailleront par la suite. L'apprentissage du rempaillage et du cannage se fait également très tôt. Une variable récente ne doit pas être oubliée : l'école. Bien que le taux de scolarisation soit encore faible, c'est une démarche qui tend à se répandre. En effet, de plus en plus de familles scolarisent leurs enfants, bien qu'école et voyage soient deux pratiques difficilement compatibles. Par ailleurs, le temps « long » instauré par l'apprentissage classique ne correspond pas aux habitudes de l'apprentissage traditionnel, basé sur la spontanéité et l'immédiateté.

Photographie 2. 1 : Stand d'exposition de J.J



Source : Personnelle, 2005

L'ensemble des chercheurs qui consacrent leurs études à la population rom s'accorde à dire que les Voyageurs font preuve d'une grande adaptabilité et de malléabilité concernant les activités professionnelles. Leurs activités « *s'insère(nt) dans l'économie de la société environnante qui en fixe le plus souvent les conditions d'exercice [...] Dans ce contexte ; il faut aussi insister sur l'importance de la polyvalence individuelle et collective. Elle est la clé de gains élevés (ou tout au moins assurés) et gage d'une bonne adaptation aux situations conjoncturelles.* » (Reyniers, 1998 : 9). Ainsi, « *Être Voyageur, c'est avoir plusieurs cordes à son arc et savoir selon les régions et les saisons, proposer des services ou des produits nécessaires à toutes sortes de clientèle* » (Bordigoni, 2007 : 60). S'interroger sur le « sens » du travail pourrait donner des éléments d'explication sur l'organisation économique des familles roms et permettre de saisir l'importance que peut prendre le travail dans la quotidienneté. Ainsi, l'association des savoir-faire, de la main d'œuvre, des ressources matérielles et financières, constitue l'armature principale de l'organisation économique. Elle dessine une solidarité aguerrie au sein des communautés, et ces « travailleurs familiaux » maîtrisent l'ensemble du processus : de la négociation, en passant par l'achat et le travail, à la revente du matériel et la redistribution des gains entre les familles. En outre, une mémoire s'illustre à travers ce type d'organisation, puisque les savoir-faire sont transmis de génération en génération, avec un mimétisme régulier (Robert, 2007). Les Voyageurs ne sont pas particuliers par la diversité des professions qu'ils peuvent exercer, mais par la façon dont ils organisent leur travail et leurs activités. C'est cette aptitude au collectif qui permet, ainsi, de reproduire une cohésion sociale forte, déjà installée entre les membres du groupe. En effet, « *l'ensemble populationnel* » (Robert, 2007), dans lequel s'exprime un système d'échange solidaire, participe de l'évolution des liens entre chaque membre des familles.

Généraliser les modes de production des familles serait, néanmoins, réducteur. Il s'agit d'observations récurrentes faites sur le terrain. De fait, bien que ce type d'organisation se retrouve régulièrement dans les groupes, l'évolution globale du contexte économique et l'enclencheur à la sédentarisation produisent des comportements nouveaux, marqués par la montée de l'individualisme. Ainsi, interroger l'organisation économique en situation de circulation, puis en situation de sédentarisation, peut mettre en évidence de nouveaux systèmes. Des rapports au travail et aux ressources inédits sont décelables : c'est le cas, par exemple, d'une famille manouche de Charente-Maritime, au sein de laquelle la majorité des membres sédentarisés et en activité salariée, gardait pour elle le fruit de certains travaux traditionnels effectués en parallèle de leur activité déclarée (source : terrain 2005). Ainsi, l'approche des opportunités économiques et de la redistribution des ressources évolue en fonction du degré d'inscription dans la mobilité ou la sédentarité.

2.1.2. Cadrage et typologie des activités traditionnelles

Du fait de leur mobilité, les Voyageurs exercent en majeure partie des activités ambulantes ou des services ponctuels, qui ne nécessitent pas de stockage. Ces activités ambulantes sont régies par un cadrage législatif strict. Les lois et décrets touchent directement les activités traditionnelles des groupes.

Trois lois et leurs décrets légifèrent l'exercice d'activités ambulantes :

- Loi 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe.
Décret 70-708 du 31 juillet 1970 portant application du titre Ier et de certaines dispositions du titre II de la loi n°69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe.
- Loi n°96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.
Décret n°98-246 du 2 avril 1998 relatif à la qualification professionnelle exigée pour l'exercice des activités prévues à l'article 16 de la loi n°96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat.
- Loi n°2002-73 dite de modernisation sociale du 17 janvier 2002.
Décret n°2009-194 du 18 février 2009 relatif à l'exercice des activités commerciales et artisanales ambulantes

L'application de ces lois a des conséquences directes sur l'exercice de l'activité professionnelle des Voyageurs. Les démarches sont importantes et parfois sinueuses pour une population qui a souvent des difficultés à comprendre et à appliquer les directives instaurées par ces législations.

« Oh bah quand on voyageait encore, quand on était jeune, il fallait bien gagner sa croûte. Alors je dirai que trouver du travail c'était le plus important. Bon après on était tous ensemble, mais c'est pas comme maintenant, nous avant fallait qu'on se débrouille et qu'on travaille ! Mais maintenant, ils ont le RMI, les aides, ils ne veulent plus travailler, les Voyageurs. D'ailleurs, ce ne sont plus des vrais Voyageurs, je les plains car ils sont prisonniers de tout, ce sont des prisonniers ! Et ils ne veulent plus rien faire ! Ils sont trop habitués aux aides. Ce sont eux qui donnent une mauvaise image des gens du voyage. (Terrain, Deux-Sèvres, Bloumi, femme manouche « sédentarisée » 2008).

« Jongler entre tout ça [les papiers administratifs], tu sais pour nous ce n'est vraiment pas facile mais faut s'y mettre si on veut continuer, y a pas le choix... » (Terrain 2006, Deux-Sèvres, Enzo, gitan sédentarisé)

Néanmoins, certains groupes de Voyageurs ont su s'adapter et ont fait preuve de dynamisme en créant des entreprises alliant activités traditionnelles, adaptation et modernisme.

Les activités traditionnelles sont nombreuses, mais celles qui dominent restent le rempaillage et le cannage. Les savoir-faire des Voyageurs pour ces deux activités sont aujourd'hui reconnus par l'ensemble de la société. Les produits sont généralement vendus par le biais du porte-à-porte, par les femmes ou sur les marchés. Avec la globalisation de l'économie, des produits similaires, venant d'Asie notamment, sont arrivés sur le marché européen. Le passage d'une économie de proximité à une économie mondialisée a eu de réelles répercussions sur le négoce des produits issus de la vannerie et réalisés par les Roms. Une concurrence s'est installée et les produits moins chers ont été privilégiés par les

consommateurs : cette clientèle potentielle a donc disparu. Pour faire face à cette évolution, les associations travaillant auprès de Voyageurs ont entrepris des démarches originales, comme en Charente-Maritime où l'APTVG⁶⁹ (Association pour la Promotion des Tsiganes et des Gens du voyage) a créé une boutique dans laquelle sont vendus les produits issus de la vannerie, fabriqués par des Voyageurs, salariés de « l'atelier vannerie ».

J.J était l'employé le plus ancien, il a travaillé jusqu'à sa retraite dans cet atelier. Sa femme, Sissi, une Gadji, faisait du cannage, elle est allée dans l'est de la France faire un stage pour apprendre. Quelques mois avant sa retraite, J.J travaillait chez lui le week-end et commençait à se reconstituer un stock de produits issus de la vannerie. Quelques jours avant son départ en retraite, il s'est racheté une caravane et un camion. Il a repris le voyage. Sissi a démissionné pour le suivre. Maintenant, ils ont toujours leur maison en Charente-Maritime, mais ils font les marchés et voyagent (Journal de terrain).

Le caractère traditionnel repose dans la conservation de techniques de vente. Par exemple, le porte-à-porte reste une activité quelque peu pratiquée, bien que celle-ci tende à se faire plus rare. Il reste une pratique courante dans les groupes qui sont encore mobiles. La sédentarisation modifie néanmoins le rapport à la négociation. Si la mobilité introduit une proposition spontanée de service émanant du Voyageur, la fixité oriente quant à elle une demande provenant des Gadje.

Les activités de négociation et de revente sont encore une niche économique exploitée par les Voyageurs. Il s'agit notamment de la récupération⁷⁰ de métaux, tels que la ferraille et le cuivre. L'économie de la ferraille, a depuis quelques années, connu deux processus : celui de la concurrence directe des ferrailleurs sédentaires, qui a amoindri la rentabilité de l'activité, et celui de la montée du prix de revente de la ferraille, qui a conduit de nombreux Voyageurs à se concentrer sur ce type d'activité. La négociation n'est plus une pratique récurrente dans ce domaine.

Des activités traditionnelles, comme le ramonage, ont été confrontées au durcissement de la législation, les assurances demandant une attestation de ramonage en cas de dommages. Mais la plupart de ces activités réalisées par les Rroms n'étaient pas déclarées. Certaines niches économiques ont donc disparu des activités économiques des Voyageurs. Dans ce domaine professionnel, les Rroms supposent un savoir-faire relationnel, puisque c'est auprès des Gadje que les principales transactions ont lieu. Ils utilisent donc des qualités psychologiques et comportementales, plutôt que des qualités techniques et professionnelles (Charlemagne, 2003 : pp. 120-127). L'échange relationnel, instauré par la persuasion, reste une technique professionnelle appréciée par les Voyageurs.

Enfin, la troisième niche économique concerne la vente ambulante. C'est une activité qui relève du couple négociation-revente, mais celle-ci suggère une organisation plus rigoureuse.

⁶⁹ APTGV, Association mise en liquidation judiciaire en 2007.

⁷⁰ Bien que le vol des métaux, et notamment de la ferraille, ait été souvent imputé aux Voyageurs, la réalité en est tout autre. Le Voyageur se déplace chez les Gadje pour chiner la ferraille en vue d'une revente légale auprès des ferrailleurs déclarés.

Aujourd'hui, de nombreux Voyageurs « font les marchés », c'est-à-dire qu'ils se spécialisent dans un type de produit et le revendent sur les marchés selon un calendrier précis. C'est le cas par exemple d'une Voyageuse rencontrée en Charente-Maritime, qui « s'allie » à ses cousins pour mieux vendre :

« Des fois on change de lieu, c'est suivant les situations, surtout pour ceux qui font les marchés. Car par exemple, si on a un cousin qui vend des jeans et que nous on vend des chemises, on va faire les marchés ensemble car les gens, s'ils achètent un jean et que à côté y a des chemises, y en a forcément qui vont acheter les deux » (Terrain, 2004)

La vente sur les marchés introduit un autre rapport à la mobilité, car ce type d'événement instaure une organisation particulière, notamment en termes de réservation d'emplacement ; nous sommes donc ici en présence d'une régularité dans l'activité économique. Prendre place sur un marché, c'est organiser à l'avance son arrivée, se faire connaître auprès de la clientèle et la fidéliser. Le vendeur de marché va de lieu de vente en lieu de vente, instaurant un environnement professionnel propice à la pratique de la mobilité ; les Voyageurs ont su utiliser cette niche économique. Les fournisseurs se trouvant principalement aux alentours de la capitale française, certains d'entre eux vont jusqu'à Paris, dans les ateliers-dépôts, afin d'y acheter de la marchandise à petit prix et de la revendre sur les marchés.

Les activités économiques des familles roms n'entrent pas dans le cadre de l'économie globale. Les niches économiques restent restreintes. L'économie des groupes s'exprime « dans les interstices laissés libres par les Gadjé, [c'est là] qu'apparaît le territoire des Tsiganes » (Reyniers, 2002 : 16). Les marges de manœuvres professionnelles sont donc de plus en plus réduites et l'essentiel des activités repose sur des savoir-faire, des habitudes de production et des techniques de vente particulières (négociation, marchandage ou encore la chine). Les Voyageurs ont donc requalifié leurs activités, faisant preuve d'une réelle adaptabilité et souplesse professionnelle. Qu'en est-il alors des savoir-faire traditionnels ? Peut-on parler de métiers ethniques pour certaines activités professionnelles ?

Associer les activités économiques traditionnelles des Roms à des traits culturels particuliers, implique une réflexion sur les approches des métiers dits « ethniques⁷¹ ». Celles-ci replacent l'acteur au cœur de sa situation économique et de son insertion professionnelle. Vasoodeven Vuddamalay et Catherine Wihtol de Wenden précisent, en 2003, qu'il en existe trois approches. Celle des *représentations collectives* instaure une vision ethnicisée et stratifiée de la société, où chacun serait à sa place en fonction de son origine ethnique. Cette approche favorise les assignations sociales dans des groupes d'appartenance identifiés. Ainsi, telle population serait vouée à l'exercice d'activités économiques spécifiques. L'approche par la *segmentation du travail*, quant à elle, insiste sur les conséquences de l'ouverture et de la fermeture du marché du travail. Dans cette approche, la saisie des opportunités économiques et professionnelles prévaudrait sur les motivations culturelles. Enfin, l'approche par les *discriminations* impliquerait des inégalités d'accès à l'emploi. Aussi, certaines activités et

⁷¹ ethnic business dans la géographie anglo-saxonne.

secteurs économiques seraient fermés aux populations considérées comme étrangères⁷² (Vasoodeven Vuddamalay et Catherine de Wenden, 2003 : 9-14).

Comme pour le « groupe ethnique », il paraît nécessaire de reconsidérer le terme « ethnique ». Les activités traditionnellement exercées par les Voyageurs ne permettent pas le cloisonnement des activités professionnelles, d'autant plus que seules quelques-unes d'entre elles sont récurrentes (ferraille, marché et vannerie): les autres sources de revenus proviennent essentiellement d'activités ponctuelles, dont l'objectif, pour certaines familles, est la survie. D'autre part, l'évolution du contexte économique global ne favorise pas la spécialisation professionnelle, mais plutôt la diversité des compétences. La circulation engendre des activités qui entrent dans ce cadre flexible. En cela, « *il n'existe pas de métier ethnique, mais des métiers occupés par certains groupes, à un certain moment, dans un certain contexte* » (Wihtol de Wenden, 2009 : 199). Si la thèse de Raluca Muresan indique en 2003 que « *les métiers tsiganes deviennent des marques de différence : l'identité professionnelle se transforme en identité ethnique* » (Muresan, 2003 : 101), pour les groupes rom de Sarulesti en Roumanie, les Voyageurs rencontrés en Poitou-Charentes et en Belgique semblent pourtant mettre en avant leur polyvalence. En effet, la flexibilité des compétences est valorisée : l'importance est donnée à l'apport financier final. Néanmoins, le poids de l'échange dans la relation à l'Autre reste un point essentiel. Les activités économiques servent également à renforcer leur identité rom, puisque « *dans les transactions marchandes mettant en cause des partenaires spécifiés par leur appartenance à des groupes, se négocient, par le truchement des biens matériels échangés, des valeurs et des signes d'appartenance* » (Ma Mung, 2006: 2). Les activités économiques s'insèrent donc dans des stratégies « encadrées⁷³ » (Polanyi, [1944], 2009), l'échange économique servant plus généralement à la subsistance, sans objectif de gain sur le long terme. Dans ses travaux, Anne Raulin remarque l'objectif culturel de la production de biens par des minorités et parle d'économie minoritaire en tant que « *centralité minoritaire* » (Raulin, 1996, 2000).

Grâce aux activités économiques et aux ressources financières que celles-ci rapportent, le groupe peut continuer à circuler et subvenir à ses besoins. Ces activités ont alors une place réelle dans le parcours. Néanmoins, la famille et le groupe ordonnent conjointement le déroulement de leurs travaux. L'économie repose également sur une organisation familiale, pensée de façon collective. Parler de « pôles économiques », au sens strict, minimise le poids de l'organisation familiale. Ainsi, travail et vie sociale sont intimement liés (Reyniers, Tong, 1992), au point que certains auteurs parlent des Rroms en termes de « *catégorie économique* » (Rao, 1986 : 23-28).

⁷² Cependant, les étrangers qualifiés rencontreraient moins ce problème.

⁷³ Karl Polanyi fut le premier à considérer le concept d'économie encadrée qui décrit une économie de subsistance, sans objectif de gain. Dans l'économie encadrée, les activités permettent à la société de se reproduire et elle répond à des exigences souvent symboliques et culturelles. Ce concept sera repris notamment dans les travaux de Mark Granovetter à partir de 1985 qui précise que l'économie, quelle que soit la période, est interdépendante de réseaux économiques et sociaux dans lesquels des facteurs humains (comme la confiance) jouent un rôle fondamental (Granovetter, 1985).

Depuis quelques années, les contrats d'insertion sont privilégiés par les associations. Les hommes se dirigent principalement vers ce type de conventions. Ces contrats sont néanmoins dépendants du mode de déplacement de la famille, de sa circulation ou encore de son lieu de séjour. La demande la plus courante émane donc des hommes, qui souhaitent trouver des contrats d'insertion de courte durée et ponctuels : cela témoigne du fait que les conditions de travail habituelles sont fortement ancrées dans la tradition rom.

D'autres lieux viennent s'inscrire dans le parcours, et ce par le biais de la famille. C'est particulièrement le cas des pôles religieux, qui acquièrent de plus en plus d'importance, notamment depuis la montée des mouvements évangéliques et pentecôtistes.

2.2. Les pôles religieux

Plusieurs églises composent le mouvement religieux. Les Voyageurs catholiques restent attachés aux différents rites et croyances instaurés par cette religion. Le mouvement protestantiste se décline en deux groupes: l'évangélisme et le pentecôtisme, mouvements qui ont vu le jour entre la fin du 19^{ème} et le début du 20^{ème} siècle. Très proches dans leurs organisations et leurs croyances, ils sont souvent confondus, au point que les fidèles entretiennent l'amalgame.

Les motivations religieuses prennent une place considérable dans le quotidien de certaines familles. Les entretiens ont pu mettre en évidence la place de la religion dans la vie quotidienne et, dans une autre mesure, dans le parcours.

« Il y a aussi la guerre des religions... à l'origine nous sommes catholiques...mais depuis environ 10 ans il y a les « Madous » évangéliques qui ont tourné la tête des gens du voyage, ce qui fait qu'aujourd'hui il y a 2 clans de jénish...les évangéliques et les catholiques...ça a mis une barrière entre nous tous, ça nous a séparés...chacun vit dans son clan et rares sont ceux qui voyagent avec les autres. Voilà, je suis triste de cette situation car, quand j'étais petite, tout le monde s'entendait bien...aujourd'hui toutes les amitiés sont brisées à cause de la bagarre, la religion, la jalousie, le mariage d'enfants qui n'a pas duré et ça a brisé le lien entre familles » (Extrait d'un e mail du 19-03-04. Communication personnelle).

Grita nous⁷⁴ emmène à la porte de sa caravane, où elle commence à nous parler de religion, sa religion et ses croyances, l'évangélisme. Elle nous offre des dépliants sur le mouvement et nous raconte sa religion. Quand on lui demande en quoi l'évangélisme est différent de l'Islam, elle répond :

- « Eux, ils attendent le messie, nous, Jésus nous rappelle à lui. Là c'est ma bible, c'est mon livre, je l'ai décoré.
- Oui mais pourquoi c'est différent ?
 - Nous, on a la bible c'est écrit, la vérité elle est là
 - Oui mais eux ils ont le Coran aussi, alors je comprends pas pourquoi c'est différent.
 - Nous on est là, Jésus, la bible c'est nous. Pis on est tous fils ou fille de Dieu, y a pas de différence entre les Gadjé et nous.
 - Et toi tu sais lire alors ?

⁷⁴ Pour cette visite, j'étais accompagnée d'une médiatrice de l'association

- *Oui moi je lis par cœur, un jour je suis allée chez une catholique pour vendre des paniers, c'était une catholique, elle m'a fait rentrer pour qu'on parle de ça. Elle m'a demandé en quoi c'est différent, alors je lui ai dit d'ouvrir sa bible au livre 20 : c'est ça qui fait la différence chez nous les évangélistes, tiens, lis toi, pour voir »
Lecture à voix haute du verset 20 – (à chaque fois elle me dit de continuer un peu encore)*
- *par contre, si vous allez voir le grand-père (elle nous montre la caravane d'en face) faut pas lui en parler ou lui montrer ce que je vous ai donné car il aime pas ça, ça le met en colère, il dit que c'est que des conneries » (Terrain, février 2007).*

Après un retour sur le terrain en 2010, les discours expriment un net changement. Le mouvement évangélique prend de plus en plus d'ampleur. Par ailleurs, si les références à la religion n'étaient auparavant présentes que dans le discours, elles prennent aujourd'hui place dans le champ du visible. C'est le cas notamment sur l'aire d'accueil de Bressuire, où le mouvement évangélique « Vie et Lumière » a bâti un local spécifiquement dédié aux Voyageurs relevant de cette obédience. Pourtant, l'aire d'accueil est un équipement d'intérêt général et la commune, comme l'association pour les Voyageurs (ADAGV 79), souhaitaient que cet espace reste « non marqué » par le fait religieux. L'appropriation des espaces de stationnement par les mouvements religieux remet en cause la qualité de l'équipement en tant que « bien d'intérêt général », et peut aboutir à des conflits entre Voyageurs d'obédiences différentes.

2.2.1. L'église catholique

« Oui ! L'autre soir d'ailleurs il y avait un chapelet. Mais là on revient de celui de la Haute-Vienne à Saint-Auvent. Vous verrez, ça c'est très beau, avec la grotte et tout. Celui-ci on aime bien il était bien. Pis ca nous est arrivé d'aller à celui des Saintes-Maries-de-la-Mer mais ça ce n'est plus pour nous, il y a trop de monde, c'est trop médiatique, pour se faire voir. Nous on n'a pas trop aimé. A Lourdes, au mois d'Août, ça c'est un vrai pèlerinage. On n'est pas nombreux et y a pas tout ce monde. Il est mieux. Et pis y a Port-Des-Barques aussi en Charente-Maritime, en face de l'Île Madame. Cette année c'était bien aussi, mis à part les jeunes qui faisaient du bruit. En plus les parents ils les avons mis devant ! Y a plus de respect, pourquoi ils n'ont pas mis leurs enfants derrière pour laisser la place aux vieux devant. Moi, à un moment je n'entendais plus rien. Ils étaient là pour draguer, par pour rendre hommage. Tu vois, les jeunes, c'est plus comme avant, nous avant on n'avait pas intérêt à faire du bruit mais là, maintenant c'est plus possible » (Terrain, 2010).

Les appartenances à l'église catholique sont prépondérantes, notamment chez les Voyageurs « sédentaires ». Parallèlement aux rassemblements religieux ponctuels et annuels, les Voyageurs rencontrés ont, dans l'ensemble, entretenu une activité régulière avec l'église de leur commune.

Photographie 2. 2: Le pèlerinage annuel des Saintes-Maries de la Mer



Source : Cultures Tsiganes, 2002

Les pèlerinages sont les aspects visibles de l'activité religieuse et des croyances des Roms. Ces rassemblements catholiques permettent la visibilité au sein de l'espace social et religieux. D'ailleurs, ils attirent une part considérable de la population des Gadjé qui vient assister, par exemple, au pèlerinage des Saintes-Maries-de-la-Mer comme à un spectacle. La religion permet ainsi la reconnaissance, puisque *« la visibilité est affaire de démonstrations, de cérémonies. Les rites, les signes deviennent un matériel d'analyse capital [...] car ils lui permettent de mieux comprendre les valeurs et les comportements d'un groupe social ou d'une société. Bien sûr, ce sont des rituels politiques et religieux, mais il s'agit de comprendre, par une lecture anthropologique, leur réception, leur fonction pour la totalité de la communauté »* (Tardy, 2006 : 19). Néanmoins, les actions à caractère religieux sont présentes dans le quotidien par l'insertion de la religion dans la vie locale et quotidienne.

2.2.2. L'église protestante

De plus en plus de Voyageurs s'associent à ces confessions. En effet, les entretiens ont décelé une attache particulière à cette religion qui s'exprime notamment par le biais de l'évangélisme. Les églises évangéliques et pentecôtistes possèdent un déploiement organisé sur l'ensemble des territoires français et belge.

Tableau 2. 2: Les Eglises évangélique et pentecôtiste

	EVANGELIQUES TRADITIONNELS	PENTECÔTISTES
XXe SIECLE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FONDATION: Naissance à la fin du XIXe siècle, dans les milieux anglicans ou baptistes d'Amérique et du tiers-monde. ▪ DOCTRINE: Accent mis sur la conversion individuelle ("born again"), baptême à l'âge adulte et par immersion, lecture fondamentale de la Bible, rigorisme moral (refus de l'homosexualité), prosélytisme actif. ▪ IMPLANTATION: Les évangéliques seraient 210 millions dans le monde, 420 millions si on ajoute les pentecôtistes qui leur sont proches. En France, ils sont 350 000 répartis en 200 églises. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ WILLIAM SEYMOUR (1870-1922) CHARLES PARHAM (1873-1929) ▪ DOCTRINE: "Esprit" de Pentecôte (transmission des charismes de l'Esprit-Saint); accent sur la conversion, la repentance des péchés, le culte émotionnel (trances, chants, parler "en langues", lecture fondamentale de la Bible, baptême à l'âge adulte et par immersion; attente exaltée du retour du Christ; pratiques de guérison, etc. ▪ IMPLANTATION: Succès rapide, au XXe siècle, d'abord dans les églises noires des Etats-Unis, puis au-delà. Expansion en Amérique Latine.

Source: Denis, Jean-Pierre ; Frachon, Alain. L'Atlas des religions : 200 cartes, tous les chiffres, pays par pays, les clés de la géopolitique. Paris: Malesherbes Publications, 2007. pp.58-59

De nombreux pèlerinages et grands rassemblements sont organisés chaque année. Ces rassemblements s'organisent sous forme de conventions et peuvent réunir plus de 200 caravanes. De plus en plus de Voyageurs s'affilient à ce mouvement. Ils rejoignent ainsi les pasteurs qui prévoient les missions. Au même titre que les rassemblements catholiques, les conventions évangéliques et pentecôtistes permettent aux Voyageurs de devenir visibles dans l'espace, puisque « *les groupes sociaux minoritaires acquièrent une visibilité particulière dès lors que leur présence est inscrite dans l'espace géographique* » (Dejean, 2009 : 38). Elles acquièrent une certaine reconnaissance, même si leur caractère ponctuel et souvent « envahissant » marque les esprits⁷⁵. Le fait religieux, grâce à son caractère visible, donne aux acteurs une assise sociale et une reconnaissance. Le lieu de culte devient reconnu et spatialement localisé.

S'il existe une organisation évangélique connue des Rroms, c'est bien celle de la MET (Mission Evangélique Tsigane), plus connue sous le nom de « Vie et Lumière », qui regroupe plus de 100 000 fidèles (source : MET) en France. Elle a été créée par le pasteur Gadjó Clément Le Clossec en 1952. Elle possède des lieux de culte sédentaires et organise un culte itinérant sur l'ensemble du territoire français, sous forme de conventions. Elle déploie également ses missions en Wallonie. Celles-ci sont dites « ouvertes à tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin au mouvement évangélique » :

⁷⁵ L'analyse du contenu des articles de presse montre l'imprévisibilité de ces conventions au contraire des rassemblements catholiques qui eux sont intégrés et assimilés notamment du fait de leur historicité.

Encart 2. 1: Annonce d'un grand rassemblement sur le site internet de la Mission Evangélique Tzigane

Cette Convention se déroulera du 23 au 30 Août 2009, nous ne connaissons pas encore le lieu où elle se déroulera, dès que le lieu nous sera communiqué, nous mettrons à votre disposition l'adresse exacte avec un plan d'accès. Nous serons environ sept mille caravanes venant de différentes régions de France et d'Europe. C'est encore avec une grande joie que nous célébrerons notre Seigneur Jésus-Christ. Nous vous invitons tous sous notre cathédrale de toile à venir nous rejoindre, pour vivre une exceptionnelle communion spirituelle parmi le peuple Tzigane. Venez découvrir l'œuvre que Dieu fait au milieu de notre peuple. Lors de nos réunions, vous écouterez des témoignages de vies transformées par Jésus-Christ, des chants de cantiques, de la musique Tzigane et bien sûr la prédication de la parole de Dieu. Nos réunions sont bien sûr ouvertes à tous et gratuites. Venez découvrir cet événement extraordinaire d'un peuple en communion avec son Dieu.

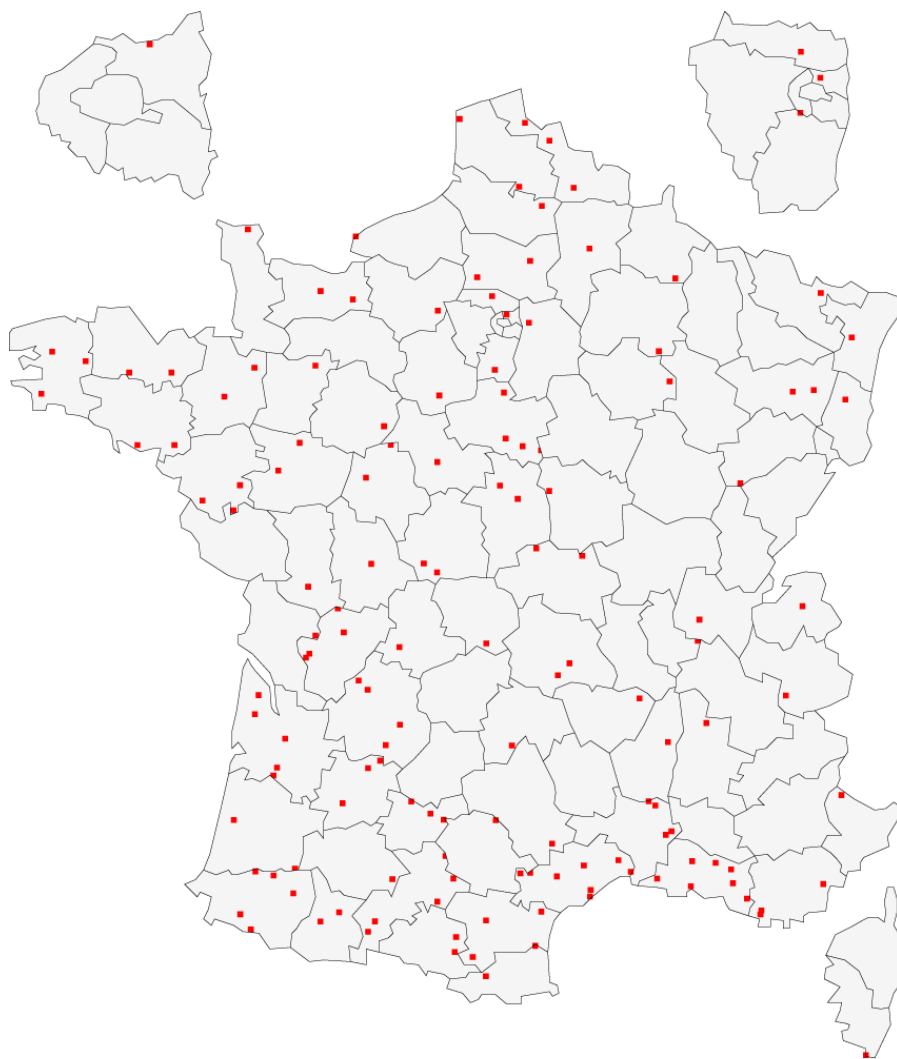
Source : site internet officiel de la mission « Vie et Lumière ». <http://www.vieetlumiere.fr/> - consulté en décembre 2009

Ce culte itinérant regroupe des centaines de caravanes qui se regroupent pour célébrer Dieu. La religion et l'instauration de lieux de culte ambulants, fait pour certains groupes, partie intégrante du parcours. En effet, la mobilité de nombreuses familles évangélistes dépend de l'organisation des missions :

« Oui, on va bientôt partir là. Cette année, on part en retard car il y a eu du retard dans les études pour ceux qui deviennent pasteurs. Mais là bientôt on ne sera plus là. On reviendra pour le mois de septembre normalement » (Terrain 2010, Deux-Sèvres, Shanoé, femme manouche en stationnement sur aire d'accueil).

Ainsi, pour de nombreuses familles, la mobilité est intimement liée au parcours religieux et notamment au bon déroulement des grands rassemblements.

La MET possède 204 lieux de culte sédentaires sont actuellement répartis sur l'ensemble du territoire français :

Carte 2. 1: Répartition des lieux de culte sédentaires de la MET en 2009

■ Lieux de culte

0 110 km

Conception et réalisation: Bergeon Céline, UMR 6588, Migrinter
Source: d'après le site internet de la Mission Evangélique Tsiganes (MET)
Fait avec Philcarto - <http://perso.club-internet.fr/philgeo>

Dans le culte fixe, comme dans le culte itinérant, les mouvements pentecôtiste et évangélique prennent de plus en plus d'ampleur. La désaffiliation au catholicisme marque une évolution du rapport à la religion chez les familles roms. Ces deux mouvements religieux récents ont un double enjeu : tout d'abord, il s'agit d'acquérir une place dans la société et d'être reconnu comme acteur au sein de la cité. Ensuite, ils illustrent la protection de la tradition rom et permettent à ces minorités d'entretenir leur différence : « *L'adhésion pentecôtiste se présente à la fois comme un mouvement vers la conformité et une préservation du décalage. A la limite, le pentecôtisme pourrait apparaître comme un écran derrière lequel, à l'abri de l'intérêt des Gadjé, les Roms et les Manouches, etc. continueraient tranquillement à être eux-mêmes, une nouvelle modalité de l'invisibilité* » (Williams, 1993 : pp.433-445). Ainsi, l'adhésion aux mouvements évangélique et pentecôtiste serait, selon certains, le signe d'un refus à adhérer à la religion de la majorité (Williams, 1993) bien que ces mouvements « *véhiculent bien une image de soi conforme au système des valeurs dominant : amour des autres, respect de la famille, honnêteté, goût du travail* » (William, 1993). L'exposition du culte, qu'il soit catholique, pentecôtiste ou évangélique, montre l'importance du groupe et de l'« effet nombre ». Derrière un intérêt religieux et une réelle croyance, se cache aussi le goût d'être ensemble :

« L'important aussi c'est de se retrouver. On est tous ensemble. C'est ça aussi les rassemblements religieux, on est tous là. On est tous réunis hein. C'est l'occasion qu'on soit tous ensemble dans la famille car souvent c'est toute la famille qui y va »
(Terrain 2010, Deux-Sèvres, Maryon, en terrain familial)

Pourquoi ne sont-ils pas rentrés dans cette église ? C'est pourtant une personne proche, un de leurs cousins qu'on inhume aujourd'hui...Moi qui pensait que la religion était importante, à deux occasions pendant ces deux dernières années, ils ne sont pas rentrés dans l'église pour assister à la cérémonie d'enterrement. Pourtant, pour le baptême de Ryan, ils ont tous pénétrés dans cette église. Peut-être est-ce en rapport avec ce que m'a dit J.J. l'autre fois « *on n'aime pas trop parler des morts, on les veille avant mais après c'est fini, c'est un mélange de respect mais aussi c'est pour nous car ça rappelle des souvenirs et ça fait mal* ». C'est vrai finalement, j'ai assisté à l'annonce du décès de Paul puis à la veillée pendant deux jours. Nous étions tous chez lui, il était là dans sa chambre et nous tous debout autour d'un feu, allumé juste à l'entrée de sa maison. Pendant deux jours nous n'avons pas mangé, juste bu du café et du bouillon. Des moments de silence laissaient place à d'autres, plus gais. Tous debout aux côtés de Paul, autour de ce feu, mes vêtements sentent d'ailleurs encore la fumée. Et si c'était leur cérémonie à eux ? (Journal de terrain).

Le rapport à la religion est donc complexe et pas homogène. La croyance prend une signification particulière en fonction de sa pratique. Comme dans les pôles à vocation économique, le fait religieux prend sens par le nombre, particulièrement par le biais de la famille et du groupe.

D'autres lieux ont été évoqués par les Voyageurs et relèvent d'une importance particulière. En effet, nous pouvons considérer que ces lieux religieux permettent la reproduction d'une mémoire collective dans laquelle s'exprimerait un sentiment d'unité et de solidarité. Si le passé est rarement mentionné dans les entretiens, puisque la douleur qu'il soulève est encore

vive, la mémoire est cependant réactivée par la pratique religieuse dans des temps et des lieux partagés.

2.3. La reproduction des lieux de mémoire

2.3.1. Les lieux de mémoire comme initiateurs de mobilité

Interroger les lieux de mémoire revient à questionner la place de l'Histoire dans les parcours actuels. Cet intérêt provient d'un constat répétitif : si les familles roms n'ont que très rarement parlé de leur passé dans les entretiens, la fréquentation de lieux dont le poids historique est réel, reste une pratique récurrente. La présence de familles en des lieux chargés d'Histoire, comme cela peut être le cas entre le campus universitaire de Poitiers et la route de Limoges, pose la question du rôle de cette Histoire sur les comportements circulatoires actuels : existe-t-il un lien entre la mémoire historique et la pratique de l'espace ? Dans sa thèse, Mathieu Leborgne indique que le développement des mobilités a entraîné une redéfinition des « *questions mémorielles* » (Leborgne, 2006), à partir desquelles deux points de vue peuvent être définis : le passé apparaît comme une « *entrave* » au dynamisme du présent, dans le même temps que ce présent tire les apprentissages du passé -celui-ci étant considéré comme un « *outil* »- (Leborgne, 2006 : 11).

Le lieu de mémoire des familles roms n'est pas matériel : ce n'est ni une stèle, ni un édifice, mais un lieu dans lequel s'exprime une présence. L'évolution des sociétés et la complexification des rapports à l'espace rendent difficile la reproduction des lieux de mémoire, puisque « *l'effacement des modes de vie traditionnels se conjugue [...] avec la fragilité du territoire, le défi est plus grand encore. La mémoire, pour entretenir la conviction de la permanence, doit s'ancrer dans des lieux qu'on ne maîtrise pas nécessairement et pour lesquels il faut développer des modalités d'appropriation particulières* » (Gilbert ; Bock ; Thériault, 2009 : 5). Passé et présent participent donc de la représentation du lieu de mémoire. Celui-ci peut être défini selon deux approches : celle de l'historiographie et celle de la géographie, c'est-à-dire selon l'analyse de l'ancrage de l'Histoire dans l'espace et la façon dont cet enracinement dessine des appartenances et des reconnaissances. Population à tradition orale (Sigot, 1994 : 310), les Roms écrivent et reproduisent leur Histoire par leur présence, leur discours ainsi que leur expérience des lieux. L'approche géographique du lieu de mémoire introduite par Piveteau en 1995 définit la façon dont celle-ci s'entrecroise dans les repères territoriaux quotidiens (Piveteau, 1995). En cela, « *les lieux de mémoire naissent à vrai dire d'une relation particulière entre un groupe et un lieu* » (Gilbert ; Bock ; Thériault, 2009 : 9). Appartenant au passé mais vivifié par la pratique présente, le lieu de mémoire fait appel à l'imagination de ceux qui le vivent et le perpétuent. Pour Pierre Nora, le lieu de mémoire est dual « *clos sur lui-même, fermé sur son identité et ramassé sur son nom, mais constamment ouvert sur l'étendue des significations* » (Nora, 1984). La mémoire collective

est donc remobilisée à chaque investissement symbolique et historique du lieu car « *c'est par l'espace, c'est dans l'espace que nous trouvons les beaux fossiles de durée concrétisés par de longs séjours. L'inconscient séjourne. Les souvenirs sont immobiles, d'autant plus solides qu'ils sont mieux spatialisés* ». (Bachelard, [1957], 1983 : 28). L'espace est ici le support de l'expression mémorielle ; cette mémoire est collective, puisque le lieu est investi par la famille et le groupe. C'est, en quelque sorte, une commémoration par la présence et par la pratique du lieu. Pour certaines familles, ces lieux font partie intégrante du parcours. Ils ne s'inscrivent cependant pas dans des moments qui seraient uniquement dédiés au recueillement. C'est penser aux ancêtres par l'investissement du lieu : « être là ». Et un « être là » se mesure également dans le déploiement des activités quotidiennes. Perpétuer l'investissement de lieux chargés d'Histoire permet également aux Voyageurs de ne pas « oublier l'Histoire » : « *Oubli, outil, présent : c'est bien par un détour critique des rapports au passé et à la mémoire que se forment les bases de ces objets contemporains ; la mémoire, même requestionnée, reste donc plus que présente* » (Leborgne, 2006 : 11). Ces pôles peuvent donc être spatialisés en tant que lieu de mémoire, dans le même temps qu'ils peuvent être des lieux à vocation économique ou religieuse. Ce sont les dynamiques familiales qui les font vivre.

2.3.2 *Quand l'Histoire génère du lieu*

Parler de l'immatérialité des lieux de mémoire induit un retour vers les événements passés qui les ont forgés en tant que tels. En quoi ont-ils façonné cette Histoire ? Comment ont-ils contribué, et contribuent-ils encore, à la diversité des groupes rroms en France et en Belgique ? Il s'agit donc ici d'analyser la façon dont ces groupes appréhendent leur passé, à travers leur mobilité.

Faisant l'expérience d'un contexte répressif continu, les groupes rroms ont connu, au cours du 20^{ème} siècle, des persécutions sans précédent. Au même titre que les populations juives, les groupes de nomades ont été considérés comme dangereux. Ainsi, dès 1937, Himmler, alors commandant de la SS, autorise la police à arrêter les Voyageurs. L'année suivante, les enfants sont chassés des écoles allemandes, et c'est une première période d'internement qui débute. Très peu parlent de leur Histoire, non pas par oubli mais par respect pour ceux qui ne sont pas revenus des camps. Et les souvenirs rappellent à l'horreur : « *Si la parole est absente, et les Tsiganes si réticents à raconter leurs souvenirs qu'ils garderaient des années 1936-1946, c'est précisément qu'il ne s'agit ni d'un exercice de mémoire, ni d'un travail sur la mémoire. L'événement dont il s'agit est d'une autre portée : en cette période noire, l'âme d'un peuple s'est fracturée, et cette autre part de soi, morts et vivants liés, dont rescapés et descendants portent le destin, appartient au silence* » (Asséo, 1993 : 571).

Bien que les populations rroms aient subi le même sort dans l'ensemble des pays européens, l'Allemagne occupe une position singulière, car elle est à l'origine du processus d'internement et d'extermination de ces groupes. Ainsi, l'Allemagne, préoccupée par la

maîtrise biologique et raciale, a considéré les Rroms comme une « *population génétiquement criminogène* » qui devait faire l'objet de contrôles rigoureux, et ce dans toutes ses déclinaisons : du simple contrôle de leur liberté à celui de leur reproduction. C'est ainsi que ces populations ont été internées dans des camps où les conditions de vie étaient misérables. Jugées comme des « *criminels irrécupérables* » (Oufkir, 2005), les populations rroms ont été victimes d'un processus de stérilisation de masse et d'euthanasie. Deux positions s'affrontent : celle des policiers qui recommandent l'expulsion des Rroms hors du Reich vers dans des camps d'internement, en vue d'une « *rééducation* », et celle des scientifiques raciaux qui les considèrent comme une « *race à caractère dégénérée* ». Les camps de la mort font leur apparition dès le début des années 1940. A l'image de la volonté guerrière de conquérir des territoires, les lieux d'internement (appelés *Zigeunerlager*) sont dispersés au sein même de l'Europe, comme en Ukraine, en Russie, dans les Pays Baltes, en Serbie. L'espace géographique des camps de concentration est multisite. C'est dans « *le camp des familles* » à Auschwitz-Birkenau que se déroulent des expérimentations humaines avec, comme point final, dans la nuit du 1^{er} août 1944, l'utilisation des chambres à gaz (Etudes Tsiganes, 1995). L'idéologie nazie a mis fin à la vie de dizaines de milliers de Rroms (les estimations parlent de 500 000 à 600 000 personnes) : « *On ne connaît pas exactement le nombre de Tsiganes tués au cours de la Shoah. Bien que des chiffres exacts ou des pourcentages ne puissent pas être vérifiés, les historiens estiment que les Allemands et leurs alliés auraient exterminé de 25 à 50% de tous les Tsiganes européens. Sur environ un million de Tsiganes vivant en Europe avant la guerre, au moins 220 000 auraient ainsi été tués* »⁷⁶.

Le rejet des populations nomades sur le territoire français était fréquent bien avant la Seconde Guerre mondiale : « *l'internement des Tsiganes, en France de 1940 à 1946, ne fut pas exactement une conséquence de la Seconde Guerre mondiale, même si celle-ci semble avoir été à l'origine ; il fut plutôt la suite logique d'un rejet qui avait commencé un demi-millénaire plus tôt* » (Sigot, 1999 : 19) La non-considération des populations nomades, couplée à la crainte que provoquait la présence de cette population, était manifeste. Ainsi, la raison pour laquelle les populations rroms ont été internées a vite été trouvée : c'est la peur de l'espionnage qui a été mise en avant, notamment à cause de la circulation régulière de ces populations à travers tout le territoire. Implicitement, cet internement « *ne peut pas se comprendre sans rappeler deux vérités honorables : la xénophobie de notre pays qui put se manifester sans retenue dès les premières heures du conflit, et le rejet des nomades par nos concitoyens qui virent sans mauvaise conscience ces hommes, ces femmes et ces enfants parqués derrière les barbelés de nos camps. Les Français ayant toujours considérés les Tsiganes comme des étrangers, ce qu'ils n'étaient pour la plupart, ces deux réalités se sont alors particulièrement confondues. C'est oublier leur histoire et la nôtre* » (Sigot, 1999 : 19).

C'est en novembre 1939 qu'est ordonnée la surveillance des populations nomades et des forains. Cet avis paraît dans *Le Petit Parisien* : « *L'expulsion des nomades et des forains. Avis important. Comme suite à la communication déjà faite par la Gendarmerie au sujet des nomades, Les Forains, tels qu'ils sont définis par la loi du 16 juillet sont invités à quitter*

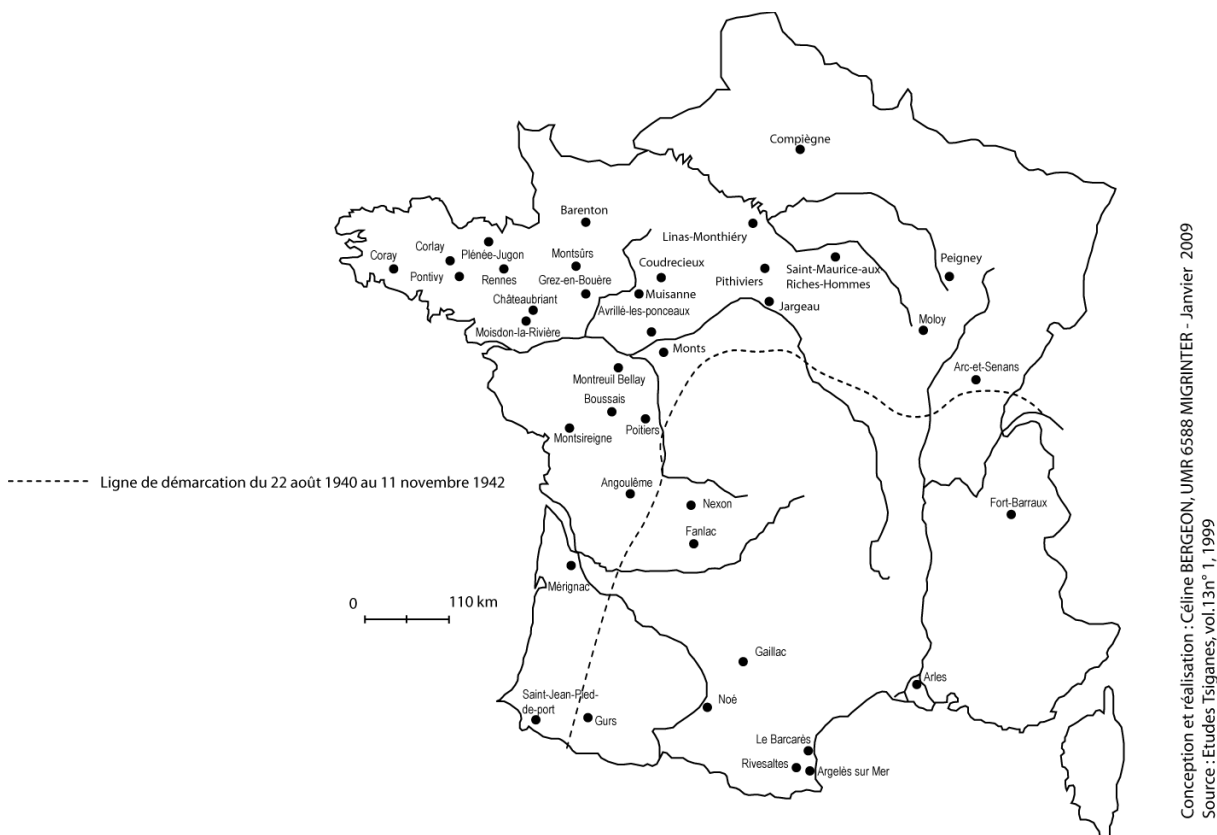
⁷⁶ Encyclopédie de la Shoah. <http://www.ushmm.org/wlc/article.php?lang=fr&ModuleId=75> le 21/10/2008

immédiatement le département de Maine-et-Loire et à ne plus y revenir. A titre de renseignement, la circulation et le séjour des nomades et des forains sont également interdits en Indre-et-Loire. Leur circulation dans les départements limitrophes : Vienne et Deux-Sèvres, est interdite (Arrêté du Général Commandant de la 9^e Région en date du 22 octobre 1939 et additif n° 2413/2 du 31 octobre 1939) ». Ainsi, au même titre que les étrangers, les Roms représentaient un danger pour la sécurité publique et ont été visés par deux procédures : celle de l'exclusion des territoires et celle de l'assignation à résidence. C'est la circulation des Voyageurs qui était directement visée.

Le 6 avril 1940, Albert Lebrun, alors Président de la République, signe un décret qui conforte les positions prises jusqu'alors envers les populations nomades : *« les incessants déplacements des nomades, qu'il ne faut pas confondre avec les forains, industriels ou commerçants, pour la plupart honorablement connus, leur permettent de surprendre des mouvements de troupes, des stationnements d'unités, des emplacements de dispositifs de défense, renseignements importants qu'ils sont susceptibles de communiquer à des agents ennemis. Il convenait d'interdire la circulation des nomades et de les astreindre à une résidence forcée sous la surveillance de la police et de la gendarmerie. [...] Il en sera enjoint de se rendre dans une localité où ils seront tenus à résider sous la surveillance de la police. Cette localité sera fixée pour chaque département par arrêté du Préfet »*. Avec l'approbation de ce texte, Albert Lebrun signe et organise l'internement des Voyageurs ; c'est le début d'une longue période de violences et de persécutions envers ces populations. Les autorités allemandes ordonnent à leur tour, le 14 octobre 1940, à chaque préfet de la zone occupée, de rassembler les nomades dans des camps.

Ainsi, les populations nomades en France ont, depuis des siècles, été l'objet d'atteintes importantes envers leur liberté (assignation à résidence, expulsion des territoires etc.) et, plus grave encore, envers leur condition humaine. La carte ci-dessous (carte 2.2) montre la localisation des camps d'internement de la population rrom en France. De nombreux espaces de rassemblement ont ainsi été créés, en vue de les canaliser, et dans le but ultime de limiter leur reproduction, par des pratiques d'extermination ou encore de stérilisation.

Carte 2. 2: Localisation des camps d'internement des populations Roms en France au cours de la Seconde Guerre mondiale



L'évocation régulière de ces lieux mémoriels historiques justifie ce court exposé de l'Histoire des Roms en France, notamment au cours du 20^{ème} siècle. En effet, même s'ils ne s'attardaient pas sur cette période de leur Histoire, les Voyageurs rencontrés ont exprimé un engagement d'ordre symbolique allant dans ce sens. Ces lieux sont identifiés comme des « *pôles du souvenir* » ou « *rappels* », tels que Maurice Halbwachs les a définis à partir de 1918. Ces lieux proviennent d'« *expériences, événements, et émotions vécus par l'individu [et] s'insèrent tous dans un contexte particulier, spatialement, temporellement et surtout socialement marqué, que l'individu soit physiquement seul ou entouré ; ainsi se créent les souvenirs* » (Leborgne, 2006 : 29).

Si les acteurs montrent beaucoup de difficultés à échanger sur l'Histoire, ce « devoir » de mémoire s'illustre à travers l'espace, celui-ci devenant le support de l'expression de cette mémoire collective. C'est le cas, par exemple, du camp d'internement de Poitiers, situé route de Limoges, initialement réservé pour accueillir les réfugiés espagnols et qui, à partir de 1940, est devenu un des lieux d'enfermement des populations nomades. Entre 1939 et 1944, environ 2 900 personnes ont été internées, dont 1 900 juifs et 600 nomades, qui ont été ensuite redirigés vers les camps d'extermination. Actuellement, ces lieux sont essentiels pour les

familles. Ils détiennent un rôle tout aussi important que les pôles économiques et religieux au sein du parcours.

D'autres lieux font également appel au souvenir. Ce sont les communes dans lesquelles reposent les défunts du groupe. Parfois, ces lieux deviennent le noyau central de l'itinéraire, autour duquel les pôles économiques et religieux gravitent. Quelquefois, les familles choisissent de s'y rattacher juridiquement⁷⁷.

L'analyse des lieux vécus, permet de mettre en évidence deux éléments importants. Dans un premier temps, l'itinéraire est composé de lieux dont la diversité est manifeste. Ces lieux sont néanmoins connus et reconnus par la régularité de leur fréquentation. Cette diversité n'empêche pas la complémentarité de ces pôles. Au-delà de la simple exposition du parcours, des logiques de fréquentation s'entremêlent. Dans un second temps, on constate que le choix d'un itinéraire s'appuie sur des considérations familiales et de groupes. Envisager le parcours comme un agrégat de lieux aux multiples fonctions ne permet pas de comprendre l'intégralité du parcours, et ne reflète pas les liens étroits qui peuvent unir les familles avec l'espace. L'unité familiale est le fil conducteur de la circulation, puisque qu'elle détient une place prépondérante dans la continuité et dans la reproduction du voyage. Les événements sont vécus et prennent sens en famille. Les différents témoignages montrent l'importance « d'être ensemble » et de « faire ensemble ». Ces deux observations se proposent alors de définir des figures originales de la circulation des Voyageurs.

3. Comportements spatiaux et dynamiques sociales : les figures de la circulation

Les logiques de parcours sont propres à chaque famille. Chacune d'entre-elles possède ses repères sociaux, religieux, économiques ou encore historiques. Elles produisent des stratégies spatiales et des comportements circulatoires spécifiques. « *L'organisation communautaire productive* » (Robert, 2007 : 79) décrirait alors des stratégies particulières, exprimées sur et dans l'espace. Autrement dit, comment les Voyageurs, unité sociale et familiale reconnue, structurent-ils leur espace de circulation ? Quelle est leur empreinte spatiale, et de quelle manière se déploie-t-elle ?

Les résultats obtenus à partir du travail de terrain mettent en évidence plusieurs types de stratégies spatiales, dans lesquelles les Voyageurs circulants comme les sédentaires possèdent un rôle particulier.

⁷⁷ Pour rappel : La loi du 3 janvier 1969 sur l'exercice des activités ambulantes instaure des « communes de rattachement » qui sont impérativement mentionnées sur les titres de circulation que possèdent les Voyageurs de plus de 16 ans.

3.1. Recomposition familiale et dispersion spatiale

La circulation, tout comme le stationnement, est soumise à des logiques que l'on pourrait qualifier de stratégiques. En effet, au cours des échanges avec les Voyageurs, des logiques de fréquentation des lieux ont pu être identifiées, comme nous avons pu le voir dans le point précédent. Cependant, il ressort également des discours des Voyageurs, qu'il existe des « stratégies économiques », dessinant un redéploiement, ou un éloignement, des familles composant le groupe. C'est ce que J.J explique de l'époque où sa famille est arrivée en Bretagne :

« L'été on était sur le littoral et l'hiver à l'intérieur des terres. Par contre, il faut « circuler économiquement », c'est qu'il ne faut pas qu'il y ait trop de voyageurs au même endroit, on fait presque quand même tous les mêmes activités, les demandes ça court pas non plus, si il y a trop de concurrence et trop d'offres, y aura forcément des voyageurs qui gagneront moins que les autres. Dans ces cas-là il faut partir. On était rendu à un point où on devait faire des métiers spéciaux pour se démarquer car à peu près tout le monde faisait les mêmes activités » (Entretien avec J.J, Voyageur manouche en reprise du voyage, 2005).

3.1.1. La dispersion spatiale : une stratégie pour contrer la concurrence économique

Une offre de main-d'œuvre trop importante amoindrit les opportunités économiques. Aussi, l'ensemble des entretiens, qu'ils se soient déroulés avec des Voyageurs circulants ou d'autres sédentaires, ont mis en évidence une régulation du couple « offre et demande de main-d'œuvre » sur un même territoire. Ce système évite la concurrence entre les groupes qui ont investi un même espace. Cet éclatement spatial des membres du groupe, correspond à la réalité sociale de leur mobilité et n'est pas synonyme de perte de l'unité sociale. La circulation de l'information devient essentielle (certains travailleurs sociaux parlent de « *téléphone manouche* ») et elle entraîne différents processus de redéploiement de la main-d'œuvre. Cette dispersion spatiale est économiquement utile, mais elle l'est également d'un point de vue social, puisqu'elle permet aux groupes d'avoir une « emprise » plus importante sur les espaces qu'ils traversent. De même, elle instaure un équilibre dans la relation entre les membres du groupe, les conflits pouvant être réglés par une décision d'éloignement temporaire. Néanmoins, elle garde une connotation à dominante économique, et met en avant une certaine autonomie, dans le sens où celle-ci « *s'exprime dans l'action par un savoir-faire comme capacité de distinction et de différenciation du sujet et de constitution d'un monde, et par un pouvoir-faire comme capacité d'affirmation et d'initiative du sujet et de transformation du monde* » (Ma Mung, 1999 : 49).

La dispersion spatiale est une pratique répandue au sein des groupes pour qui l'itinérance est encore ancrée. De nombreux Voyageurs, qui se sont sédentarisés par obligation ou par choix, ne bénéficient plus des réseaux instaurés par la mobilité et le mouvement. Néanmoins les

savoir-faire et les spécialisations professionnelles demeurent, et certains espaces peuvent être ainsi « surpeuplés » de Voyageurs offrant la même main-d'œuvre, ce qui accentue les situations de précarité professionnelle et économique. Nous avons pu voir que l'unité du groupe n'est pas corrélative d'une attache permanente de chaque famille à celui-ci. Au contraire, celle-ci détient un rôle « d'entretien de la mobilité » :

« On a des cousins un peu partout dans la région. C'est bien, comme ça on voyage plus, ça nous permet de nous déplacer un peu vers eux. Des fois on se déplace pour une journée pour aller voir des amis ou par aller dans d'autres associations qui sont en relation avec la nôtre. L'été, on est souvent partis voir les cousins. » (Terrain 2005, Charente-Maritime, Palou, femme manouche sédentarisée sur terrain familial).

Derrière cette notion de dispersion spatiale, se trouve celle de la solidarité. L'éclatement des familles composant le groupe, peut servir de « lieu de rechange » au cas où une famille rencontrerait des difficultés pour trouver des opportunités économiques sur le territoire qu'elle fréquente. Le précédent témoignage aborde le phénomène de la dispersion spatiale : « *on a des cousins un peu partout dans la région* » ; mais également un autre processus qui découle directement de la dispersion, celui du regroupement : « *l'été on est souvent partis voir les cousins* ». Ainsi, au même titre que l'arrêt, indissociable de la mobilité, la recomposition familiale l'est également pour la dispersion spatiale. Faisant partie d'un processus global, ces deux pratiques amènent les Voyageurs à contrôler un espace par un redéploiement, puis par un regroupement des familles.

3.1.2. La recomposition familiale : quand le groupe réunit ses forces

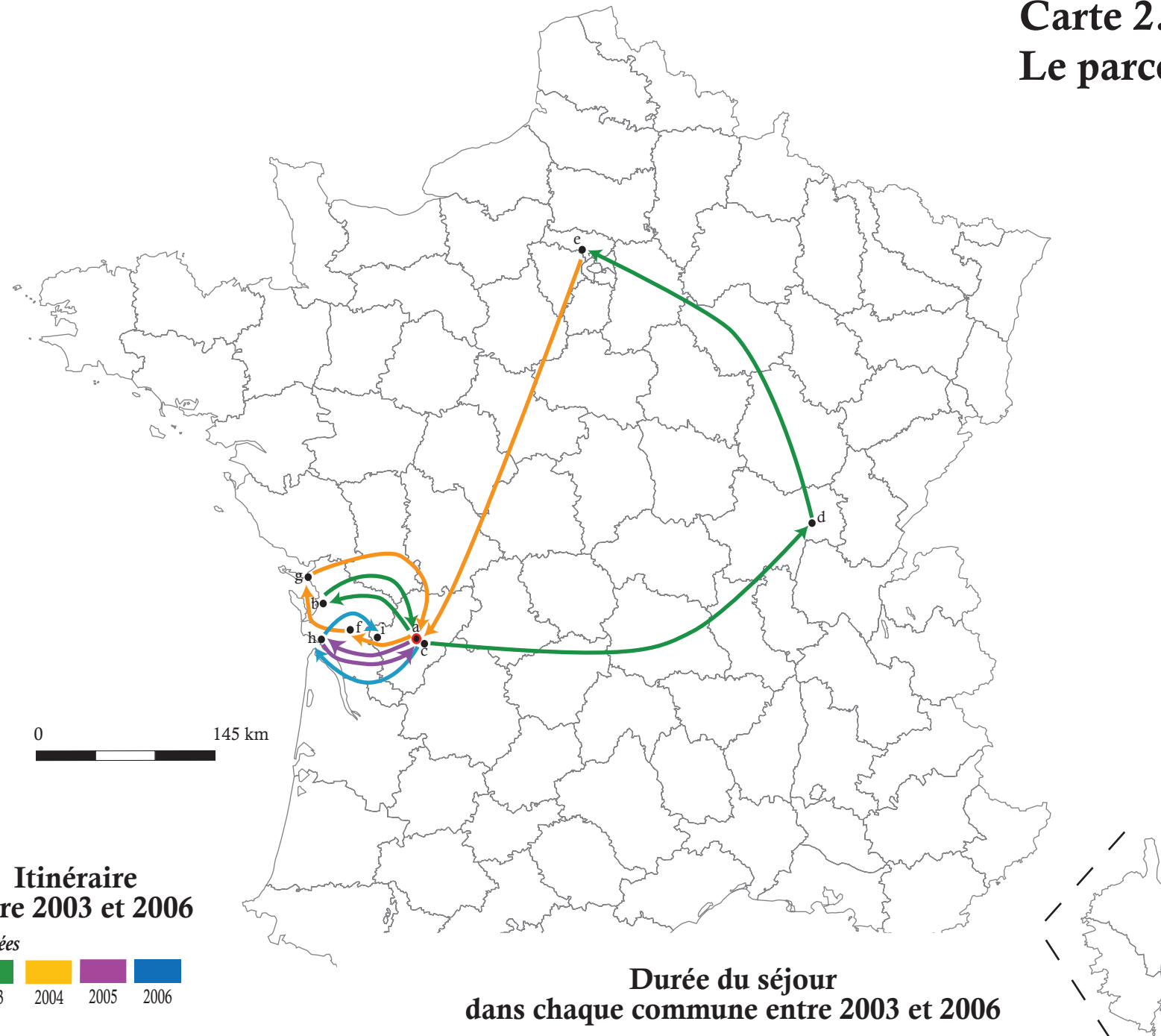
La recomposition familiale décrit un rassemblement des familles initialement et majoritairement dispersées pour des raisons économiques. Les causes de cette réunion sont néanmoins plus hétéroclites que celles issues de la dispersion. En effet, les raisons économiques sont un élément primordial de rassemblement. C'est le cas, par exemple, des familles de la région Poitou-Charentes qui se réunissent sur le littoral pendant la belle saison, pour répondre à la demande des touristes (ventes de produits touristiques), ou qui s'engagent dans des travaux agricoles saisonniers (vignes de la Charente notamment). En parallèle à ces facteurs économiques, la recomposition familiale répond également à une logique sociale. De nombreuses familles se rassemblent pour se rendre et participer à des grandes réunions religieuses. C'est le cas des conventions comme nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent.

Enfin, d'autres moments familiaux tels que les baptêmes ou les mariages sont sources de rassemblement, souvent sur plusieurs jours.

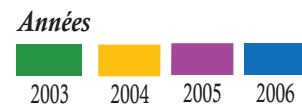
Si la dispersion spatiale détient une fonction bien identifiée pour le maintien de l'équilibre du groupe, c'est le cas également de la recomposition familiale où les solidarités peuvent être réactivées. Ce sont des moments d'échanges intenses, où l'information circule de façon

directe entre les membres des groupes. Des alliances sont à ces moments précis créées, renégociées ou rompues.

Carte 2.3 Le parcours de Charles entre 2003 et 2006



Itinéraire entre 2003 et 2006



Pour l'année 2003, l'itinéraire collecté débute le 1er janvier 2003
 Pour l'année 2006, l'itinéraire collecté se termine le 08 septembre 2006

Parcours
 → sens du parcours

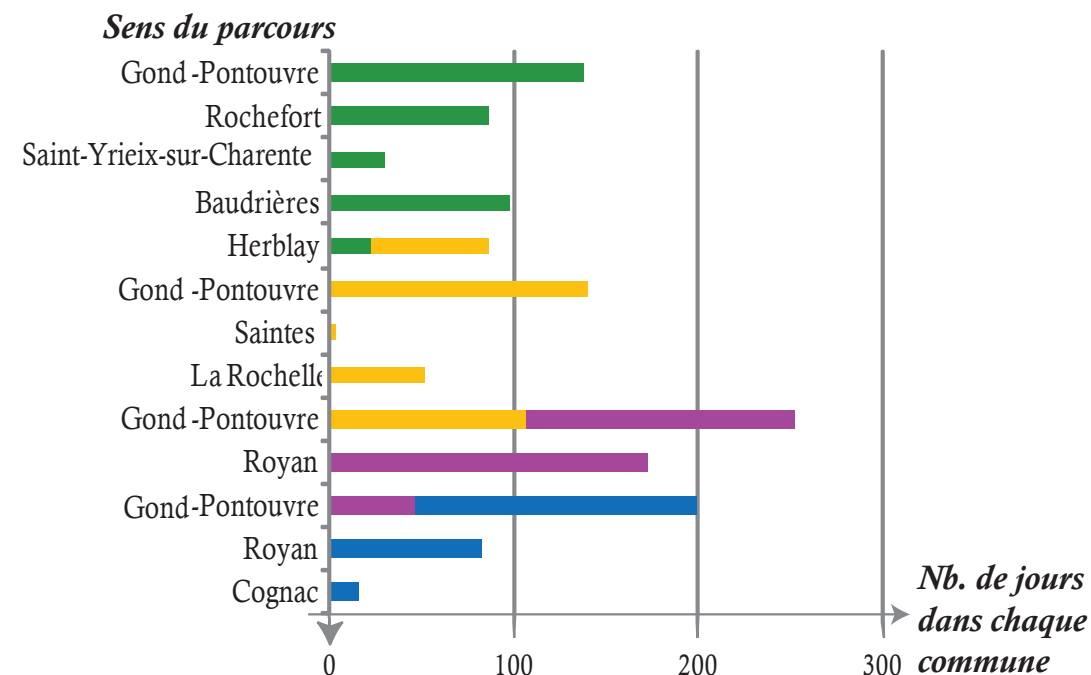
Lieux

- Commune de départ (Gond-Pontouvre)
- Commune investie pendant le parcours

Identification des lieux

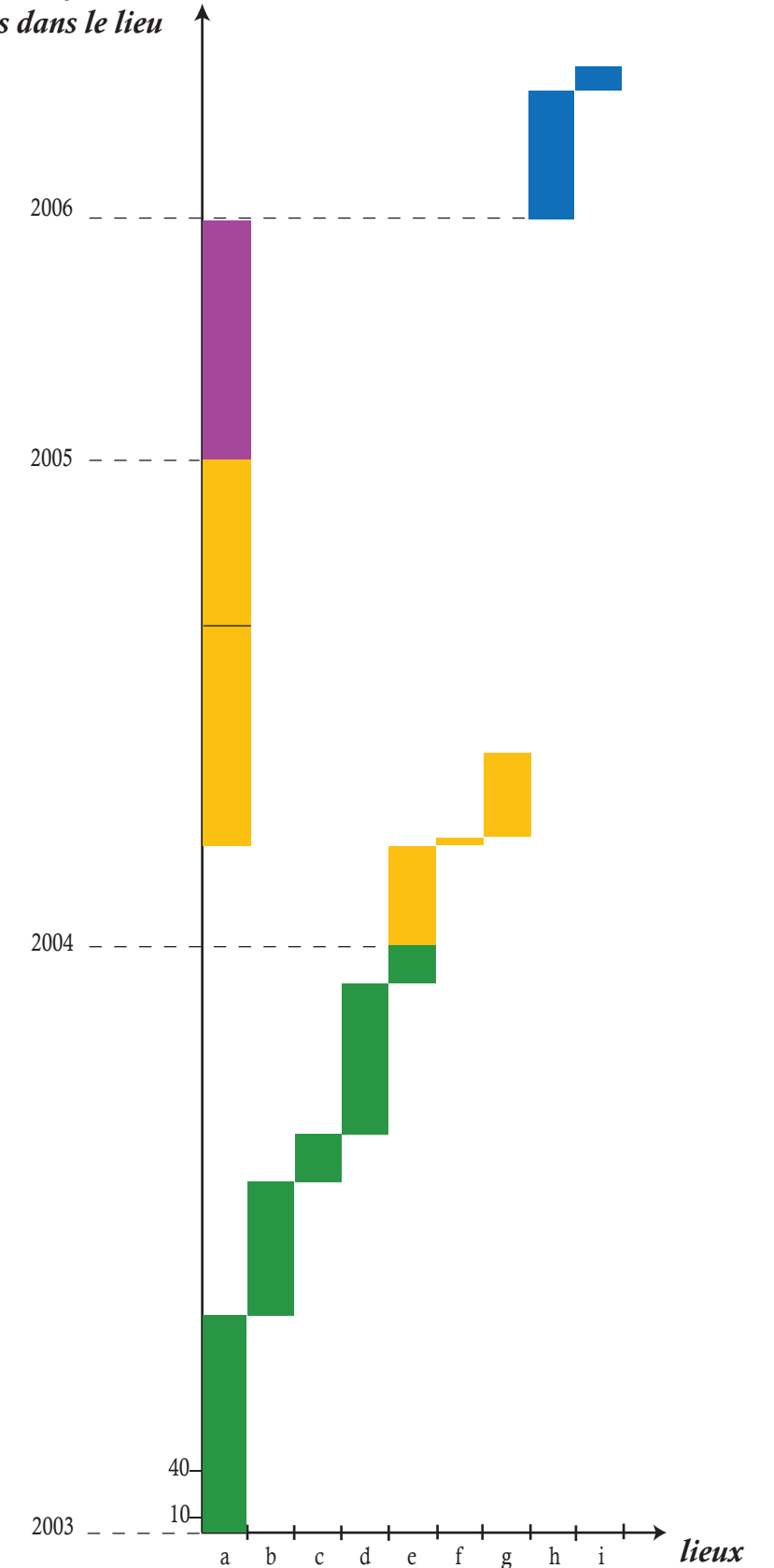
- a : Gond-Pontouvre
- b : Rochefort
- c : Saint-Yrieix-sur-Charente
- d : Baudrières
- e : Herblay
- f : Saintes
- g : La Rochelle
- h : Royan
- i : Cognac

Durée du séjour dans chaque commune entre 2003 et 2006



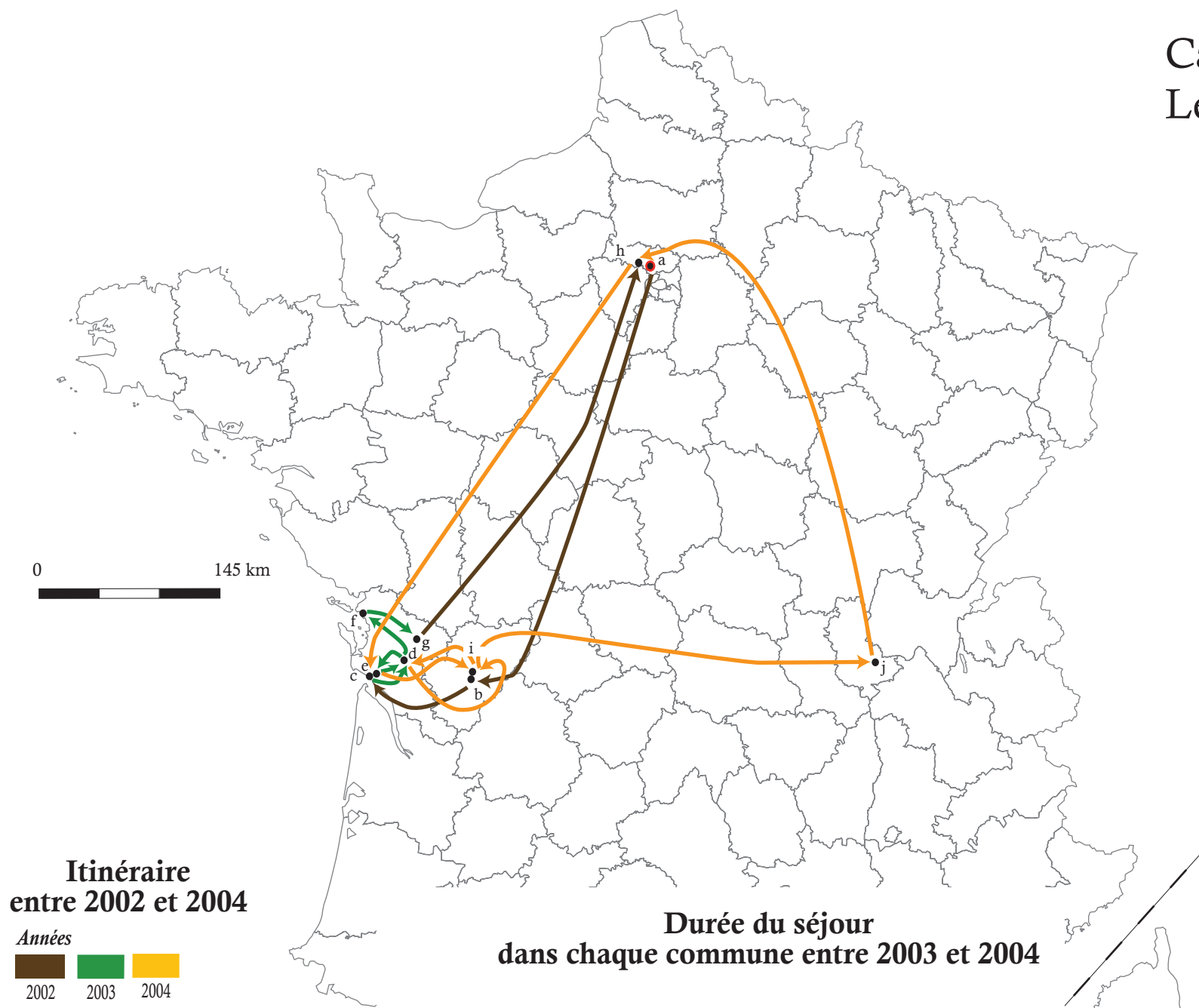
Projet circulatoire : temporalité et régularité dans l'investissement des lieux

Nombre de jours passés dans le lieu



Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER, Août 2010
 Sources : Carnet de réexpédition ADAPGV 86 (2002-2006), Travail de terrain (2004-2006),
 Graphique du projet circulatoire réalisé d'après la méthodologie employée par l'ANR MEREV - Migrinter, Enquête
 "Mobilités circulaires" Module biographique.

Carte 2.4
Le parcours de Joseph entre 2002 et 2004



Itinéraire entre 2002 et 2004



Pour l'année 2002, l'itinéraire collecté débute le 11 juin 2002

Parcours

→ sens du parcours

Lieux

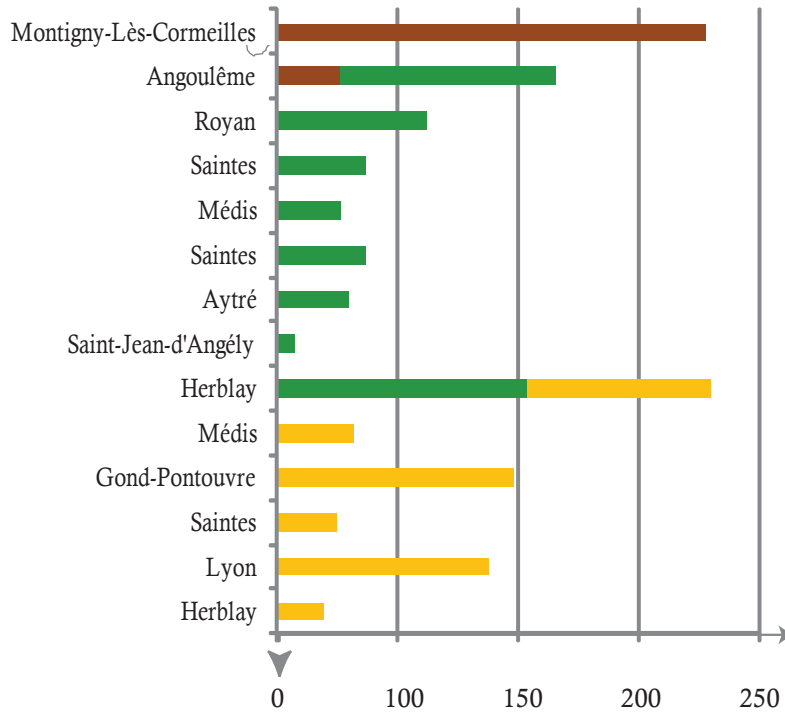
- Commune de départ (Montigny-lès-Cormeilles)
- Commune investie pendant le parcours

Identification des lieux

- a : Montigny-lès-Cormeilles
- b : Angoulême
- c : Royan
- d : Saintes
- e : Médis
- f : Aytré
- g : Saint-Jean-d'Angély
- h : Herblay
- i : Gond-pontouvre
- j : Lyon

Durée du séjour dans chaque commune entre 2003 et 2004

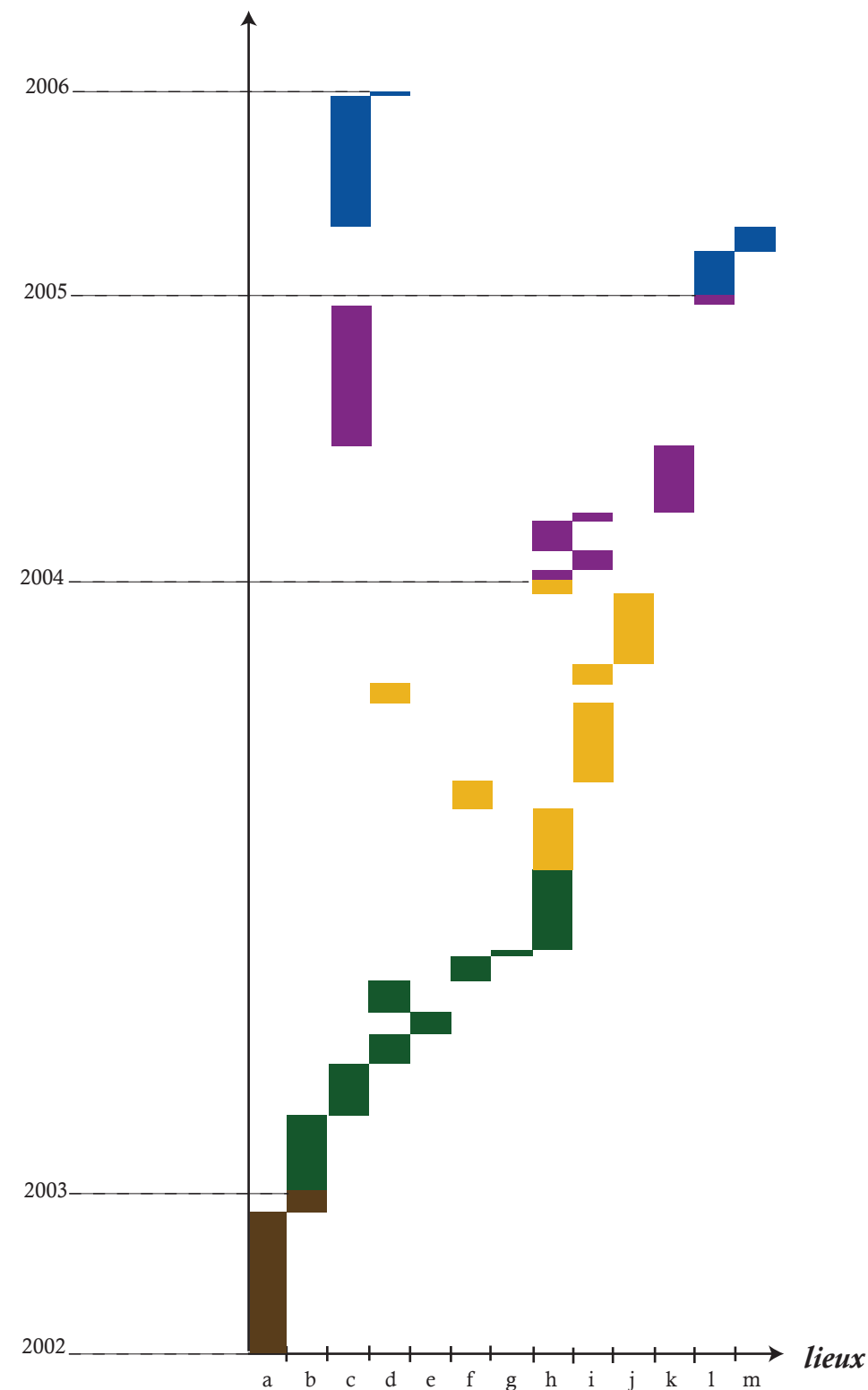
Sens du parcours



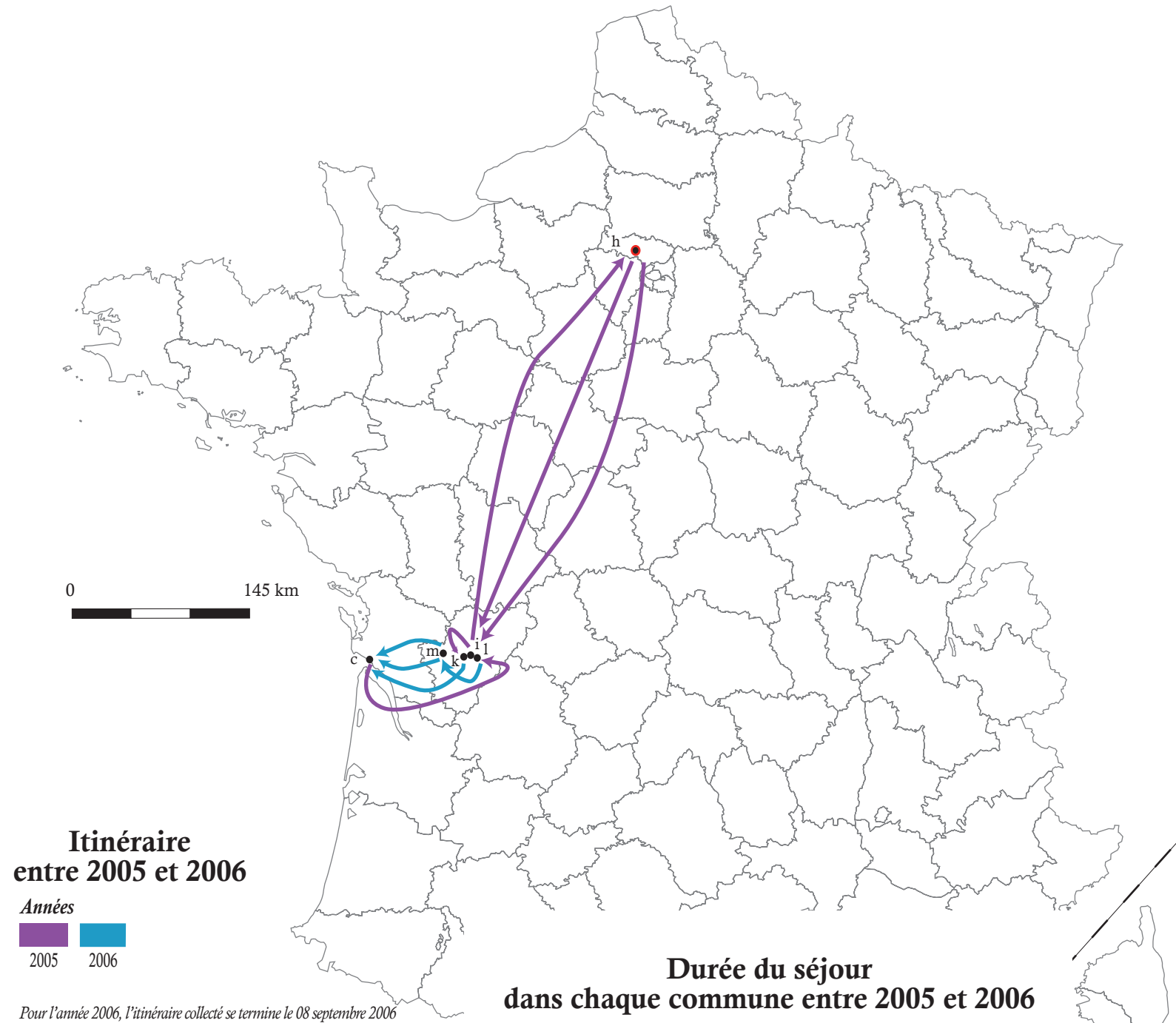
Nb. de jours dans chaque commune

Projet circulaire : temporalité et régularité dans l'investissement des lieux

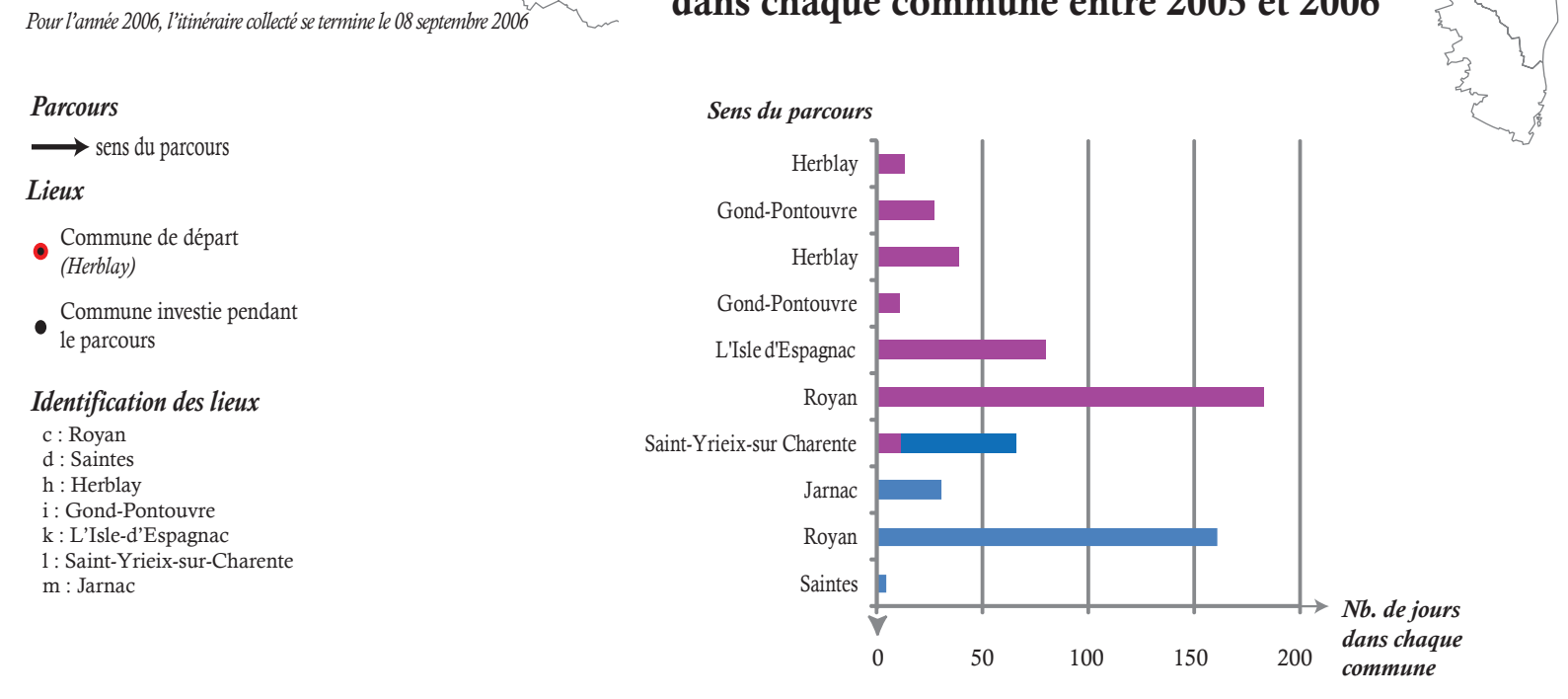
Nombre de jours passés dans le lieu



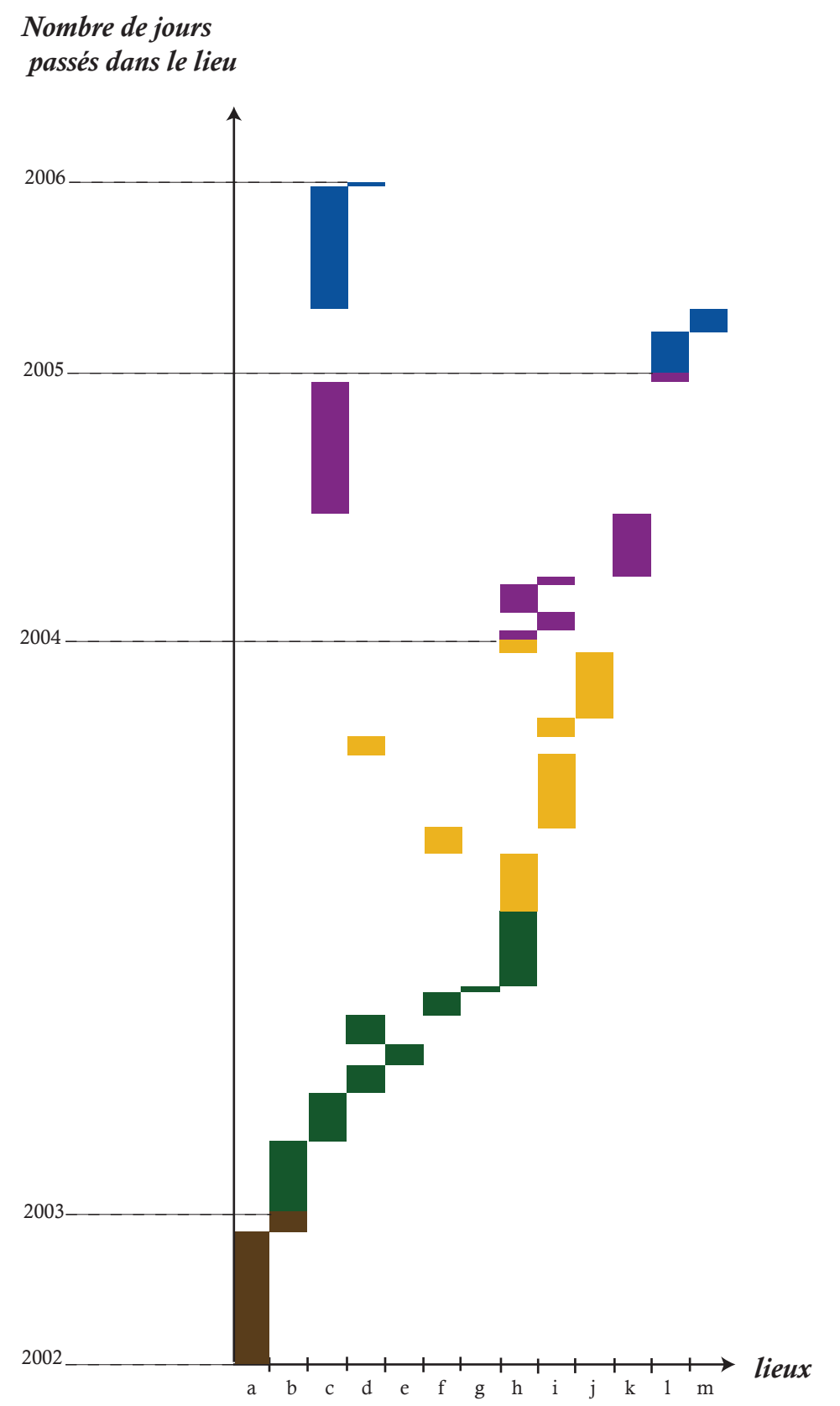
Carte 2.5
Le parcours de Joseph entre 2005 et 2006



Durée du séjour dans chaque commune entre 2005 et 2006

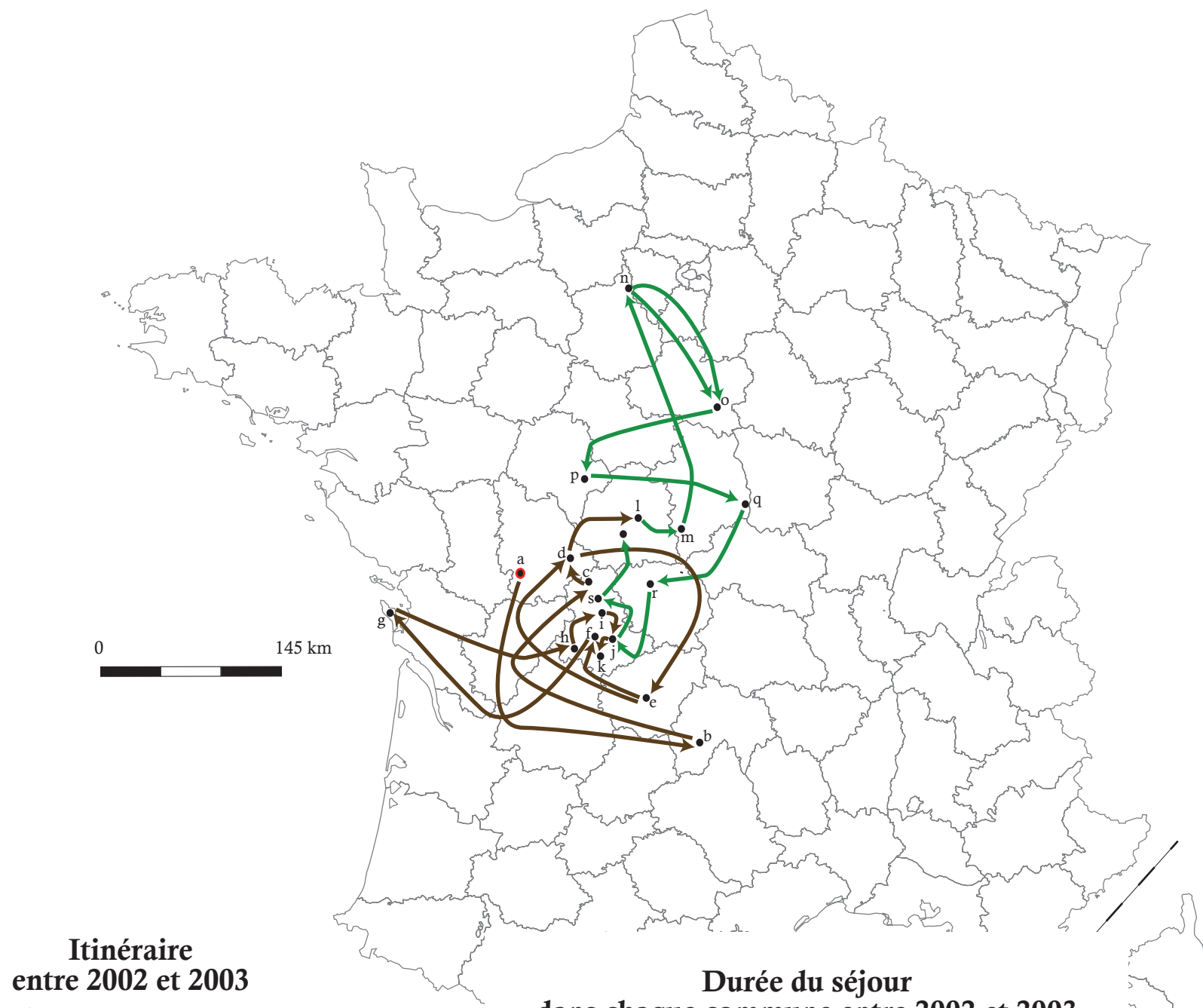


Projet circulaire : temporalité et régularité dans l'investissement des lieux



Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER, Août 2010
Sources : Carnet de réexpédition ADAPGV 86 (2002-2006), Travail de terrain (2004-2006), Graphique du projet circulaire réalisé d'après la méthodologie employée par l'ANR MEREV - Migrinter, Enquête "Mobilités circulaires" Module biographique.

Carte 2.6
Parcours de Vincent entre 2002 et 2003



**Itinéraire
entre 2002 et 2003**

Années
2002 2003

Pour l'année 2002, l'itinéraire collecté débute le 23 avril 2002

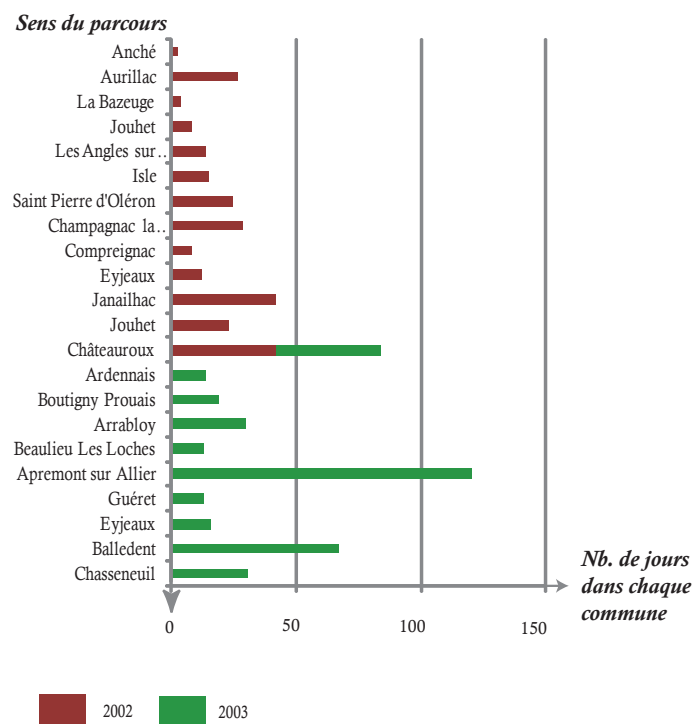
Parcours
→ sens du parcours

Lieux
● Commune de départ (Anché)
● Commune investie pendant le parcours

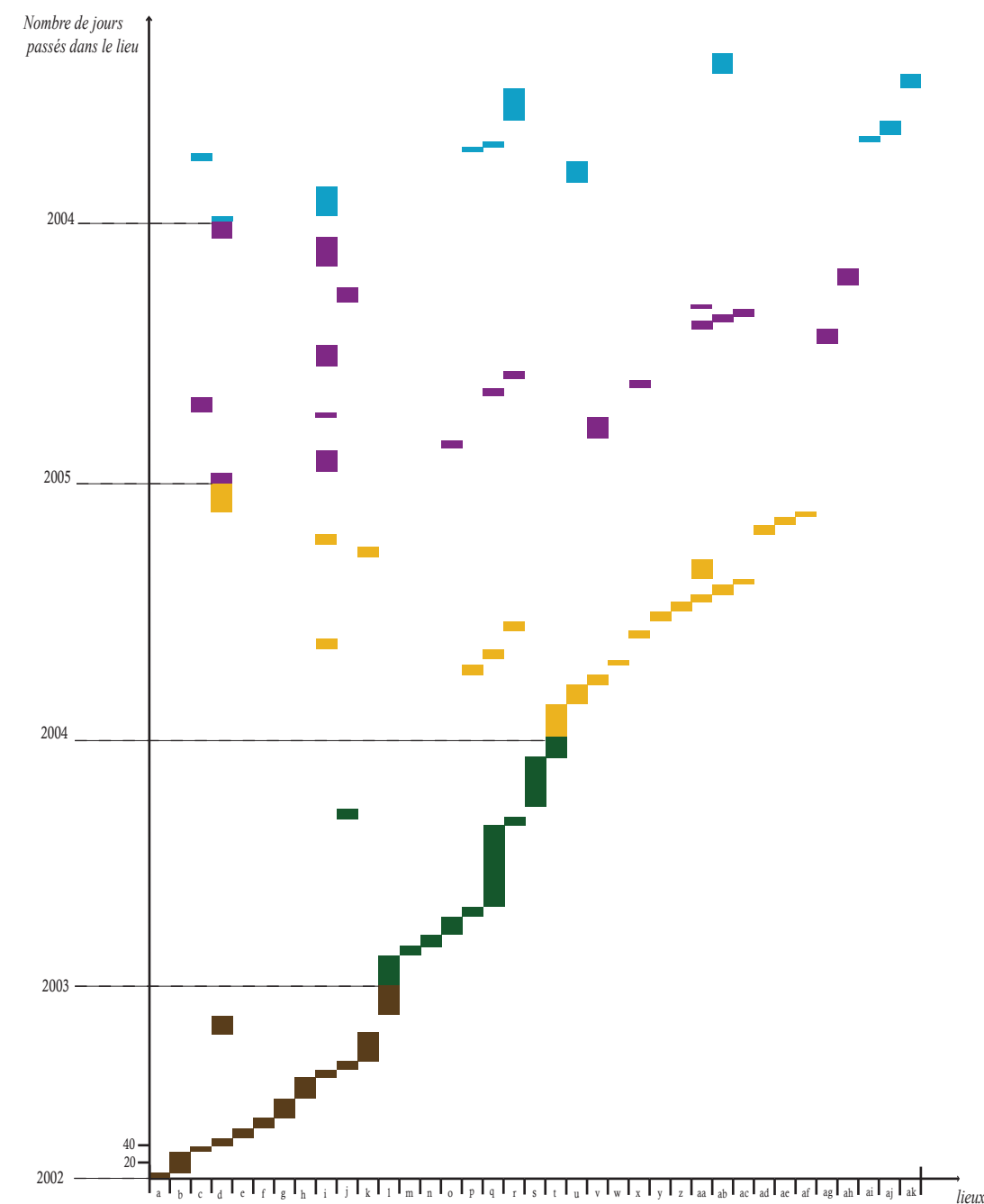
Identification des lieux

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| a : Anché | k : Janailliac |
| b : Aurillac | l : Châteauroux |
| c : La Bazeuge | m : Ardennais |
| d : Jouhet | n : Boutigny-Prouais |
| e : Les Angles sur Corrèze | o : Arrabloy |
| f : Isle | p : Beaulieu-les-Loches |
| g : Saint-Pierre d'Oléron | q : Apremont-sur-Allier |
| h : Champagnac-la-Rivière | r : Guéret |
| i : Compreignac | s : Balledant |
| j : Eyjeaux | t : Chasseneuil |

**Durée du séjour
dans chaque commune entre 2002 et 2003**

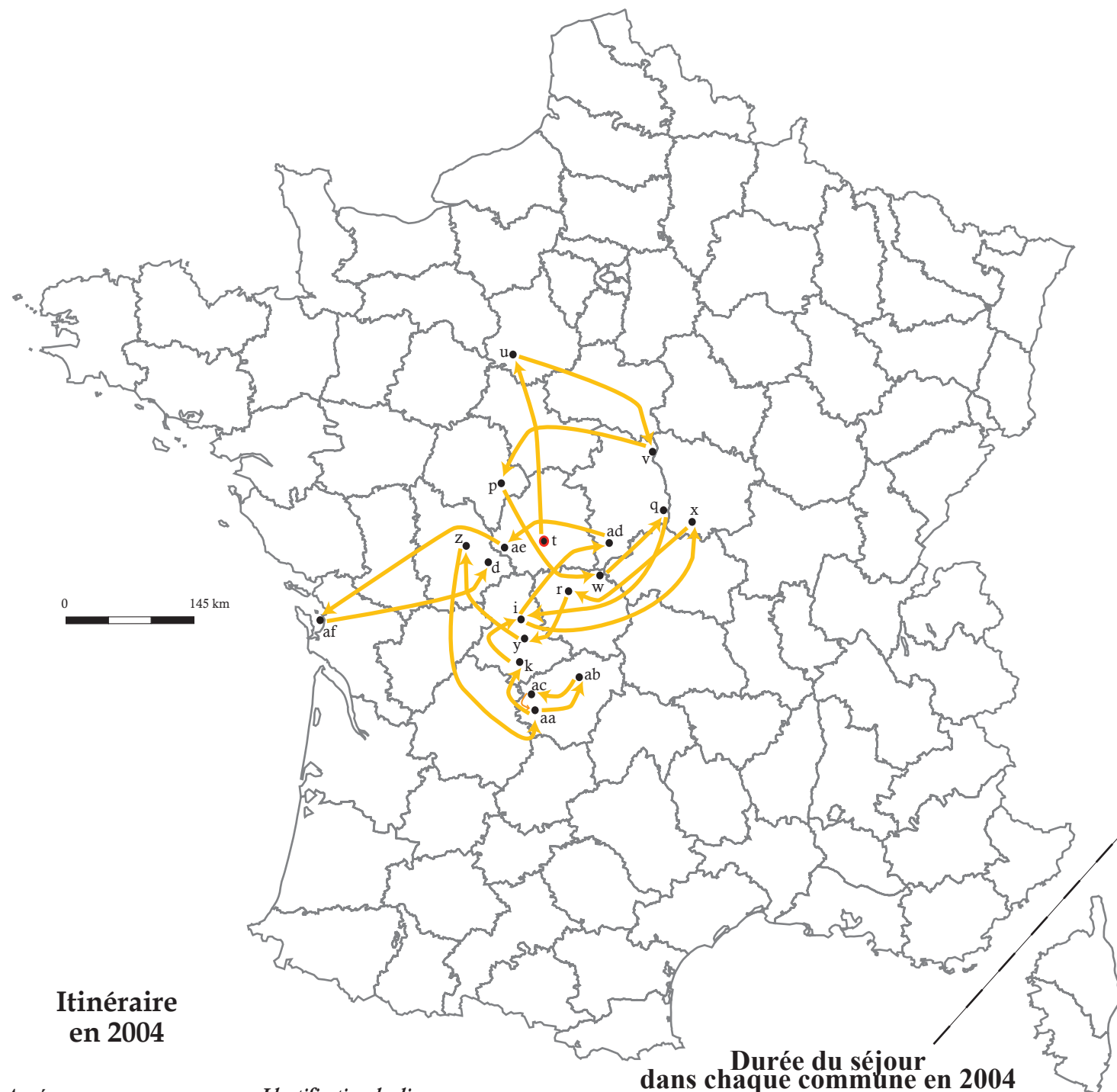


**Projet circulaire : temporalité et régularité
dans l'investissement des lieux**



Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER, Août 2010
Sources : Carnet de réexpédition ADAPGV 86 (2002-2006), Travail de terrain (2004-2006).
Graphique du projet circulaire réalisé d'après la méthodologie employée par l'ANR MEREV - Migrinter, Enquête "Mobilités circulaires" Module biographique.

Carte 2.7 Le parcours de Vincent en 2004



Itinéraire en 2004

Année
2004

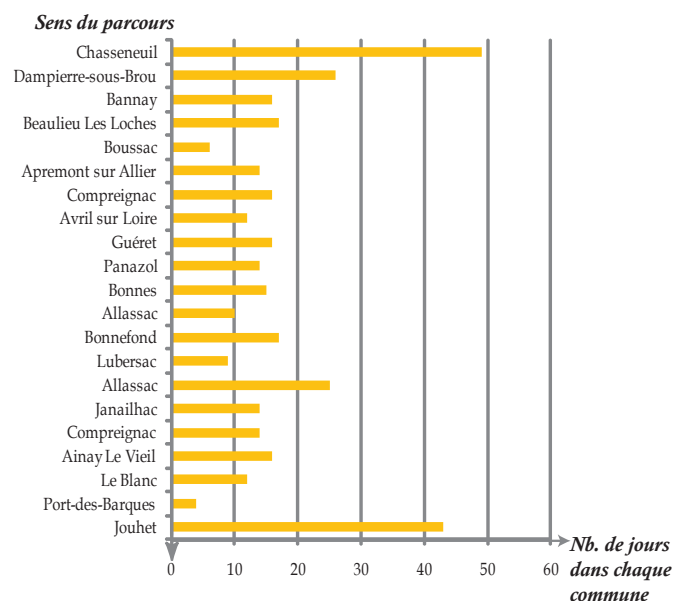
Parcours
→ sens du parcours

Lieux
● Commune de départ (Chasseneuil)
● Commune investie pendant le parcours

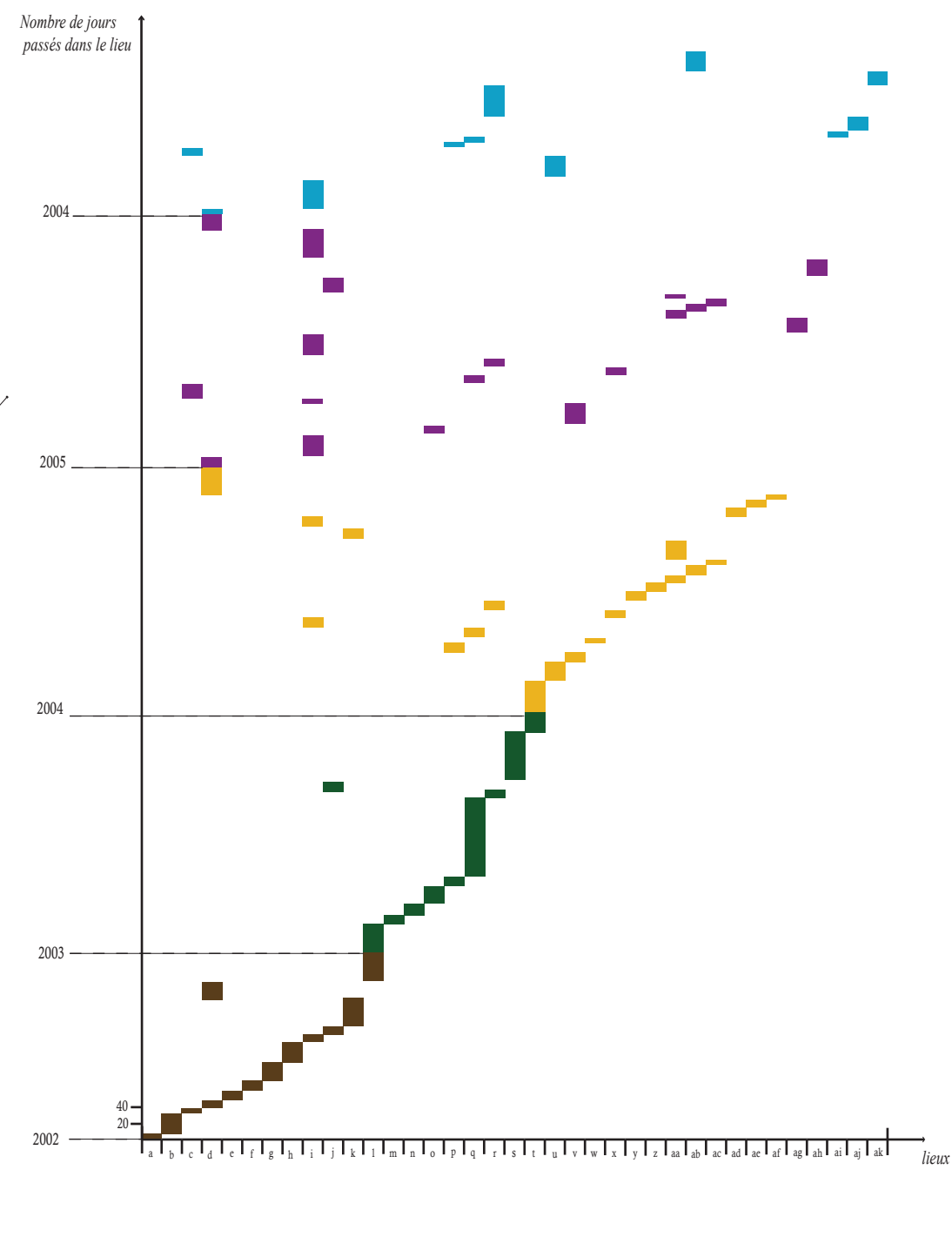
Identification des lieux

- d : Jouhet
- i : Compreignac
- k : Janailhac
- p : Beaulieu-Lès-Loches
- q : Apremont-sur-Allier
- r : Guéret
- t : Chasseneuil
- u : Dampierre-sur-Brou
- v : Bannay
- w : Boussac
- x : Avril-sur-Loire
- y : Panazol
- z : Bonnes
- aa : Allassac
- ab : Bonnefond
- ac : Lubersac
- ad : Ainay-Le-Vieil
- ae : Le Blanc
- af : Port-des-Barques

Durée du séjour dans chaque commune en 2004

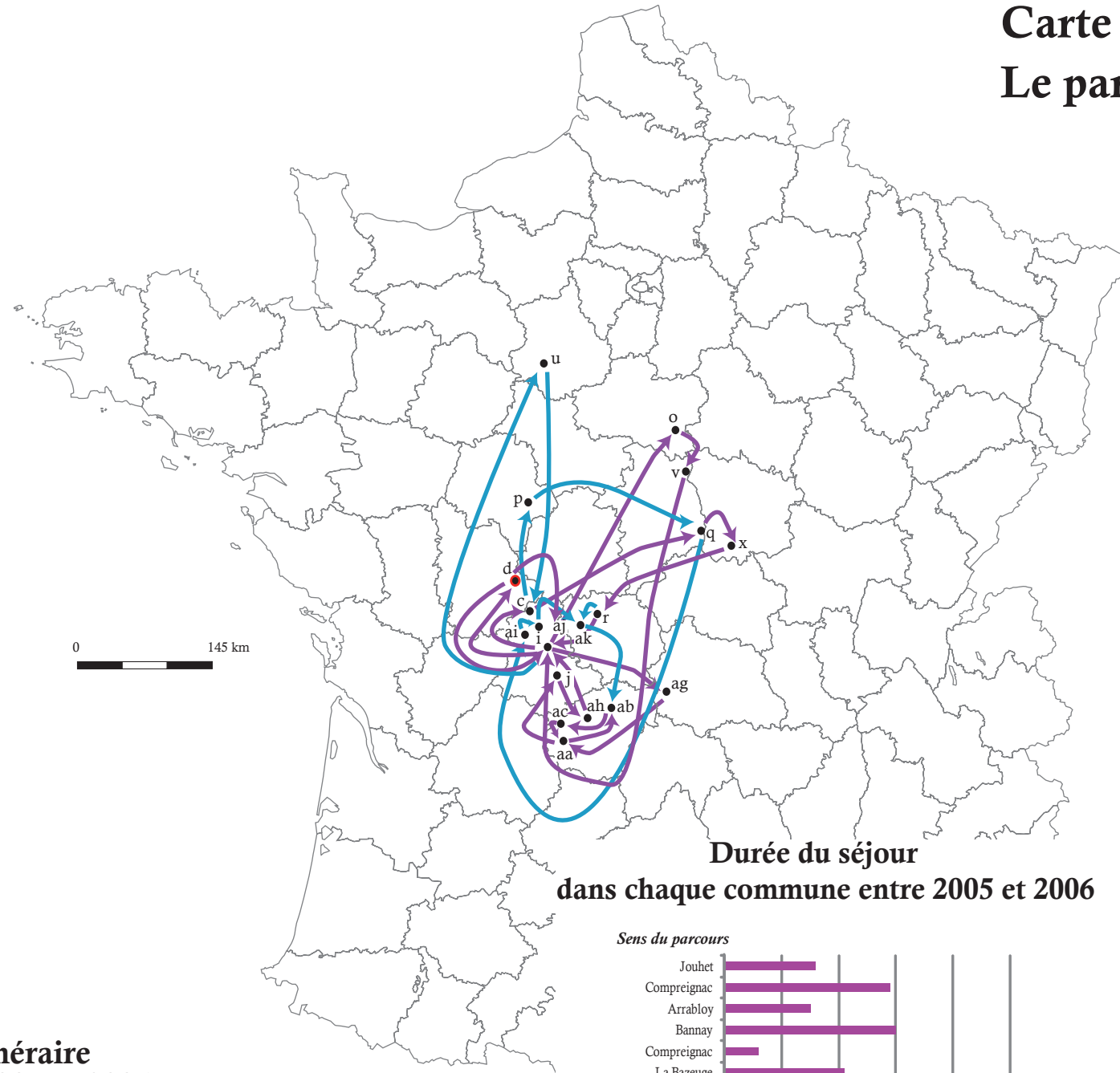


Projet circulaire : temporalité et régularité dans l'investissement des lieux



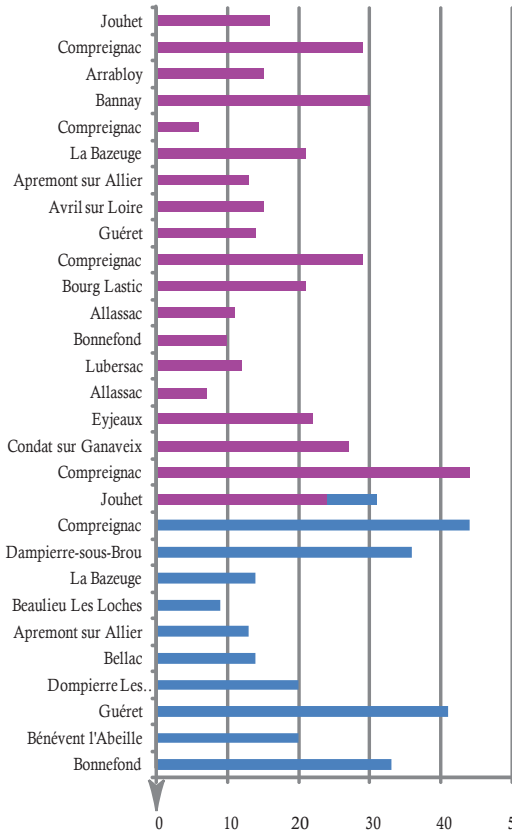
Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTIER, Août 2010
 Sources : Carnet de réexpédition ADAPGV 86 (2002-2006), Travail de terrain (2004-2006),
 Graphique du projet circulaire réalisé d'après la méthodologie employée par l'ANR MEREV - Migrinter, Enquête
 "Mobilités circulaires" Module biographique.

Carte 2.8 Le parcours de Vincent entre 2005 et 2006



Durée du séjour dans chaque commune entre 2005 et 2006

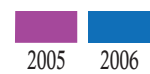
Sens du parcours



2005 2006

Itinéraire entre 2005 et 2006

Années



Pour l'année 2006, l'itinéraire collecté se termine le 08 septembre 2006

Parcours

→ sens du parcours

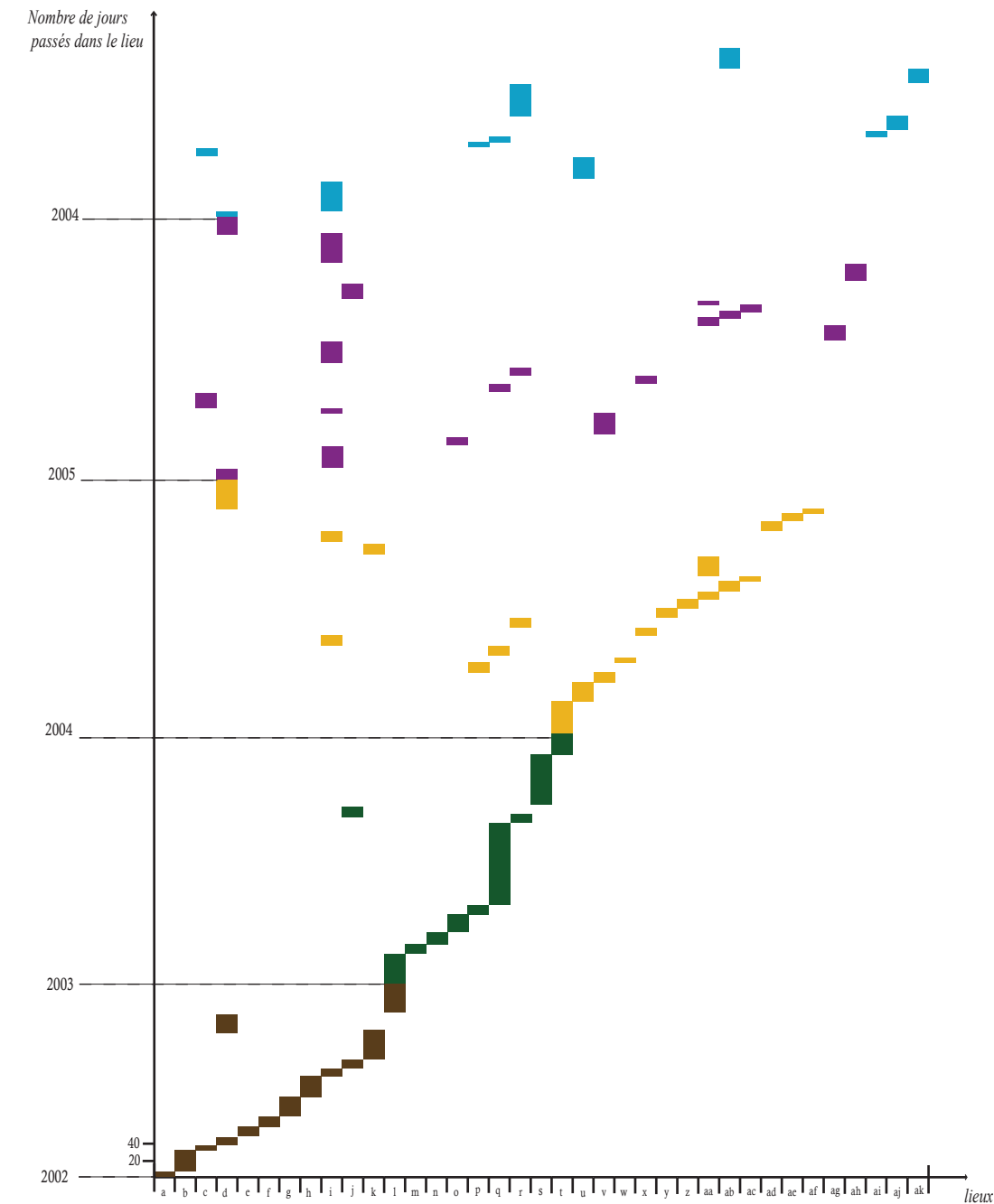
Lieux

- Commune de départ (Jouhet)
- Commune investie pendant le parcours

Identification des lieux

- c : La Bazeuge
- d : Jouhet
- i : Compreignac
- j : Eyjeaux
- o : Arrabloy
- p : Beaulieu-Lès-loches
- q : Apremont-sur-Allier
- r : Guéret
- u : Dampierre-sous-Brou
- v : Bannay
- x : Avril-sur-Loire
- aa : Allassac
- ab : Bonnefond
- ac : Lubersac
- ag : Bourg-Lastic
- ah : Condat-sur-Ganaveix
- ai : Bellac
- aj : Dompierre-Lès-Eglises
- ak : Bénévent-l'Abeille

Projet circulatoire : temporalité et régularité dans l'investissement des lieux



Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER, Août 2010
 Sources : Carnet de réexpédition ADAPGV 86 (2002-2006), Travail de terrain (2004-2006),
 Graphique du projet circulatoire réalisé d'après la méthodologie employée par l'ANR MEREV - Migrinter, Enquête
 "Mobilités circulaires" Module biographique.

3.2. La mobilité comme source d'équilibre : la sédentarisation comme facteur de déséquilibre ?

Jusqu'à présent, la mobilité a été signalée comme un équilibre aussi bien économique, que social et psychologique. L'arrêt ponctuel fait partie intégrante de l'ensemble du parcours. Qu'en est-il lorsque la sédentarité s'installe sur du long terme ? Nous allons aborder les conséquences que peut avoir l'arrêt de longue durée. Les pratiques et les comportements qui font suite à la décision de se sédentariser vont être particulièrement analysés. Nous avons vu précédemment que le groupe devait l'équilibre de la mobilité à ses pratiques et ses représentations. Dans un même temps, la mobilité permet une certaine harmonie dans les activités économiques et sociales. Ces deux constats montrent le rôle essentiel de la mobilité et du groupe. Interroger la sédentarité apparaît, dès lors, fondamental. Quelles répercussions sur l'unité du groupe la sédentarité engendre-t-elle ? Quelles conséquences sociales, économiques, ou encore psychologiques, permettraient de comprendre le rôle de la mobilité en tant qu'élément unificateur ?

Cette sédentarisation, quand elle a lieu, peut être à l'initiative des familles du groupe ou découler d'une situation économique précaire, déclenchée au cours de la circulation et perdurant généralement après l'arrêt du voyage. La circulation ayant un coût financier non-négligeable, de nombreuses familles pensent qu'en stoppant leur mobilité, les problèmes économiques se résorberont. Cependant, un autre problème subsiste, celui des savoir-faire et de l'insertion dans le système économique global. La mobilité permet une certaine « liberté » dans les activités professionnelles ; la sédentarité introduit d'autres processus, plus complexes : elle implique l'insertion des Voyageurs dans des réseaux économiques classiques et introduit une nouvelle conception du travail. La sédentarité demande aux Voyageurs de redéfinir leurs activités économiques, si tant est que ces dernières puissent être reproduites en telle situation.

3.2.1. Pourquoi arrêter le voyage quand il est source d'équilibre ?

Du point de vue des Voyageurs, notamment sédentarisés, le voyage reflète quelque chose d'insaisissable, comme un bien-être psychologique et quotidien. C'est une pratique, qu'en tant que Gadjé, nous ne pourrions comprendre :

« Oula, le voyage ! C'est (elle ouvre les bras), c'est là (elle montre le coeur) et...vous pouvez pas savoir, mon doux Dieu comment j'aimerais repartir comme avant. Mais ce n'est plus comme avant. Mais le voyage c'est ... (hésitations) je ne sais pas comment dire...Si on me redonne le même voyage, je repars sans réfléchir. Moi, vous savez, j'ai voyagé en roulotte avec les chevaux. La caravane ben on était plus dehors que dedans ! Les enfants dormaient dans la caravane qui servait à faire la cuisine. Mais on était plus devant la caravane que dedans. Le feu aussi, vous n'en voyez plus de ça. Mais mon doux Dieu que c'était bon de s'asseoir autour du feu et de parler, de tout et de rien ! (Terrain, Deux-Sèvres, 2008).

Les références au voyage dans les discours sont donc récurrentes, et les aspirations futures y font régulièrement appel. La difficulté réside par conséquent dans la compréhension du voyage. La sédentarisation, bien qu'elle soit considérée comme inévitable dans certains cas, présente également des avantages, comme l'accès régulier à l'école ; mais elle est souvent vécue comme un échec et engendre de la frustration. Ainsi, bien que l'évolution des comportements fasse émerger de nouvelles conceptions de la mobilité chez les Voyageurs, la sédentarisation est majoritairement subie, puisque ce sont souvent des causes extérieures qui la provoquent.

Les entretiens ont tous mis en avant l'impact des difficultés économiques dans la décision de sédentarisation. Ces problèmes économiques sont, dans un premier temps, dus au durcissement des procédures législatives quant à l'exercice des activités économiques ambulantes. Ce cadrage « consolidé » a compliqué l'exercice des activités traditionnelles pour les populations rroms, notamment en ce qui concerne la compréhension des conditions d'exercice. Ces activités doivent être immatriculées au Registre du Commerce et des Sociétés (RCS) ou au répertoire des métiers, sauf dans le cadre du régime de l'auto-entrepreneuriat. A cela, s'ajoutent les différents documents officiels que les Voyageurs ont dû se procurer suite à la loi du 03 janvier 1969 sur l'exercice des activités ambulantes (titres de circulation). L'ensemble de ces démarches s'avèrent fastidieuses pour les Voyageurs, notamment du fait que leurs activités ne s'inscrivent pas, en pratique, dans un cadre officiel. L'échange économique avec les Gadje se fait souvent de façon informelle. C'est cette « *économie de la débrouille* » (Abdelnour, 2009), que le législateur a donc voulu cadrer en incitant les Voyageurs à l'immatriculation officielle de leurs activités, en dépit de leur dépendance à l'informalité et l'illégalité (Abdelnour, 2009).

Il existe ensuite, à un autre niveau, une réglementation propre à chaque activité (réglementation des marchés, de la vente de matériaux par exemple). L'exercice d'activités ambulantes devient donc de plus en plus malaisé. La réglementation de ce type de travail entraîne de lourdes conséquences sur la mobilité : les gênes économiques grandissent et, de ce fait, la circulation devient difficile à poursuivre.

Depuis l'ouverture des marchés à la concurrence, les activités traditionnelles des Voyageurs se retrouvent concurrencées à l'échelle nationale et internationale par des entreprises de vente et de services qui exercent dans les domaines auparavant investis par la main-d'œuvre rrom. Ainsi, la vente et la récupération sont les deux domaines principalement touchés par ce phénomène de la concurrence. Elle s'illustre dans un premier temps aux niveaux local et national, avec l'installation de ferrailleurs indépendants qui représentent une part considérable du marché de la récupération et de la revente des métaux. Il s'agit le plus souvent d'entreprises de taille moyenne, installées légalement. Une des principales différences entre ces entrepreneurs et les Voyageurs, réside dans le mode de collecte. En effet, si les Voyageurs vont vers la marchandise afin de la négocier, ces entreprises, quant à elles, la reçoivent directement dans leurs locaux, car ceux-ci sont bien identifiés par la population. Ces structures sont dépendantes du cours de revente du marché pour les métaux. Ces lieux de

récupération fixes ont notamment vu le jour pendant les taux élevés du cours de revente en 2008, où la tonne de ferraille a atteint 580 euros. En juin 2009, elle vaut environ 280 euros la tonne. Si la montée du cours de la ferraille a largement incité les Voyageurs à se reconcentrer sur cette activité, la concurrence a néanmoins joué un rôle important dans ses abandons. Au mieux, les Voyageurs sédentaires stockent la ferraille pour pouvoir la revendre sous un volume plus important. Pour les circulants, c'est un autre problème : le voyage ne permet pas le stockage de matériel et la vente ponctuelle n'engendre pas de bénéfices importants.

Dans un second temps, et nous l'avons déjà évoqué succinctement, on observe une concurrence à l'échelle internationale. Elle concerne essentiellement les produits tels que la vannerie et / ou le cannage. Cette rivalité économique provient majoritairement du continent asiatique, où des groupes industriels se sont spécialisés dans la production de l'osier et dans la confection de paniers. Jugé de moins bonne qualité, ce commerce reste néanmoins une concurrence directe sur la production des Voyageurs-vanniers. Celui-ci s'adresse à une proportion de la population plus importante, grâce à un prix de vente attractif, rendu possible par la disponibilité continue du produit. La concurrence touche une grande partie de l'éventail des activités exercées par les Roms. Ils occupent des niches économiques de plus en plus restreintes. Les Voyageurs qui exercent encore ces types d'activités ont dû repenser leur mode de fabrication et de vente.

L'importance qui a été donnée au groupe et à la famille depuis le début de cette thèse amène à se questionner sur l'existence de causes familiales dans l'arrêt du voyage. Les entretiens ont mis en évidence différentes périodes dans les parcours de vie qui ont largement influencé l'arrêt ou la continuité de la mobilité. Citons J.J, dont le décès de l'épouse n'a fait qu'influencer sa décision de sédentarisation, ou prenons encore l'exemple des familles qui s'arrêtent de longs mois sur l'aire de stationnement temporaire de Poitiers, à proximité du Centre Hospitalier Universitaire, afin de faire hospitaliser l'un d'entre eux, ou de lui permettre l'accès à des soins continus. Des raisons d'ordre familial interviennent donc dans l'arrêt du voyage. Tout comme la mobilité, l'équilibre social entre les membres du groupe est central, chacun ayant une place et un rôle particulier au sein de la famille. La circulation sera dépendante des événements venant bouleverser le parcours de vie. L'organisation familiale étant primordiale, la maladie ou le décès d'une personne du groupe peut avoir des conséquences sur la fixité et la mobilité de celui-ci. Le décès du Papou (grand-père), pilier de la communauté, peut être, par exemple, vécu comme une rupture de l'équilibre ; s'en suit, généralement, une redéfinition des hiérarchies au sein du groupe. Le départ d'une des figures décisionnelles implique un remodelage et une restructuration interne.

D'autres facteurs handicapants ont des conséquences directes sur la circulation d'un groupe et engendrent quelques fois un processus de sédentarisation. Ces sont des événements d'une moindre importance, mais qui jouent un rôle direct sur la poursuite de la circulation : la perte du permis de conduire (les femmes ne possèdent que très rarement ce titre) ou bien l'incarcération d'un des membres du groupe. Ces incidents favorisent alors la sédentarisation

pour une période plus ou moins longue et imposent des changements dans les habitudes de vie.

Un dernier facteur, sûrement le plus décisif, a été cité à plusieurs reprises dans les entretiens : il s'agit de l'école. De nombreuses familles se sédentarisent afin que leurs enfants bénéficient d'une scolarité stable. Le souhait de donner une instruction à leurs enfants entraîne, chez certaines familles, un arrêt définitif ; pour d'autres, c'est un arrêt de neuf mois qui est habituellement mis en place, afin que les enfants soient présents dans la même école tout au long de l'année scolaire :

« Oh bah oui hein. Le travail c'est difficile hein ! C'est plus comme avant. Avant on faisait tout mais maintenant tout est rare. Et puis, comme j'ai dit, les aides, ça les aides pas, les Voyageurs d'aujourd'hui ! Ce qui a changé aussi et ce qui est bien, c'est l'école. Nous, c'est pour ça qu'on a arrêté le voyage. Ma sœur, quand je l'emmenais à l'école, je voyais bien que ça allait pas. Il fallait qu'on reste et qu'elle s'habitue, sinon ça allait jamais être bien. Et puis on savait quand les écoles et les maitresses étaient bien.

Moi j'ai appris à lire tard et vous savez comment ? Avec les panneaux, dans la rue, je demandais aux gens ce qu'il y avait d'écrit sur les panneaux et c'est comme ça que j'ai appris à lire » (Terrain, Bressuire, 2010, entretien avec deux femmes manouches sédentaires).

- *« Ca fait longtemps que vous stationnez là ?*
- *Ca fait...on est arrivé en septembre et là on va pas tarder à partir.*
- *Et vous allez revenir ?*
- *On reviendra en septembre oui. On revient toujours pour que les enfants vont à l'école.*
- *Oui donc vous restez ici pendant 9 mois au moins sans voyager ?*
- *Voilà c'est ça. Pis on connaît les maitresses, on sait comment elles font avec nos enfants, donc on préfère.*

[Lors de cette discussion, de nombreux camions sont partis de l'aire d'accueil et sont revenus quelques minutes plus tard avec les enfants] (Terrain, femme manouche, aire d'accueil de Bressuire, 2010).

Les entretiens, et la simple observation des allers-retours des camions à l'heure de sortie de l'école, démontrent que la scolarisation est un facteur décisionnel dans la sédentarisation des familles.

Les éléments favorisant l'arrêt de la circulation sont donc nombreux et engendrent des haltes sur une durée plus ou moins longue. A cela, viennent s'ajouter les problèmes relatifs au stationnement. En plus de faire face à des difficultés d'ordre économique ou familial, les groupes doivent affronter les obstacles qu'ils rencontrent depuis la législation du stationnement. Si elle se prolonge dans le temps, cette sédentarisation peut avoir des répercussions sur l'équilibre du groupe. Au cours du travail de terrain, plusieurs types de comportements relatifs à l'arrêt de la circulation ont été observés. Il s'agit de logiques parfois complètement opposées, et qui illustrent les façons dont les groupes abordent et conçoivent leur fixité.

3.2.2. Les réponses à la sédentarisation : quelles influences sur l'équilibre du groupe ?

Quatre types de comportements ont pu être mis en évidence à la suite des rencontres que j'ai organisées avec les Voyageurs sédentaires à propos de l'arrêt de la circulation. Encore une fois, cette typologie entre dans le cadre de mon travail de terrain, sur deux espaces restreints et identifiés : la région Poitou-Charentes en France et la région wallonne en Belgique. D'autres comportements pourraient sûrement être dégagés dans d'autres espaces d'investigation.

Des attitudes de repli peuvent être considérées comme des conséquences de la sédentarisation, où les solidarités familiales se renforcent (Verpraet ; Mustapha, 1994 : 203). Bien qu'isolées, ces situations de repli témoignent de l'équilibre qu'instaure la circulation. En 2004, un groupe de manouches de Charente-Maritime s'est totalement approprié un espace de stationnement officiel, initialement géré par l'association APTGV 17⁷⁸. Les médiateurs se sont alors vu refuser l'accès à ce terrain familial, par les familles résidentes. Au sein de cet « espace de non-droit », les Voyageurs issus de ce groupe ont développé des comportements à problèmes (délinquance, notamment) et se sont repliés sur leurs groupes respectifs en coupant presque tous les contacts avec l'extérieur. La sédentarisation implique la perte de plusieurs repères : à la fois celui de l'équilibre fourni par la circulation, mais aussi ceux relevant des échanges économiques. Ces groupes composent donc avec leur nouveau quotidien sédentaire. Bien que les habitudes de vie restent empruntées au voyage (habitations, activités économiques, rythmes journaliers), les repères introduits par la mobilité disparaissent peu à peu. Les contacts économiques entretenus par la « route » s'amouindrissent. Le vécu économique sédentaire devient aussi difficile que le vécu économique circulant, qui a introduit l'arrêt de la mobilité. Les activités économiques devenant de plus en plus restreintes, les contacts avec les Gadje, qui sont les principaux demandeurs de services, s'amenuisent. Les relations entre membres de la communauté évoluent vers des rapports fusionnels, le cercle de relations de ces familles décroît ainsi progressivement.

La sédentarisation engendre donc, parfois, un repli du groupe. L'altérité serait d'autant plus difficile à vivre que les repères d'un mode de vie ont été perdus. Le repli serait alors à considérer comme une « *solution de survie en terre étrangère* » (Rollan, Sourou, 2006 : 31). Cette situation reste néanmoins isolée, puisque les familles sédentarisées sont souvent prises en charge par les associations. Ces situations nous amènent à postuler que la circulation fait office de « condensateur », possède une influence sur l'équilibre du groupe, notamment par le biais des relations sociales, que l'échange économique avec les Gadje permet d'introduire.

La sédentarisation introduit dans d'autres cas, l'éclatement du groupe et l'affaiblissement des solidarités familiales. Cet éclatement est entendu comme un souhait émanant de chaque famille composant le groupe d'avoir son intimité, son quotidien, ses propres habitudes de vie, ses propres contacts économiques et réseaux relationnels. A plusieurs reprises, lors

⁷⁸ Nous le rappelons, l'Association pour la Promotion des Tsiganes et des Gens du Voyage a été mise en Liquidation judiciaire en Octobre 2007.

d'entretiens avec des Voyageurs sédentarisés, ces derniers ont fait référence à cette évolution des liens familiaux. La famille n'est pas reniée, mais cet affaiblissement des attaches familiales vient « contrebalancer » les observations faites sur l'unité des membres du groupe pendant la circulation :

Josia me raconte également qu'elle préfère aujourd'hui sa tranquillité sur son terrain familial où elle est installée avec son mari.

« - moi, je vis avec mon mari et mes enfants sont chez eux. Ils travaillent, ils ne font plus la vannerie, à part un de temps en temps. On est à l'abri, on dérange personne et personne ne nous voit. Quand on va à des pèlerinages vous savez, on ne se met même plus avec tout le monde, on s'écarte, on préfère notre tranquillité, on est toujours un peu à part » (Terrain, Deux-Sèvres, 2008).

Après une sédentarisation récente et plus ou moins voulue, ce groupe est composé de la « Manmie » (Grand-Mère), de ses enfants qui, eux-mêmes, ont eu des enfants. Ils résidaient tous sur un même terrain familial en 2005. C'est lors d'une rencontre en Charente-Maritime, à l'occasion d'une réunion familiale pendant l'été, que la fille de la Manmie s'est livrée et nous a confié qu'elle avait de plus en plus de difficultés à vivre à proximité directe avec ses enfants, qu'elle souhaiterait maintenant que ses enfants aient leur propre terrain afin d'être un peu plus « tranquille ». Alors, avec son mari, elle a décidé de vendre le terrain sur lequel ils résidaient tous ensemble pour faire l'acquisition d'une autre propriété plus petite où ils pourront « vivre avec plus de tranquillité ». (Terrain, Charente-Maritime, 2005).

Cette individualisation des comportements montre combien abandonner la circulation peut, d'une certaine manière, mettre en conformité les habitudes de vie et les aspirations quotidiennes. On notera cependant que c'est ce même couple qui, avec la décision de J.J de reprendre le voyage, (le cousin avec qui il a passé la majeure partie de sa jeunesse), a décidé de l'accompagner sur les routes. Ils font maintenant les marchés ensemble, vendent des paniers et font des activités de rempaillage et de cannage.

Nous pouvons alors nous demander s'il s'agit de la sédentarisation qui a introduit une coupure dans l'équilibre social du groupe initial, ou si c'est l'arrêt de la circulation -avec la perte de l'équilibre socio-spatial (dispersion spatiale et recomposition familiale)- qui a impliqué une modification dans les rapports internes au groupe. Il n'empêche que certains groupes rencontrés ont fait part de leur désir de trouver une intimité qu'ils ne pouvaient pas avoir avec la circulation.

Je me suis enfin entretenue avec d'autres groupes de Voyageurs, lesquels profitent de leur sédentarisation pour s'insérer dans des dynamiques de reconnaissance et des activités associatives. Ne reniant en rien leurs origines et leurs appartenances, ces Voyageurs participent activement à la reconnaissance locale de leur population. C'est le cas de plusieurs familles, membres de l'Association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage dans le département de la Vienne (ADAPGV 86), qui organisent, en partenariat avec le centre social, les manifestations culturelles et populaires. Ces mêmes familles contribuent également à leur reconnaissance lors de colloques, ou séminaires ou de « journées tsiganes ». Ils apportent ainsi leurs témoignages et « se racontent » à la population des Gadjé. Tout en gardant leurs habitudes, leurs attaches, ils participent à faire découvrir leur mode de

vie aux Gadjé. C'est donc dans un cadre dynamique que ces groupes travaillent avec les centres sociaux sur le territoire la Vienne. C'est également dans cette optique que des gitanes, résidentes de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, ont formé un groupe de femmes qui organisent des journées de sensibilisation et de prévention santé, ainsi que des « journées shopping à Paris ». La création de ce groupe illustre de manière pertinente l'évolution de la place de la femme au sein de la population rom. Dans ce contexte, la sédentarisation introduite depuis plusieurs générations a donc bien été souhaitée et a permis aux Voyageurs d'initier eux-mêmes des logiques d'intégration dynamiques.

La sédentarisation implique donc des comportements différents. Les situations après l'arrêt de la circulation sont extrêmement variées. L'analyse des discours des Voyageurs âgés, sédentarisés, montre une fracture entre la mobilité telle qu'elle était avant et celle qu'elle est devenue aujourd'hui :

« Je voudrais bien reprendre le voyage mais que s'il est comme avant. Moi, ça fait trente ans que j'ai arrêté de voyager. Mais si c'est pour reprendre le voyage d'aujourd'hui, c'est pas la peine. Comme je vous ai dit tout à l'heure Madame, nous on était libres, aujourd'hui, ils sont prisonniers les Voyageurs qui voyagent, si on peut appeler ça du vrai voyage. C'est pas bien les aires d'accueil. Ils sont tous les uns sur les autres, vous voyez vous où elle est l'intimité ? Ca les rend bêtes ! Ils sont tous les uns à côté des autres. Nous, quand on part quelques jours avec mon mari, on préfère s'arrêter dans un camping car tu les vois maintenant sur leurs aires d'accueil. Faut pas faire de feu car dans les caravanes ça va puer, faut pas faire de bruit car ça va déranger. Faut pas faire de grillades...faut plus rien faire du voyage. Moi, je dis ils sont prisonniers. Pis ces aires elles sont toujours pleines. Les aires d'accueil, ça a tué le voyage. Car il y a eu les aires d'accueil, et presque en même temps, les aides, non, non ce n'est plus du voyage. Moi, je préfère rester sur mon terrain plutôt que de reprendre le voyage pour voyager dans des conditions comme ça. Plus jamais ! » (Femme manouche sédentarisée en terrain familial, Terrain, Deux-Sèvres, 2010).

Les premières conclusions que nous pouvons tirer de ces témoignages sur les comportements qu'induit la sédentarisation, est l'équilibre que peut produire la circulation, tant sur l'économie du groupe, que sur la cohésion sociale interne. Le voyage n'est pas seulement de la circulation, il est un mode de vie spécifique, et nous pouvons supposer qu'il offre un bien-être psychologique.

Les nombreux Voyageurs sédentarisés que j'ai pu rencontrer, maintiennent des habitudes de vie liées au voyage. L'habitat caravane est toujours présent, les activités traditionnelles perdurent, l'organisation quotidienne des tâches est maintenue : c'est le côté visible des processus de sédentarisation. Il existe néanmoins des changements invisibles : en effet, d'autres Voyageurs se sédentarisent en adoptant un habitat et un quotidien empruntés aux Gadjé, réalisant ainsi une rupture totale avec leur ancien mode de vie. De plus en plus de Voyageurs rencontrés dans le département de la Vienne, vivent en habitation à loyer modéré (HLM). La caravane est abandonnée au profit d'un habitat fixe.

La face cachée et la face visible de la sédentarisation témoignent de l'évolution du mode de vie des Roms. Peut-on considérer ces deux facettes comme les résultats d'une « intégration », pour la première, et d'une « assimilation », pour la seconde ?

Conclusion

Tout au long de ce chapitre, nous avons vu que le voyage structure le quotidien et l'organisation des familles, tant sur le plan spatial que social. Si l'économie et la religion restent les principales motivations de la circulation, cette dernière est intégralement portée par le groupe et la famille. La circulation reste alors inscrite dans un processus global.

Une des principales raisons qui laisse présager d'un arrêt de la mobilité par certains groupes est une contrainte d'ordre économique. Face à ces situations, différentes réponses sont envisagées par les Voyageurs. Bien que l'arrêt indéterminé réponde à une logique « de survie », le voyage peut être repris à tout moment. Certains Voyageurs diront que le voyage est « une manière d'être », une « manière de penser » ou encore une « manière de se sentir » et ce, même si la circulation a été stoppée. Le voyage serait ambigu et son caractère serait donc fluctuant.

Le parcours répond à des logiques réfléchies inscrites dans la durée et dans l'espace social : il est donc « création » et s'exprime dans sa reproduction. Tenter de dessiner des parcours types de familles roms, est une démarche réductrice, tant ils peuvent prendre différentes formes. Par ailleurs, isoler des pôles économiques, religieux ou mémoriels nierait le lien qui peut exister entre chacun d'eux.

« Les pèlerinages, on est nombreux. On se retrouve tous. On sait qu'on a des cousins qui vont y aller, on y va. Et puis au pèlerinage, il n'y a pas que la religion et les cérémonies. On sait qu'il va y avoir du monde donc on sait qu'on va pouvoir faire des affaires » (Terrain, Deux-Sèvres, 2008)

L'économie, le fait religieux et la dynamique familiale sont intimement liés et de fait, rarement isolés les uns des autres. L'étude des itinéraires a permis de comprendre l'importance des lieux de mémoire, présents en nombre et régulièrement fréquentés tout au long du parcours. Néanmoins, voir la conception figée du parcours écarte toute possibilité, pour les Voyageurs, d'investir de nouveaux lieux. C'est pourquoi l'itinéraire ne doit pas être considéré comme fini et interchangeable. Ainsi, le trajet se dessine selon des habitudes de fréquentation et de circulation, dans le même temps qu'il peut s'ouvrir vers des lieux nouveaux. Si le lieu économique et/ou religieux peut être modifié, la cellule familiale, quant à elle, perdure dans la circulation.

Etre mobile, utiliser l'espace et, par là-même, construire de la spatialité : les Voyageurs, sont des « créateurs d'espaces ». Les relations sociales prennent une importance particulière. Comme nous l'avons vu, les principaux clients des Voyageurs sont les Gadjé. Aussi, l'équilibre économique dépend en grande partie de la qualité des relations entre les deux populations. Dans l'étude des pratiques circulatoires, et ce au regard des politiques publiques de stationnement, il paraît donc important d'interroger ces relations sociales. Lier l'espace et le social est ainsi pertinent, dans le sens où l'un est dépendant de l'autre : « *appréhender les*

processus de construction territoriale, c'est voir, d'une certaine manière, comment les sociétés humaines, individus ou groupes, « s'inscrivent » dans l'espace. En partant de l'évidence que l'ordre spatial interfère avec l'ordre social –et vice versa- cette inscription dans l'espace est fortement commandée par la nature des rapports et des liens sociaux qui structurent les territoires » (Capron, Cortes, Guétat-Bernard, 2005, p.10). L'espace en tant que support de la circulation permet donc aux groupes et aux familles circulantes de déployer leur capital mobile. Néanmoins, il paraît nécessaire d'aller au-delà de la simple pratique, et de considérer l'ensemble de l'organisation sociale dans laquelle s'insère cette mobilité. Comment l'espace est-il utilisé, et dans quelle mesure certaines logiques d'appropriation, d'attachement et de sentiment d'appartenance peuvent être dégagées ? L'objectif du chapitre 3 est donc de comprendre la relation qu'entretiennent les Voyageurs avec l'espace et les lieux dans lesquels ils séjournent, les liens qu'ils établissent entre eux. Si les Voyageurs interpellent par leur circulation, qu'en est-il de leur rapport à l'espace?

CHAPITRE 3 : L'ESPACE : LE SUPPORT D'EXPRESSION DE LA CIRCULATION OU LA SPATIALITE NOMADE

Introduction

Ce troisième chapitre s'intéresse à l'analyse du support de la circulation (l'espace) et a pour objectif d'aider à percevoir les figures que peut prendre la circulation des Rroms séjournant en région Poitou-Charentes et en région wallonne. Le « modèle territorial » imposé par les sociétés sédentaires est remis en cause par la mobilité des Voyageurs, dans le sens où elle échappe à toute tentative de « cloisonnement territorial ». Sur un même territoire institutionnel, cohabitent des groupes qui ont un rapport à l'espace entièrement différent. En effet, pour l'un, c'est la sédentarité qui est la « normalité » ; pour l'autre, c'est la mobilité qui fait référence. Dans cette recherche, le territoire national est donc l'entité où les Rroms et les Gadje sont en situation de coprésence. En partageant ce même espace ils se trouvent donc régis par des institutions politiques et sociales communes.

Là où la sédentarité apparaît comme être la normalité, se questionner sur le rapport au territoire de populations en situation de mobilité laisse supposer quelques contradictions. En effet, comment peut-on être attaché à un territoire alors que la mobilité résidentielle, économique et sociale est manifeste ? Ces questions sur les attaches territoriales en situation de mobilité ont notamment été étudiées avec l'exemple des tribus nomades en Afrique (Gallais, 1976 ; Choplin, 2001 ; Frérot, 1993 ; Gravier, 1993). Les chercheurs mettent ainsi en avant les tensions qui existent dans une société où des groupes, aux pratiques spatiales différentes, cohabitent et partagent l'espace. Les réalités montrent que « *dans les Etats, des groupes s'affrontent qui ne se reconnaissent pas dans une nation commune et qui n'entretiennent pas tous les mêmes rapports à l'espace, certains plutôt sédentaires et d'autres plutôt nomades. Ils doivent pourtant cohabiter sur un même territoire et dans des institutions politiques communes* » (Lechartier, 2005 : 8). L'Etat, par son pouvoir décideur, instaure des politiques publiques pour faire « vivre » sa société dans le même temps qu'il organise son territoire. A des fins de contrôle et de gestion, il va donc découper son unité territoriale. Dans cette optique d'observation, on constate que les Rroms interrogent sur l'expression des rapports à l'espace, puisque manifestement, ils ne se préoccupent guère des limites territoriales. La mobilité induirait de fait une absence de lien et d'attache territoriale, condition essentielle de reconnaissance dans nos sociétés actuelles.

D'autres recherches font les mêmes constats, au sujet des Sans Domicile Fixe où « *à rebours du mythe de la mobilité, et de l'absence de fixité, les SDF [...] ont dans l'ensemble des parcours géographiques marqués par des faibles mobilités, qui loin d'exprimer un vide relationnel signifie au contraire un engagement des individus dans un ensemble de liens essentiels pour eux* » (Zeneidi-Henry ; Fleuret, 2007 : 2). La mobilité modèle-t-elle des

sentiments d'appartenance particuliers ? Les Rroms sont-ils sans attache ? S'ils se sentent appartenir à un territoire, quelles formes prend celui-ci ? L'analyse des itinéraires et des motivations spatiales dans le chapitre 2, a mis en évidence une régularité dans l'investissement des lieux du parcours et autorise, de fait, comme intuition de recherche, à parler d'attache particulière quant à l'espace qu'ils investissent, et ce en favorisant une observation au « *niveau cellulaire* » c'est-à-dire « *à la dimension intime de l'expérience spatiale* » (Roux, 1999 : 309).

Aborder l'espace comme support de la circulation introduit des éléments d'analyse pertinents. Dans un premier temps, il paraît intéressant de questionner l'acteur sur le sens qu'il donne de son attache à l'espace, et de voir de quelle manière s'illustre cette dernière. Existe-il une « territorialité nomade », et comment s'exprime-t-elle ? Dans un second temps, du point de vue de la géographie, nous aborderons le thème de la circulation sous l'angle de la recherche et au regard de l'organisation spatiale, ce qui nous permettra de redéfinir de nouveaux cadres d'analyse. En quoi l'étude de la mobilité des Rroms peut-elle enrichir les concepts-clés se rapportant à l'espace ?

On observe enfin que circuler implique un potentiel de déplacement, à travers lequel le mouvement prend sens. Qu'est-ce qu'être acteur de sa mobilité ? Etre autonome dans la circulation, c'est tout autant parvenir à mobiliser des connaissances des lieux, que des savoir-circuler. C'est pourquoi nous revisiterons la notion d'autonomie, qui semble pouvoir s'appliquer à la circulation des Voyageurs avec pertinence, et qui « *s'exprime dans l'action par un savoir-faire comme capacité de distinction et de différenciation du sujet et de constitution d'un monde propre, et par un pouvoir-faire comme capacité d'affirmation et d'initiative du sujet et de transformation de ce monde.* » (Ma Mung, 1999 :49). Dans ce chapitre, nous visiterons donc l'espace des Rroms en se questionnant sur leurs attaches territoriales, puis en tentant de comprendre les tenants et les aboutissants de cette mobilité. Nous analyserons, enfin, le « dynamisme invisible » de la circulation.

1. L'être circulant, un être sans attache ?

C'est pendant les entretiens que des rapports affectifs aux lieux ont été révélés. La manière de « raconter » certains lieux, et de les valoriser, a particulièrement retenu mon attention. Parfois, une certaine nostalgie du lieu s'est faite ressentir, notamment de la part des familles ayant circulé avant l'instauration des politiques publiques de stationnement. Evoquer le souvenir d'autres Voyageurs rencontrés dans telle commune, ou se remémorer des événements qui se sont déroulés dans tel endroit, était une manière récurrente de « dire le lieu » (Rozenholc, 2010). Ecouter l'espace raconté par les Voyageurs, pour mieux le lire et le comprendre, était alors une nécessité.

« Nous, on s'est sédentarisé ici. Alors on est des manouches des Deux-Sèvres. [Et c'est quoi un manouche des Deux-Sèvres ?]. Un manouche des Deux-Sèvres ? Bah c'est qu'on est de là. On voyageait beaucoup dans les Deux-Sèvres et les Deux-Sèvres c'était là où on travaillait le mieux. On descendait jusqu'à Bordeaux et remontait jusque dans le Maine-et-Loire mais pas plus haut. Mais on était très souvent dans les Deux-Sèvres. On est des Voyageurs des Deux-Sèvres, d'ailleurs ça nous arrivait de croiser des Voyageurs des Charentes.

Avant, on était beaucoup en Charente puis il y a eu la guerre et, après les camps, on est allés sur Paris pendant un ou deux mois mais on n'a pas pu rester plus longtemps, ça nous plaisait pas, il y avait trop de monde. Et après comme ça marchait bien, on est restés dans les Deux-Sèvres, mais ça nous empêchait pas d'aller des fois ailleurs ». (Terrain Deux-Sèvres, Josa, femme manouche, 67 ans, 2008).

1.1. « Comment ça, on n'a pas de territoire ? »

Le thème de l'attachement au lieu a donc pris une place particulière dans mon questionnement initial : nous souhaitons que le Voyageur s'exprime sur ses lieux d'attaches territoriales. A travers quelques questions (Annexe n° 1), nous avons découvert qu'il existait une véritable disposition à l'appropriation des lieux, de la part de ces familles avec lesquelles nous nous sommes entretenus. A la question « d'où venez-vous ? », les enquêtés répondaient le plus souvent « *Je viens de Charente-Maritime* », « *Je viens du pays de...* », « *On est des Manouches des Deux-Sèvres* ». L'intuition de recherche initiale s'est donc confirmée au fur et à mesure que se déroulaient les échanges avec les Voyageurs. En effet, ces réponses allaient en contradiction avec le fait que le circulant ne possède pas d'ancrage territorial. Bien au contraire, les lieux où sont enterrés les ancêtres, les lieux de l'enfance, sont considérés comme des lieux d'ancrages et de repères, non seulement dans l'espace mais également dans le temps. Ici, cette référence pointe une inscription spatiale forte, ainsi qu'une temporalité unique : certains lieux sont considérés comme un « *retour chez soi, dans son pays* », un endroit qui, pour soi-même, détient une importance particulière. Poser la question de l'appartenance spatiale aux Voyageurs sédentaires, comme aux Voyageurs en circulation, a permis de dégager des logiques communes d'appartenance. De fait, ce n'est pas la sédentarisation qui induit le développement d'attaches particulières au territoire et aux lieux. A cause de l'inscription spatiale sur le long terme, ce sentiment ne peut d'ailleurs que s'intensifier. Ainsi, même en situation de circulation, les attaches aux lieux existent, ne serait-ce que pour mobiliser les réseaux sociaux utiles à l'exercice des activités économiques. La continuité de la circulation résulte d'une bonne situation économique. Comment, dès lors, s'imaginer qu'une famille arrive sur un territoire sans y avoir de contacts déjà préétablis, des réseaux de connaissances, afin d'y exercer ses compétences ? Par conséquent, bien que ces logiques puissent ne répondre qu'à une situation économique déterminée, les liens établis et les échanges qui se font, créent l'inscription spatiale. Certains lieux ont, assurément, plus d'importance que d'autres, et chaque groupe s'imprègne de ce que ces lieux lui inspirent. La mémoire et les habitudes de fréquentation expriment ces attaches

« Souvent, on aimait bien aller sur le bord de la Charente. C'est un coin vert, très beau...on était tranquille, on pouvait s'arrêter plusieurs jours, voire plusieurs

semaines, puis on repartait » (J.J, 65 ans, manouche en reprise du voyage, Charente-Maritime, 2004)

« Des fois, quand on arrivait sur une place, il y avait déjà des familles de Voyageurs qui étaient là. Alors on faisait connaissance avec les chefs de groupe. L'accueil était bon. Alors on repartait de cette place, on se disait à l'année prochaine. On disait qu'on reviendrait au même endroit. L'année d'après quand on revenait, des fois, il n'y avait plus personne sur la place ou alors c'étaient d'autres groupes » (femme manouche sédentaire, 47 ans, terrain familial, Vaux-sur-Mer, 2004).

« Justement car on est une des seules communes à les accepter, ailleurs personne ne les accepte. Puis beaucoup de familles ont des habitudes, elles reviennent régulièrement car elles connaissent des personnes ou ils ont de la clientèle. La ville de Mons est un des derniers points d'arrêt de familles itinérantes voire même le point final à certains parcours de familles itinérantes. On se doit d'avoir un accueil adapté et respectueux ». (J.C.F, Centre Public d'Action Sociale, Assistant social et coordinateur du dossier Gens du Voyage Mons, entretien réalisé le 18 septembre 2007).

A travers ces propos, nous distinguons l'importance des lieux et des rencontres dans le passage, ou non, par un endroit. Ces témoignages mettent en valeur l'attachement et la régularité. A l'opposé, ils soulignent la spontanéité et l'imprévu, caractéristiques du mode de vie circulant. Le voyage implique la « perte de vue » et les retrouvailles (que ce soit avec d'autres familles, ou tout simplement avec un lieu).

L'idée d'appartenir à un territoire peut paraître en inadéquation avec la conception du mode de vie circulant. Néanmoins, l'inscription dans l'espace est importante, du fait de plusieurs facteurs, comme les réseaux économiques, ou encore les liens relationnels établis localement. Par le biais des témoignages recueillis lors des entretiens, la question de l'attache spatiale s'est éclaircie au fur et à mesure que les Voyageurs ont parlé de l'importance du lieu dans leurs parcours. Dire à un Voyageur qu'il n'a pas de territoire signifie pour lui qu'il est « de nulle part ». Si les Rroms n'ont pas de territoire national reconnu, le leur correspondrait cependant à l'espace fabriqué par leur voyage. Dire à un Voyageur qu'il n'a pas de territoire remet également en cause sa place dans la société, puisqu'il cohabite malgré tout avec celle-ci. Pour les enquêtés, utiliser l'expression « ne pas avoir de territoire » revenait à nier leur mode de vie, reconsidérer leur statut d'habitant (bien que de plusieurs espaces) ainsi que leur identité de circulant.

Les dispersions spatiale et sociale introduisent une importante circulation de l'information. L'éclatement spatial des membres du groupe offre une mainmise et une connaissance sur un espace plus grand, et ce pour l'ensemble des individus composant celui-ci. Les informations véhiculées influencent également les représentations et, par là-même, la fréquentation des lieux :

« Une année, on a décidé d'aller dans le Maine-et-Loire mais on n'est pas allés plus haut. Ca nous attire pas du tout en dessus du Maine-et-Loire, on sait pas pourquoi mais on n'y a jamais été » (Femme manouche sédentaire, 47 ans, terrain familial, Vaux-sur-Mer).

Ici, le Maine-et-Loire a été investi par le groupe pour répondre à une demande de main-d'œuvre saisonnière pendant les vendanges ; « plus haut » signifie aller dans un espace dont les opportunités économiques étaient incertaines et inconnues.

S'attacher à l'inclination du circulant pour certains lieux revient à repositionner la place de celui-ci au sein de l'espace. Il produit non seulement de la spatialité, de par son mouvement, mais introduit surtout une conception originale de l'attachement à un territoire institutionnel en situation de mobilité. Pendant de nombreuses années, les Voyageurs ont été associés aux Sans Domicile Fixe (Zeneidi-Henry ; Fleuret ; 2007 : 4) à qui l'on associe la notion d'errance. L'attachement au territoire institutionnel existe dans le même temps que le voyage dessine une nouvelle forme spatiale appropriée, appréciée et revendiquée : celui de l'espace de la circulation (Retailé, 1998).

1.2. Les attaches territoriales au regard de la mobilité

L'absence visible d'attache et de repère, ainsi que la mobilité accrue des acteurs concernés, entraîne, de la part des Gadje, une vision anxieuse. De cette crainte découle un processus répressif à l'égard desdits « errants ». Ainsi, longtemps considérés comme des vagabonds, les Roms souffrent d'une image encore imprégnée de clichés. La mobilité est considérée comme un danger et *« si l'on dénonce leur tendance à rejeter les règles censées être acceptées par tous les citoyens, il est aussi reproché aux vagabonds de former, au cœur même de la société, une organisation très structurée qui porte atteinte au principe d'unité proclamé par la République. [...] De plus, elle autoriserait les vagabonds à se cacher dans une sorte de communauté informelle, de « corps intermédiaire » que la République entend définitivement supprimer. D'une part, leur importance numérique favoriserait les dissimulations d'identité en permettant à ces marginaux de se fondre dans la masse indifférenciée de leurs semblables au sein de laquelle il n'est pas évident pour les pouvoirs publics de démêler les signalements et de contrôler les emplois du temps »* (Piazza, 2002 : 207-227). Ainsi, si la sédentarité est la norme, les populations mobiles, de leur côté, deviennent des « contrevenants » à l'ordre social établi, échappant au maillage de l'espace. La notion de « SDF » sera d'abord utilisée pour désigner les populations roms (Zeneidi-Henry ; Fleuret ; 2007 : 4) en vue d'un contrôle juridique et d'une mise en application de la loi du 16 juillet 1912 (Annexe n° 4) ; rappelons que cette loi est le premier texte législatif du 20^{ème} siècle à concerner les Voyageurs. Elle s'appliquait à trois catégories de personnes :

- les commerçants ambulants, dont les activités devaient être signalées à la préfecture (article 1)
- les forains, qui devaient posséder un carnet d'identité (article 2)
- Les nomades qui, *« quelle que soit leur nationalité, circulent en France sans domicile fixe et ne sont ni commerçants ambulants, ni forains, même s'ils ont des ressources régulières ou prétendent exercer une profession »*.

L'article 3 instaure un carnet anthropométrique, devant être visé à chaque arrivée et à chaque départ d'une commune. Ce document avait pour but de faciliter le contrôle des « populations

nomades ». Avec l'instauration de la loi du 16 juillet 1912, les pouvoirs délégués aux maires des communes se sont élargis : le refus de viser le carnet interdit totalement le stationnement des Voyageurs sur le territoire communal.

« Quand je voyageais encore, il y avait le carnet de forain, moi j'en avais un. Il était mieux vu ce carnet car ça prouvait qu'on avait une activité. On faisait les marchés, les foires...Et il y avait le carnet anthropométrique qui était vraiment quelque chose de mal. Les voyageurs qui avaient ce carnet étaient considérés comme des étrangers. Parfois, un simple contrôle de police et ils passaient une journée entière au commissariat car ils étaient considérés comme des nomades » (Témoignage de J.J, homme manouche en reprise du voyage, 65 ans). J.J me raconta, par la suite, qu'un après-midi il s'était fait contrôler dans les années 1960 avec sa femme. Les forces de l'ordre l'ont autorisé à partir puisque J.J détenait un carnet de forain et sa femme un carnet anthropométrique qui l'identifiait comme une « contrevenante » à la sédentarité. Sans motif valable, outre que celui de la mobilité mis en avant par les forces de l'ordre, J.J n'a pu retrouver sa femme que le soir même, elle était restée en contrôle au poste de gendarmerie presque toute la journée (Terrain, Charente-Maritime, 2005).

La loi de 1912, concernant les populations nomades, traduit une méfiance accrue envers ces individus, ainsi que la volonté de contrôler d'une marge de la population. Elle inaugure le 20^{ème} siècle par une politique de surveillance, et ce à l'aide du carnet anthropométrique (Aubin, 2005a). Vingt ans après, la Belgique s'insérera, elle aussi, dans une logique de surveillance renforcée, en instaurant, en 1933, un traitement administratif spécifique, introduisant une « feuille de route » mentionnant l'identité et comprenant photographie et empreintes digitales. Ces traitements administratifs, empruntés aux dispositions sécuritaires prises à l'encontre des grands criminels, marquent les prémices d'une volonté de cadrer et de maîtriser les mouvements d'une population minoritaire. Le nomadisme va alors de pair avec le vagabondage et l'errance, le mouvement étant considéré comme une entrave à la sécurité et comme un signe de déviance. Cette obsession de surveillance des populations nomades a instauré un renforcement des liens communautaires, poussant les familles à voyager ensemble. (Asséo, 2002).



Photographie 3. 1: Le carnet anthropométrique

Le carnet anthropométrique instauré par la loi de 1912 devait être possédé par chaque personne en habitat mobile et ne justifiant d'aucun revenu fixe. Un visa à chaque départ et arrivée dans les communes devaient y être apposé par les forces de l'ordre.

Source : <http://mayvon.chez-alice.fr> (consulté en juillet, 2009).

1.3. L'évolution de la loi de 1912

Actuellement, c'est la loi du 3 janvier 1969 qui permet aux administrations de délivrer des titres de circulation pour les trois catégories de circulants, ces dernières ayant été initialement établies par la loi de 1912. Si certains considèrent cette loi comme un pas vers la « compréhension » (le carnet anthropométrique est supprimé), elle exige néanmoins que les Voyageurs présentent encore d'autres documents. La loi du 3 janvier 1969 (Annexe n° 5) établit un parallèle manifeste entre les Voyageurs et les catégories professionnelles ambulantes, puisqu'elle concerne :

- les commerçants ambulants, dont les activités doivent régulièrement être déclarées à l'administration. Cette catégorie de personne détient un « **livret spécial de circulation** ».
- les caravaniers, catégorie qui concerne les personnes logeant dans des résidences mobiles mais ayant des revenus réguliers. Il leur est délivré « **un livret de circulation** ».
- Les nomades, dont l'habitat est mobile, les revenus irréguliers, et qui doivent faire viser leur « **carnet de circulation** » tous les 3 mois. Ce dernier remplace le carnet anthropométrique et permet à cette catégorie de Voyageurs de jouir de droits sociaux. A la demande de ce titre de circulation, ils sont directement enregistrés dans un fichier central. Il leur est également demandé de choisir une commune de rattachement, afin de « profiter des avantages liés au domicile » tels que le mariage, la sécurité sociale ou encore le droit de vote. Ce rattachement prend acte pour deux ans.

La Belgique voit également évoluer ses textes législatifs, notamment concernant les justificatifs que doivent produire les nomades. En 1941, la « feuille de route » est remplacée par la « carte de nomade » et ce, à l'initiative de la Police des Etrangers. Ce document devient obligatoire pour tous les nomades âgés de 15 ans, et doit être visée tous les mois par la gendarmerie du lieu de séjour. Les procédés restent donc similaires de part et d'autre de la frontière franco-belge.

Il est introduit, dans ces textes, une réflexion sur les avantages sociaux et les droits civiques auxquels les Roms ne pourraient prétendre en situation de mobilité. La pratique de la circulation remettrait alors en cause l'accès aux droits et empêcherait l'exercice de la citoyenneté. C'est dans ce sens que le législateur a amené la politique de contrôle des populations Roms mais, « *malgré les papiers pour prouver sa nationalité, les papiers pour prouver qu'on est autorisé à circuler, les papiers pour être autorisé à stationner, les papiers pour dire son rattachement à tel ou tel organisme, l'existence et le statut ne tiennent qu'à un fil lorsqu'on n'a pas de résidence fixe* » (Carrère, 1997 : 10). L'exposé de ces lois montre une réelle volonté de gérer une population d'abord (loi de 1912), puis une catégorie économique (loi de 1969) dans laquelle les Voyageurs se reconnaissent implicitement. Dès lors, nous pouvons commencer à penser les conséquences de ces lois sur la circulation des Voyageurs. Nous nous sommes concentrés jusqu'à maintenant sur les objectifs du parcours. A travers les témoignages, nous avons eu l'intuition que le voyage avait sérieusement évolué, notamment parce que les Voyageurs tenaient compte des changements économiques. L'introduction de la loi de 1912, puis de celle de 1969, dans la démonstration, introduit un nouveau champ d'analyse dans l'évolution de la mobilité des Roms.

Ainsi, les politiques ont justifié d'un intérêt social pour la circulation, mais l'aspect sécuritaire de la législation est encore plus important. L'impact de ces législations spécifiques se manifeste dans la circulation comme dans le sentiment d'appartenir à une partie distincte de la population. Le potentiel mobile est donc amené à être re-questionné au regard de la mise en place de ces législations. Dans le même temps, nous constatons que ces dernières parviennent à conforter une population dans son altérité.

L'ensemble de ces lois introduit un nouveau biais : comment évoluent le rapport à l'espace et celui au pouvoir politique quand ce dernier vient gêner la circulation des Voyageurs ? Alors que la circulation des Roms est assimilée à une absence de lien, il paraît nécessaire d'examiner cette mobilité, en vue d'une meilleure compréhension.

2. Produire de la spatialité : les entités géographiques à l'épreuve de la circulation

Les débats sur les entités géographiques sont toujours féconds au sein de la communauté scientifique. De nombreux ouvrages et recherches sur l'espace, le lieu, le territoire sont régulièrement publiés (Grandjean, 2009 ; Noin, 2009 ; Robette, 2009, Rozenholc, 2010). Ainsi, ces concepts sont constamment soumis à la réévaluation. Loin d'être des conceptions figées, elles sont soumises à l'évolution des sociétés et des pratiques, qui influencent leur conceptualisation en même temps que la pensée du chercheur. Les débats sont animés et témoignent de la diversité des rapports que chaque individu entretient avec ce qui l'entoure. Ils reflètent donc une pluralité des rapports à l'espace. Ce dernier est alors considéré comme

le support du mouvement sur lequel se créent des formes spatiales particulières. Dans le cadre de notre travail, il s'agit de voir comment les Voyageurs entretiennent des liens avec l'espace et d'identifier les résultats de cette mobilité en termes de productions spatiales.

2.1. De la visibilité du territoire à l'invisibilité des espaces de pratiques

L'existence des limites territoriales nous permet de mettre en lumière un rapport à l'espace spécifique, lorsque la circulation est mode de vie. En effet, la présence de ces limites nous aide à concevoir la circulation des groupes de Voyageurs, dans le sens où celles-ci nous servent de repères pour mieux appréhender le fait circulatoire.

2.1.1. De l'espace au territoire

L'espace est au géographe ce que les nombres sont au mathématicien. Celui-ci est défini par R. Brunet, R. Ferras et H. Théry en 1993 comme « *l'étendue terrestre utilisée et aménagée par les sociétés en vue de leur reproduction – au sens large [...]. Il est un système de relations et un produit social organisé* » (Brunet *et al.*, 1993 : 194). Il représente donc un support sur et dans lequel se créent et s'organisent des relations entre les individus qui l'habitent. Néanmoins, les auteurs n'insistent pas sur les processus de création et de pérennisation des liens sociaux qui se développent entre les acteurs de l'espace : l'espace est vu comme un support des relations humaines. Mais ce concept, ne rend pas compte de la diversité et de la complexité des rapports qui s'y jouent. Pourtant « *l'espace apparaît comme un outil irremplaçable pour approcher dans un même mouvement la distance comme séparateur des sociétés les unes par rapport aux autres et comme principe d'organisation de leur vie intérieure* » (Durand ; Lévy ; Rétaillé, 1992 : 17). Les rapports et les usages de l'espace semblent donc être un champ d'analyses des relations entre les groupes se déployant sur un même espace. Ils aident à décrire les distances (spatiales et sociales) qui séparent les individus, dans le même temps qu'ils favorisent une certaine dynamique d'organisation.

C'est justement cette organisation et ces distances qui nous intéressent dans l'analyse des rapports à l'espace des populations rroms, puisqu'elles forment un ensemble fédérateur. Elles s'insèrent dans des logiques de création et de reproduction; ainsi : « *les formes spatiales des groupes humains ne sont pas déjà dessinées dans la nature mais résultent de l'organisation des sociétés et des contacts qu'elles entretiennent* » (Rétaillé, 1997 : 246). Autrement dit, il existerait une dimension cachée de l'espace, grâce à laquelle l'action spatiale humaine prendrait sens et qui s'exprimerait de deux façons: celle de l'instinct (l'appropriation de l'espace est vitale à l'homme) et celle de la culture (puisque la perception et la compréhension de l'espace sont liés au capital culturel) (Hall, 1969). C'est pourquoi considérer l'espace de manière isolée ne permet pas de considérer la pluralité des rapports humains à celui-ci. De cette façon, « *l'espace n'est pas extérieur et n'émerge que par le mouvement, avec les*

situations » (Retaillé, 2009 : 99). Si l'espace accueille le mouvement, l'Etat, décontenancé, va chercher à le fixer.

Les politiques publiques de gestion de l'espace suivent l'introduction de l'idée de territoire qui a amené des débats mouvementés dans la communauté scientifique, au point que la notion perd sa qualité heuristique (Di Méo, 2002). Si l'origine de la notion prend ses sources dans les domaines du droit et de l'éthologie, elle est devenue, depuis plus d'une vingtaine d'années, une notion clé interdisciplinaire (sociologie, économie, ou bien action publique) et largement discutée (Roncayolo, Brunet, Frémont). Ne faisant jamais l'unanimité dans les débats scientifiques, elle a néanmoins influencé la mise en place de politiques publiques. Dans son dernier ouvrage, Martin Vanier précise que le territoire définit une « *forme circonscrite et repérable, ajustable et modelable, multi-scalaire et multiculturelle, le territoire pouvait être doté de vertus multiples (appartenance, identification, différenciation, etc.)* » (Vanier, 2009 : 11). Il apparaît alors comme une entité spatiale identifiée, dont la taille et la qualité peuvent varier. Il permet également le développement d'attaches et d'identifications territoriales avec l'introduction de l'acteur, de sa pratique et de ses représentations (Ozouf-Marignier, 2009). Cependant, redonner une place importante à l'acteur remet en question la conception figée du territoire, puisque ce sont les individus qui font l'espace, et non pas l'inverse. Ainsi, comme dans les recherches introduites par l'unité de recherche ESO (Espaces et Sociétés), nous modérerons l'utilisation du terme « territoire ». S'il paraît légitime de l'utiliser dans le cadre du contrôle de l'espace par l'Etat, c'est-à-dire « *les territoires du politique, qui sont des territoires produits par le haut* » (Séchet, Keerle, 2009 : 93), il l'est moins quand il s'agit de parler de la pratique des groupes. C'est pourquoi nous lui préférerons le terme « *d'espace de pratiques et d'appropriation* » (Séchet, Keerle, 2009 : 93) d'autant que « *le territoire raisonne le rapport humain à une portion limitée de la surface terrestre* » (Lima, 2009 : 167).

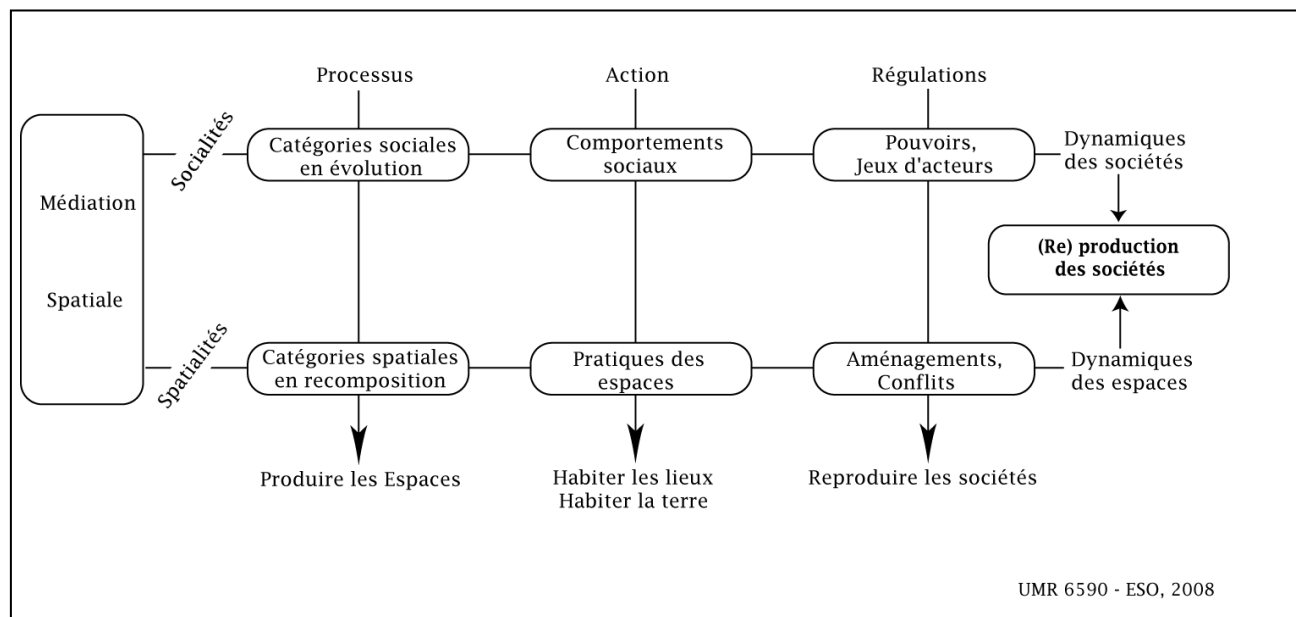
Ce caractère limité ne correspond pas à la dynamique instaurée par la circulation des Voyageurs ; bien que la régularité existe dans la fréquentation des lieux du parcours, les frontières instaurées pour le territoire sont continuellement remises en question par la circulation. De ce fait, « *il semblerait que les territoires soient dépassés, à la fois dans leur forme et leurs fonctions, par l'effervescence de ces nouveaux espaces réticulaires, relationnels et fonctionnels* » (Lima, 2009 : 169). Nous ne pouvons néanmoins mettre de côté le concept de territoire dans la première version de son acception, puisque les politiques publiques qui concernent les Rroms sont territorialisées. Nous sommes donc en présence d'un exemple concret des limites du concept de « territoire » : des législations territorialisées pour une population aux territorialités multiples -pour le moins vivant sur plusieurs « territoires institutionnels»-, dont les frontières sont reconnues, et à l'intérieur desquelles le pouvoir politique peut s'exercer. Lors du travail de terrain, ces limites du territoire sont apparues de façon simple : à de nombreuses reprises, les Voyageurs, de par leur dispersion spatiale, m'ont « poussée » à dépasser les limites territoriales des espaces d'investigation choisis dans le cadre de cette thèse. L'observation de cet « échec » à se cantonner à un territoire institutionnel, lorsque l'on étudie une population circulante, a fortement influencé mes appréciations initiales à propos des attaches territoriales et des sentiments d'appartenance,

jusqu'à ce que j'en arrive à « *penser l'espace autrement* » (Lima, 2009 : 169). Partir de l'acteur pour visiter son espace semblait être un procédé adéquat pour le comprendre. L'espace des pratiques apparaissait alors plus pertinent pour saisir les rapports qu'entretiennent les Voyageurs avec l'espace, entité spatiale qui ne peut être reconnue de tous, puisqu'elle relève de la pratique de l'intimité familiale et se constitue par les lieux, les échanges, les représentations et la pratique. Elle nous émancipe aussi des « *certitudes territoriales* » (Di Méo, 1991 : 170). Cette conception d'« espace des pratiques » fait, par essence, écho à celles « d'espace de vie » et « d'espace vécu » introduites par la géographie sociale; la première décrit l'espace des pratiques, c'est-à-dire « *une portion d'espace où l'individu effectue ses activités. Cette notion englobe non seulement les lieux de passage et de séjour, mais également tous les autres lieux avec lesquels l'individu est en rapport* » (Courgeau, 1988 : 17) ; la seconde est un espace vu, perçu, ressenti, apprécié, où l'importance des représentations et des projections est révélée. Repris dans les travaux de Guy Di Méo, l'« espace vécu » décrit « *l'ensemble des lieux fréquentés (par l'individu) mais aussi des interrelations sociales qui s'y nouent et des valeurs psychologiques qui y sont produites et perçues* » (Di Méo, 1991 : 126-127). Dans cet espace des pratiques et d'appropriation, les relations sociales prennent une place importante, puisqu'elles jouent un rôle essentiel dans la formation et dans la pérennité de cette entité spatiale.

Pour penser cet espace autrement, il paraît alors nécessaire de s'émanciper d'une conception spatiale figée pour dévier notre regard vers l'analyse des processus et non vers les formes finales que prennent les rapports à l'espace. Ainsi, la notion de territorialité paraît-elle plus adéquate pour décrire ces « expériences de la vie » (Retailé, 2009 : 97) ? Considérée comme un rapport à l'altérité (Raffestin, 1977), elle décrit ainsi « *le système de relation qu'entretient une collectivité –et partant un individu qui y appartient – avec l'extériorité et/ou l'altérité à l'aide de médiateurs* » (Raffestin, 1982 : 171). Ici, une place particulière est donc donnée à la pratique plus qu'à l'espace, dans le même temps que cette pratique se fonde sur des représentations sociales issues de la relation à l'altérité. Les rapports à l'espace, introduits par la territorialité, sont ainsi influencés par des « médiateurs » que l'on peut supposer être la société. En cela, la territorialité s'inscrit dans une « *perspective constructiviste* » (Aldhuy, 2008 : 4) puisqu'elle prend ses racines dans les relations sociales largement dominées par des facteurs historiques et quotidiens (Corcuff, 1995 : 17). La territorialité semble pouvoir comprendre les modalités de l'inscription spatiale des individus. Cependant, sa proximité conceptuelle avec celle du « *paradigme territorial* » (Cailly, 2009 : 151) rend complexe et malaisée l'utilisation de la notion ; en effet, celui-ci « *colporte avec lui l'idée d'ancrage, de bornage, de stabilité, d'identités spatiales bien circonscrites, relativement rigides et construites dans la durée* » (Cailly, 2009 : 151) alors que le mouvement et la mobilité sont aujourd'hui caractéristiques de nos sociétés (Bourdin, 2005 ; Stock, 2005). Il existe donc des « *troubles de la territorialité* » (Piveteau, 1995 : 9). Les appartenances multiples se développent en même temps que l'espace s'ouvre, grâce aux moyens de communication et aux nouvelles technologies: « *les territorialités humaines sont constamment mises à l'épreuve de la réalité du monde. Mais il n'empêche qu'elles ne sont jamais pensées et dites qu'à l'aide d'images, de métaphores et de modèles interprétatifs [...] la territorialité, comme beaucoup d'autres choses d'ailleurs, se niche quelque part entre la réalité du monde, la pensée réflexive*

et l'expérience pratique » (Debarbieux, 2009 : 25). Si nous considérons la territorialité comme un phénomène faisant partie du processus de construction et de déconstruction du rapport à l'espace, cette notion écarte alors une conception figée et valorise le dynamisme du mécanisme, laissant apparaître des « territorialités en dehors des territoires » (Lima, 2009) ainsi qu'une « territorialité réflexive » (Melé, 2009), qui se réaménage selon les relations sociales.

Schéma 3. 1: La dimension spatiale des sociétés



Source : Séchet, Keerle, 2009 : 92

Le schéma ci-dessus indique les deux versants de la médiation spatiale. L'une prend en compte les socialités, c'est-à-dire les transformations liées à la « sphère sociale » et décline l'influence des comportements sociaux et des jeux d'acteurs sur les pratiques individuelles et collectives. L'autre s'intéresse plus particulièrement aux spatialités, c'est-à-dire aux pratiques de l'espace des individus. Ces deux entrées sont en interaction en ce sens que les comportements sociaux sont intimement liés à la pratique spatiale. L'objectif de la circulation des Voyageurs se retrouve clairement dans ce schéma, c'est-à-dire dans le triptyque « produire les espaces/Habiter les lieux/Reproduire les sociétés ». La sphère étatique, quant à elle, se perçoit surtout dans celui de « Processus/Action/Régulation ». La rencontre de ces deux strates est la « médiation sociale ».

Dans un monde où la circulation s'accélère, le territoire apparaît comme une notion « dépassée », sauf lorsque celui-ci fait référence à la gestion de l'espace par l'Etat et les collectivités territoriales, encore qu'« une telle logique [d'émergence] signifie également une autonomie sociétale ou une montée en puissance des modes de vie en avance sur les politiques et derrière lesquels courent les politiques pour essayer de rattraper leur retard et qui forcent du même coup les politiques à changer » (Chalas, 2009 : 179). Les processus

dynamiques issus de la territorialité semblent plus adéquats pour parler du rapport à l'espace, d'autant que dans notre recherche, les Rroms possèdent un potentiel circulaire important. L'action est donc mise au premier plan pour définir ces relations spatiales.

La circulation n'empêche pas l'attachement. Celle-ci se déploie sur plusieurs territoires institutionnels. Les Voyageurs sont des « *bâtisseurs et des passeurs d'espaces* » (Lima, 2009 : 172) en ce sens qu'ils construisent des « *espèces d'espaces* » (Pérec, 1974), qui témoignent de la diversité des rapports spatiaux.

2.1.2. Des entités spatiales en mouvement

L'apparition et le renforcement du statut de l'individu mobile a permis de faire évoluer, ou du moins de faire réfléchir à de nouvelles configurations spatiales. On assiste alors à une « *nomadisation des concepts* » (Retaillé, 1998b), dans laquelle la mobilité, et surtout « l'acteur mobile », prennent une place considérable. Ces enrichissements vont également de pair avec le développement des recherches sur les différentes formes de la mobilité, notamment dans les phénomènes de migration et de circulation. Nous nous intéresserons plus particulièrement à trois d'entre eux : l'espace nomade, le territoire circulaire et le réseau, puisqu'ils prétendent comprendre « *une structuration fondée sur la relation de complémentarité* » (Retaillé, 1998b : 71). L'espace nomade est défini comme « *tendu entre des lieux éloignés séparés par de vastes vides ; chaque lieu appartient à un temps organisé, le territoire trouvant son lien dans le calendrier et non dans la frontière* » (Retaillé, 1998b : 77). Le temps prend alors une place importante dans la compréhension de cet espace.

Par ailleurs, la distance apparaît comme un élément constitutif. La maîtrise de l'espace par les Voyageurs tiendrait donc dans leur capacité à contrôler « l'espace-temps », c'est pourquoi l'espace nomade est aussi « l'espace de la guerre », qui s'exprime comme une capacité plutôt que comme un combat. En effet, les Voyageurs mettent des lieux en lien et ces liens sont effectués dans un temps précis, la circulation étant largement dépendante d'une temporalité saisonnière. Ainsi, « les nomades » -tels que Denis Retaillé les appelle pour conceptualiser son « espace nomade »- tiennent leur pouvoir de la maîtrise des liens qui unissent les lieux, c'est-à-dire les routes, plutôt que dans la gestion d'une aire spécifique. Par ailleurs, les processus de dispersion spatiale des membres du groupe permettent de réduire, voire « d'abolir » les distances, plus précisément « *de saisir l'absence de distance entre des lieux séparés par plusieurs kilomètres* » (Lechartier, 2005 : 36).

L'espace, auquel est accolé le qualificatif de nomade, prend alors une nouvelle signification qui vient enrichir l'ancienne. Le concept aide à comprendre l'espace par le lien social et non forcément par la distance. Ce lien peut s'exprimer, comme nous l'avons vu, par la famille. Le potentiel circulaire est alors une ressource considérable du « pouvoir-circuler ». Et c'est bien ce caractère circulaire qu'Alain Tarrius s'est attaché à définir à travers l'introduction du concept de « *territoire circulaire* » (Tarrius, 1996) qui définit « *une certaine socialisation des espaces supports aux déplacements. Les individus se reconnaissent à*

l'intérieur des espaces qu'ils investissent ou traversent au cours d'une histoire commune de la mobilité, initiatrice d'un lien social original. Etranges au regard des « légitimes autochtones », cette étrangeté même les place en position de proximité : ils connaissent mieux que les résidents les limites de la ville et négocient ou révèlent, voire imposent — chacun selon des modalités et des « pré-acquis » différents — leur entrée ici sans pour autant aujourd'hui renoncer à leur place là-bas, d'où ils viennent, et à l'« entre-deux » où ils demeurent parfois longtemps. Ces espaces offrent les ressources symboliques et factuelles du territoire.» (Tarrus, 1996). Cette conception humanise le concept de territoire en lui donnant un caractère social primordial. La notion de distance souligne également un va-et-vient qui n'empêche pas la connaissance des lieux constituant le territoire circulaire. La circulation sous-entend le cycle. Le territoire circulaire décrit une combinaison de lieux dont la fréquentation, plus ou moins intense, et l'éloignement, n'engendrent pas une réelle méconnaissance. La pratique de la mobilité circulaire introduit de fait des habitudes de fréquentation comme celles qui ont été décrites dans le chapitre 2. Cette notion permet également une réflexion sur l'habituelle dichotomie entre circulation et attaches territoriales (De Tapia ; Muller, 2000 : 35) puisqu'elle souligne justement le contraire : la mobilité est à l'origine d'un lien social. En cela, la notion de territoire circulaire se positionne au croisement de trois aspects essentiels : la mobilité spatiale, les processus identitaires et le territoire (Péraldi, Perrin, 1996 : 149).

La mobilité engendre un type de production et de référents spatiaux originaux. Ces processus dérangent, puisqu'ils dérogent à la conception de l'action publique territorialisée et réinterrogent la pratique de la citoyenneté : être « *ici et là-bas* » ne correspond pas à l'image de l'inscription spatiale au sens commun. Circulation et inscription spatiale ne sont pas un couple voué à l'échec, même si « *le migrant apparaît plus libre de projet, sa référence est le territoire qu'il construit, parcourt, traverse, conquiert parfois, sans se soucier outre mesure des valeurs ou usages des lieux* » (Tarrus, 1996 : 93). L'appropriation et l'attachement aux lieux signalés par les témoignages, couplés à l'objectif du parcours, rendent malaisée la conception *in fine* du territoire circulaire puisque le Voyageur se soucie des valeurs et des usages des lieux en identifiant ceux qui lui paraissent économiquement viables et qui ont une signification dans le parcours. Par ailleurs, la valeur du lieu prend sens en ce qu'il permet à la famille et au groupe de reproduire son unité, ainsi que sa solidarité. Néanmoins, la famille reste effectivement « libre de projet », faisant preuve d'une certaine autonomie dans sa circulation. Ces liens sociaux et spatiaux détiennent une place considérable dans la compréhension de l'inscription spatiale des Roms, dans le même temps qu'ils permettent de donner une assise à la circulation. Associés au processus de recomposition familiale et de dispersion spatiale, ils amènent, de fait, à évoquer la notion de réseau. Économiques, sociaux ou encore familiaux, ces réseaux participent également du bon déroulement de la circulation.

La forme réticulaire d'un espace est caractérisée par une organisation faite d'axes qui relient entre eux des nœuds. Ces nœuds (l'expression « point » sera également employée) sont des lieux de concentration de personnes, de ressources, mais également de savoirs et de connaissances. Ces points sont aussi sources de représentations. Ils constituent des lieux d'échanges intenses et de transmission d'informations. Ils sont également, pour le groupe, le moyen d'acquiescer des ressources financières. Ces nœuds sont donc interconnectés par la

circulation et sources de concentrations multiples ; les axes permettent la redistribution de ces concentrations. Le réseau définit par conséquent, un espace de relations que les acteurs vont mettre en liens par leurs pratiques, ici, en l'occurrence, circulatoires. L'exercice du réseau entretient celui-ci et favorise sa pérennité, ainsi que sa possible évolution. Cet agencement nous montre que le réseau « *ne se définit pas en priorité par ses frontières mais par les possibilités de relations entre les lieux* » (Offner, Pumain, 1996 : 97). Cette notion fait écho à celle « d'espace nomade » dans laquelle il est entendu que les liens entre les lieux et les relations sociales permettent à cet espace de fonctionner. Ainsi, l'« espace nomade » se fonde sur une organisation en réseau, comme peut le requérir le « territoire circulatoire » qui s'est ainsi constitué grâce aux réseaux qui le traversent (Gourcy (de), 2005 : 161). Les informations obtenues à partir des entretiens et l'analyse des parcours, montrent que, dans « l'espace rom », la famille et les relations sociales prennent une place plus importante que les distances spatiales. Ainsi, ce réseau est mobile et les groupes de Voyageurs mettent en lien les nœuds par leur arrivée, leur départ, autrement dit par leur « *tour, détour et retour* », introduisant une « *circulation complexe* » (Gourcy (de), 2005 : 160). Ceci témoigne de la nécessité de prendre en compte l'intégralité du parcours pour comprendre les motivations des déplacements, l'ancrage dans l'espace, et dont le temps est une condition nécessaire pour comprendre les productions sociales (Offner, Pumain, 1996). La difficulté de saisir cet espace de pratiques et d'appropriation réside dans son caractère difficilement saisissable, notamment à cause des liens intrinsèques et intimes avec l'espace. Par ailleurs, si nous ne pouvons pas isoler les lieux économiques des lieux religieux et familiaux unis par l'ordre familial, les réseaux, quant à eux, peuvent être déclinés avec plus de précision. C'est le cas, par exemple, du réseau économique qui se fait en majeure partie avec les Gadjé. Les liens économiques sont établis avec la population locale, bien que ce soit la famille qui entretienne ce réseau. Enfin, les processus de dispersion spatiale et de recomposition familiale sont un témoin de l'organisation réticulaire de la spatialité des Voyageurs.

2.2. Entre théorie et pratique : l'espace des Rroms

L'espace investi est donc le support de multiples appartenances et de pratiques. Des processus de négociation se mettent en place. Dans le cas des groupes rroms, nous pouvons démontrer que ce sont les réseaux socio-familiaux qui alimentent les réseaux géographiques, puisque la famille, comme nous l'avons vu, détient un rôle majeur dans la continuité de la circulation. Dans un même temps, les relations sociales permettent le contact avec les Gadjé, principaux clients des Voyageurs. Ainsi, rattacher l'analyse sociale à l'espace écarte tout risque de segmentation de la circulation, mais aussi celui de rester dans une vision strictement spatiale. Le réseau social est compris comme un ensemble de liens entre les individus, qui motive des déplacements dans l'espace. L'informalité de ces réseaux sociaux, puis de la circulation, peut pousser l'Etat à s'introduire dans cette organisation. Les modalités de l'inscription spatiale des individus est en complexification croissante (Offner, Pumain, 1996) et nous pouvons supposer que cette intrusion de l'Etat dans des schémas traditionnels d'organisation sociale perturbe leur déroulement. L'évolution du contexte économique et la réglementation

concernant le stationnement déstructurent ainsi les schémas d'itinérance initialement instaurés et historiquement construits. Cette complexification du contexte de la circulation trouble les réseaux déjà investis. D'un réseau simple, fait de contacts à vocation économique, de relations familiales et d'investissements religieux, les groupes de Voyageurs doivent aujourd'hui « composer » avec la législation. Ces gênes introduites par le législateur pour contrôler une organisation sociale, renforcent les « *cercles sociaux* », puisque les agressions renforcent le sentiment communautaire et la cohésion sociale (Simmel [1908], 1999). Plus ces liens à l'intérieur-même d'un groupe sont forts, plus les relations avec les autres groupes sont amoindries et deviennent complexes. Ainsi, une structuration forte du réseau, couplée à un environnement extérieur hostile, peut engendrer d'importants processus de repli et d'exclusivité :

« Oui, on m'a critiqué mais c'est pas parce que je me suis sédentarisé que je me sens moins voyageur...c'est pareil pour le français, j'ai appris à écrire le français tard et c'est parce que je parle et j'écris le français que je suis plus voyageur ! Y a beaucoup de voyageurs qui comprennent pas ça » (Entretien avec J.J, 2005).

Les « appartenances transversales » sont parfois mal considérées. Ce sentiment d'appartenance ne remet pas en cause la volonté d'être reconnu comme habitant des territoires qu'ils traversent. La difficulté réside dans la compréhension des hiérarchies de l'appartenance sociale sur lesquelles les voyageurs sont en continuel va-et-vient identitaire, c'est-à-dire entre « *la masse et le microgroupe* » (Offner, Pumain, 1996). Si le réseau existe, grâce à la présence de liens sociaux spatialisés, il précède, au même titre que la territorialité, l'aire géographique : « *le réseau est l'élément de base du système territorial, il est ce qui lie les lieux et les acteurs, assure la communication en fonction du facteur distance (physique, temporelle, sociale ou psychologique) ; visible ou invisible, abstrait ou concret, le réseau devient en définitive le révélateur d'une manière de maîtriser l'enveloppe spatio-temporelle* » (Offner, Pumain, 1996). L'évolution du contexte dans lequel la mobilité s'exprime ne peut être exclue, car celle-ci conditionne l'exercice de la circulation. Ainsi, une configuration spatiale réticulaire invite le chercheur à considérer le parcours comme un espace dynamique, où le potentiel circulatoire permet de donner une unité à celui-ci. Dans un même temps, le réseau autorise l'adhésion à de nouveaux investissements de lieux, puisqu'« *au sein des spatialités, la prédominance de la structure réticulaire exprime, en même temps qu'elle permet, une plus large ouverture, une relative souplesse et une rapide recomposition des identités spatiales* » (Cailly, 2009 : 154). Ainsi, le poids de l'Histoire, exprimé par la mémoire des lieux, cohabite avec la dynamique instaurée par une organisation réticulaire. Un lieu nouvellement investi peut se transformer en nœud et prendre place, en tant que tel, au sein du réseau.

A l'opposé, nous pouvons émettre l'hypothèse que le déclin du réseau et des relations d'équilibre qu'il instaure, implique une détérioration de la circulation. L'analyse des parcours montre alors une maîtrise d'une aire géographique appropriée et mise en relation par la circulation : c'est l'espace des pratiques et d'appropriation dans lequel le lien social détient une place primordiale. Cet espace est caractérisé par sa contiguïté spatiale et son caractère circulatoire. Il est le support des stratégies des acteurs. Les membres des groupes de Voyageurs rencontrés en région Poitou-Charentes et en région wallonne basent leur système

de relations sur un réseau familial identifié et sur les alliances qui peuvent être construites pendant la circulation.

Les réseaux relationnels mettent donc en complémentarité les lieux, ils les relient, ce qui permet de comprendre le parcours dans son ensemble. L'intérêt réside dans l'analyse des modalités de construction et de restructuration du réseau, en considérant la nouveauté et les espaces historiquement investis. La compréhension des processus de construction initiale et de pérennisation de ces structures réticulaires, ouvre un champ d'analyse intéressant pour ce qui est de l'étude de la mobilité des Rroms au sein des espaces nationaux. Elle peut permettre également de souligner l'inadéquation des politiques publiques, visant la circulation des Voyageurs, et d'interroger leur efficacité.

L'imbrication des échelles sociales et géographiques est importante puisque les va-et-vient au sein de ces deux échelles sont réguliers. Elles introduisent des rapports sociaux qui s'expriment dans des processus de négociation, d'adhésion ou bien encore de conflit. L'être mobile pratique et circule sur l'espace. La spatialité du groupe permet de mettre en liens les différents lieux du parcours. La mise en réseau des lieux permet d'unifier cette spatialité. C'est pour cela que le parcours des Voyageurs, rencontrés dans les deux régions étudiées, ne peut être compris comme un territoire : « *dans le déplacement, les lieux ne sont pas des liens mais seulement des étapes, et une rupture des relations sociales établies est facilitée* » (Liégeois, 2009). Certes, la mobilité permet une marge de manœuvre quant à l'investissement d'un lieu sur une plus ou moins longue durée ; il permet de « rompre » avec une situation sociale ou économique difficile. Mais considérer le lieu comme une « étape » implique qu'il y ait un but, ce dernier pouvant être la totalité du parcours ou bien tout simplement la pratique circulatoire.

Si les lieux permettent le parcours, le lien social, quant à lui, permet la circulation ; en d'autres termes le « savoir-circuler » (en tant que capacité à créer et entretenir le lien) devance le « pouvoir-circuler », bien que ce dernier soit gêné par les politiques publiques de circulation et de stationnement. Cette notion de pouvoir prend une importance particulière depuis le début de ce chapitre en ce sens qu'il est dual. En effet, la pratique de la circulation se trouve à la conjonction du pouvoir vertical (celui de l'Etat) et d'un pouvoir horizontal (celui des Voyageurs : le pouvoir de l'espace). Tous deux ont des influences mutuelles dans la structuration et l'évolution de la circulation des Rroms. Le pouvoir vertical représente celui de l'Etat en tant que décideur. Il érige des politiques publiques de gestion du territoire en vue de les faire appliquer sur l'espace qu'il domine. Le pouvoir horizontal, quant à lui, se décline selon deux types de « sous-pouvoirs » : celui des groupes sur l'espace. Ici, les espaces de pratiques et d'appropriation vont se chevaucher. Puis, ce pouvoir va entrer en concurrence avec celui des Gadje : les espaces de séjour des Voyageurs vont empiéter sur les espaces de résidence des Gadje. La coexistence de ces trois pouvoirs va alors engendrer des processus de négociation, de conflit ou encore d'adaptation.

La mise en valeur des particularités d'un réseau circulant implique de s'interroger sur les conditions d'existence des individus qui le pratiquent. De l'itinérance résulte un mode d'habiter particulier, qui doit prendre en compte les spécificités du mouvement.

3. Comment habiter en situation de mobilité ?

3.1. Retour sur le concept d'habiter

3.1.1. Au-delà de la résidence : l'acte d'habiter

Le concept d'habiter a été introduit par la géographie classique, et notamment par les réflexions de Vidal de la Blache qui, dans un premier temps, a orienté une conception-modèle de la notion. Pendant de nombreuses années, l'« habiter » s'est restreint à l'habitat et à la résidence, générant ainsi une vision assimilatrice entre l'habitant et l'habitat. La sédentarité était considérée comme une condition première à l'acte d'habiter. Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry en 1993 considèrent l'habiter comme « avoir son domicile en un lieu », l'habitat comme « *le lieu où l'on s'est établi, où l'on vit, où l'on est habituellement* ». (Brunet, Ferras, Théry, 1993 : 249-250). En géographie urbaine, habiter exprime l'occupation d'un logement ou la résidence (Lelièvre, Lévy-Vroeland, 1992). La notion d'habiter a donc été, durant de longues années, rattachée à la résidence et à l'espace de familiarités, et ce notamment en géographie.

C'est dans d'autres disciplines, notamment la philosophie, que les recherches établissent un « tournant » dans la conceptualisation de l'acte d'habiter. Heidegger en introduit une nouvelle vision en définissant l'homme comme « *l'être sur terre comme un mortel, c'est-à-dire habiter* » (Heidegger, [1954] 1958 : 173). L'idée d'y introduire une « existence » implique les prémices de la considération de l'éventail des actions et des manières d'être de l'Homme dans son environnement. Cette approche est reprise par la suite dans les recherches géographiques, notamment par Eric Dardel en 1952 dans son ouvrage *l'Homme et la terre. Nature de la réalité géographique*. L'introduction nouvelle de l'étude des rapports de l'homme à son environnement traduit une volonté d'étudier le sens que donne l'homme à ce qui l'entoure, ainsi que ses manières de pratiquer cet espace.

En 2003, Jacques Lévy et Michel Lussault se placent dans cette continuité « *l'habiter place l'espace et des acteurs à égal niveau ontologique, sur le même plan de légitimité épistémologique* ». (Lévy ; Lussault, 2003 : 442). On assiste donc à un glissement dans la pensée : d'une vision « écologique » de l'acte d'habiter, rattachée à la résidence, on passe à l'introduction de sens et de représentations dans les pratiques des individus. Armand Frémont s'attache particulièrement à ce cheminement intellectuel, en qualifiant les espaces pratiqués d'« espace vécu », d'« espace social » et d'« espace de vie » (Frémont 1976). Ainsi, une vision plus humaine est développée et accorde une attention particulière à la « géographicité » de l'individu (Dardel, [1952], 1990), celle-ci décrivant les rapports des êtres humains avec les lieux et l'espace géographique en mettant l'accent sur les pratiques et les valeurs (Dupont, 2008). C'est donc depuis les années 1990-2000 que le concept d'habiter a repris sens dans le contexte actuel. L'évolution des sociétés avec, notamment, le

développement de la mobilité, a généré de nouveaux questionnements concernant l'acte d'habiter. Par ailleurs, la multiplication des significations que peuvent revêtir les lieux implique de remodeler la notion d'habiter. Étudier la résidence seule pour définir « l'habiter » d'un individu ne suffit pas, puisque celui-ci s'inscrit aujourd'hui dans une multitude de lieux fréquentés et représentés et « *ce n'est donc pas le rapport aux lieux en tant que ceux-ci synthétisent le milieu géographique ou la Nature que nous interrogeons ici, mais le rapport aux lieux en tant que ceux-ci constituent le référent concret et symbolique des pratiques humaines. Ce rapport au lieu se fonde sur la signification des lieux en fonction de l'intentionnalité qui anime les pratiques effectuées. Ce sont les différentes manières de pratiquer les lieux définissant l'habiter qui constituent le champ d'investigation [...] l'habiter est donc le rapport à l'espace exprimé par les pratiques des individus* » (Stock, 2004). Ainsi, M. Stock instaure une différence entre l'« être dans l'espace » et « faire avec l'espace ». La première traite des dimensions spatiales de l'activité humaine, la seconde des manières de mobiliser l'espace pour ces actions qui introduisent des « *modèles d'habiter poly-topiques* » (Stock, 2007 : 103-125). Le glissement entre les deux conceptions introduit du sens et ne concerne plus seulement l'agencement de lieux.

3.1.2. Habiter : espace et temps dans la pratique des lieux

Entre l'habitat et l'habiter, s'insère donc un biais où l'action humaine prend sa valeur. L'habitat instaure de la localisation, l'habiter de la pratique des lieux, et l'entre-deux de l'habitat-habiter intègre une dynamique de l'interrelation, d'épanouissement individuel et collectif. Cette évolution conceptuelle est appuyée par les travaux d'Henri Lefebvre (1973) dans lesquels il précise que « *l'habitat ne se réduit pas à une fonction assignable, isolable et localisable* » (Lefebvre, [1973] 2000 : 11). Il introduit la participation à la vie de la cité comme condition nécessaire à l'acte d'habiter. Ainsi, localisation, pratique, signification et participation représentent les piliers nécessaires à la compréhension de l'acte d'habiter d'un individu ou d'un groupe alors que, pendant de nombreuses années, l'habiter a été réduit à la résidence ; pourtant « *si l'on ne remet pas en cause le rôle pivot que peut jouer le logement dans la vie de tout individu, tout comme on ne discute pas la nécessité de considérer son accès et son occupation comme des droits, il n'est toutefois pas évident que les investissements temporels, affectifs, symboliques ou même économiques, les plus significatifs, soient tous concentrés pour tout être humain en un lieu unique* » (Giroud, 2008 : 60). L'intégration et la participation de l'individu à un espace de communicabilité pour décrire la condition qui se niche dans l'entre-deux, serait donc nécessaire (Radkowski, 2002). La géographie classique introduit alors la fixité comme condition première de l'acte d'habiter, alors que la mobilité des individus s'accroît considérablement. Il est donc nécessaire de passer d'une conception mono-topique à une conception « poly-topique » de l'habiter (Stock, 2007).

« Faire avec l'espace » interroge donc sur les modalités selon lesquelles les individus modèlent leur environnement. La combinaison de la circulation des hommes, des activités exercées, des lieux représentés, imagés et sentis, participe de l'élaboration et de la création d'espace(s). Les systèmes de contraintes (environnement physique ou encore politiques

publiques), ainsi que les projets individuels et collectifs, apparaissent également comme détenteurs d'un rôle particulier dans l'acte d'habiter. Il s'agit non pas d'interroger la localisation, mais de questionner le comment et le pourquoi de la fréquentation. C'est grâce à ces deux approches que le lieu prend sens. Dans cette logique, Mathis Stock pointe trois réalités sous-jacentes avec le « faire de l'espace » ou « avec l'espace ». Premièrement, l'action est tributaire des compétences et des savoir-faire concernant l'espace (comme la gestion de distance par exemple). Deuxièmement, la dimension spatiale représente une ressource particulière de l'action (c'est le savoir-circuler). Enfin, l'espace est caractérisé par l'épreuve, dans la mesure où des intentions différentes cohabitent (qui caractérisent ici le pouvoir-circuler) (Stock, 2007). Si la conception de l'acte d'habiter a évolué d'une vision fixe de l'acte à une combinaison de facteurs objectifs et subjectifs, considérer les Voyageurs comme des habitants, nécessite cependant de comprendre dans quelle mesure ceci est vérifiable.

3.2. L'habiter nomade souvent confondu avec l'habitat mobile

3.2.1. *L'habitat nomade vs l'habitat mobile*

Les populations mobiles, comme les Rroms, réinterrogent pleinement cette notion d'habiter, dans la mesure où ils définissent un rapport original à l'espace, composé de plusieurs lieux. Ils remettent en cause l'ordre de la sédentarité et de la proximité. Ces lieux prennent sens par rapport à la pratique et ne peuvent se définir qu'en référence à d'autres, puisque le signifiant est le parcours. Ainsi, la circulation permet la construction d'une relation aux lieux empreinte de significations. La pratique et les liens instaurés sur place donnent donc du sens au lieu. Pourtant, en ce qui concerne la présence des Rroms en France et en Belgique, la question de l'habiter est implicitement accolée à l'habitat « *population à habitat mobile* », ou encore « *habitat-caravane* ». Dans un premier temps, la caravane est considérée comme une habitation précaire, insalubre et temporaire. En effet, « *il est fréquent de voir la mobilité reléguée au rang de mode de vie désuet, et la caravane à un habitat précaire* » (Laflamme et al, 2007 : 269). Elle est vue comme une solution de « survie ». Dans un deuxième temps, la caravane, tractée, est considérée comme un moyen de transport, et comme tout moyen de locomotion, celui-ci est amené à s'arrêter. Cet arrêt pose alors des problèmes matériels (où les faire stationner ?) et idéologiques (l'arrivée de caravane est souvent considérée comme une intrusion).

Le stationnement a été législativement cadré avec la promulgation de loi concernant « l'accueil des familles de gens du voyage et de leur caravane ». Le décret n° 72-37 du 11 janvier 1972, relatif au stationnement des caravanes, précise le statut de celles-ci comme : « *véhicule ou élément de véhicule qui, équipé pour le séjour où l'exercice d'une activité, conserve en permanence des moyens de mobilité lui permettant de se déplacer par lui-même ou d'être déplacé par simple traction* »⁷⁹. Néanmoins, en France comme en Belgique, celle-ci

⁷⁹ Article R443-2 du Code de l'Urbanisme

n'est pas considérée par les institutions comme étant un logement. Par exemple, la caisse d'allocations familiales ne considère pas la caravane comme un logement, elle n'ouvre donc aucun droit à l'allocation personnalisée au logement pour les familles. Ils sont néanmoins redevables « d'une taxe d'habitation », votée en 2007 et mise en application à partir du 1^{er} janvier 2010 en France. Ainsi, la loi n°2007-1824 du 25 décembre 2007 - art. 77 précise que *« I. - Il est institué, à compter du 1er janvier 2010, une taxe annuelle d'habitation des résidences mobiles terrestres, due par les personnes dont l'habitat principal est constitué d'une résidence mobile terrestre. Cette taxe est établie pour l'année entière d'après les faits existants au 1^{er} janvier de l'année d'imposition »*. Le tarif de cette taxe d'habitation s'élève à 25 euros le mètre carré habitable. Cet impôt est *« affecté à un fonds départemental d'aménagement, de maintenance et de gestion des aires d'accueil des gens du voyage, à hauteur du montant perçu dans le département. Les ressources de ce fonds sont réparties par le représentant de l'Etat entre les collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale, au prorata de leurs dépenses engagées en application de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage »*. Lors d'une rencontre préalable à cette loi, des prédispositions avaient été cadrées entre les représentants nationaux des Voyageurs⁸⁰ et le législateur. Celles-ci précisaient que l'instauration de la taxe d'habitation pour les caravanes engendrerait sa reconnaissance en termes de logement et donc lui ouvrirait les droits qui en découlent. Force est de constater qu'à ce jour, bien que les familles doivent s'acquitter de leur taxe d'habitation, ils ne peuvent prétendre aux allocations logement. Ainsi, dans son projet de loi de finance initiale pour 2009, le ministère du logement et de la ville précisait que les aides au logement ne peuvent être appliquées à la population rrom.

Encart 3. 1: L'ouverture du bénéfice des aides personnelles au logement en faveur des Voyageurs

« Les aides personnelles au logement sont versées au titre de la résidence principale occupée par le bénéficiaire au moins huit mois par an. Les résidences mobiles ne sont pas considérées comme un logement au sens du code de la construction et de l'habitation. C'est pourquoi les gens du voyage ne peuvent prétendre ni à l'aide personnalisée au logement, ni à l'allocation de logement. Cependant, les résidences mobiles peuvent être assimilées à un logement dans certaines conditions fixées par la jurisprudence et le cas échéant ouvrir droit aux aides au logement. En effet, en application de la jurisprudence de la chambre sociale de la cour de cassation (arrêt CONTIVAL du 8 mars 1989), seuls les ménages ayant pour résidence principale un mobile-home ou une caravane ayant perdu tout moyen de mobilité peuvent prétendre à l'allocation de logement. Il convient de rappeler que l'octroi de l'allocation de logement reste subordonné à des conditions minimales de surface fixées selon la taille de la famille, ainsi qu'au respect de normes de décence dont les prescriptions ne sont pas adaptées à ce type d'habitation. Les ménages qui peuvent prétendre au bénéfice des aides personnelles au logement, sous réserve que les conditions précitées soient remplies, sont essentiellement des familles. L'aide au logement à laquelle ils peuvent prétendre est l'allocation de logement familiale, financée par les régimes sociaux. Enfin, la population des gens du voyage n'est pas exclue de tout dispositif d'aide en matière de logement puisque les aires d'accueil aménagées telles que prévues par la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage sont éligibles à une aide à la gestion des aires d'accueil (AGAA). Il s'agit d'une aide, versée aux gestionnaires, prévue par les articles L. 851-1 et suivants du code de la sécurité sociale. Le nombre de places

⁸⁰ Les membres du CNCGV (Commission nationale consultative des Gens du voyage) et les membres du CNGV (collectif national des Gens du voyage)

concernées par ce dispositif est estimé à 11 112 places pour 2007 (17 M€) et 13 460 pour 2008 (21 M€). Cette dépense relève du programme n°177 « prévention de l'exclusion et insertion des personnes vulnérables ». »

Source : <http://www.logement.gouv.fr>

Date de consultation : 04 octobre 2010.

Les familles rroms ne peuvent donc pas prétendre à l'allocation logement, ni à l'APL, ni au FSL, ni aux prêts à taux zéro. Dans ce texte est stipulé que « *seuls les ménages ayant pour résidence principale un mobile-home ou une caravane ayant perdu tout moyen de mobilité peuvent prétendre à l'allocation de logement* ». La mobilité est ici explicitement visée, et interdit toute prétention à quelque aide que ce soit. A contrario, la caravane qui devient « non-mobile » (comme par exemple l'enlèvement des roues et sa fixation sur des blocs de parpaings) modifie radicalement les modalités d'attribution des aides, puisque sa fixité ouvre pleinement aux droits relatifs au logement. Cette caravane ayant perdu sa fonction de moyen de locomotion, elle devient une « *maison mobile* », soumise aux conditions générales de construction, et requiert l'obtention d'un permis de construire pour son implantation sur un terrain privé. Ainsi, lors du Conseil d'Etat du 15 avril 1983, la jurisprudence confirme que « *les mobile homes dont l'implantation a été autorisée par l'un des permis annulés, sont posés sur le sol sur des pilotis de fondations et ne conservent pas en permanence des moyens de mobilité leur permettant d'être déplacés par simple traction ; ils ne peuvent par la suite être assimilés à des caravanes soumises au seul régime de l'autorisation de stationnement, mais doivent être regardés comme des maisons légères dont la construction doit, même si elle ne comporte pas de véritables fondations, être préalablement autorisée par un permis de construire* ». Par ailleurs, la confusion du législateur entre les aides individuelles et familiales et les aides attribuées pour la création et l'entretien des aires d'accueil, illustre de fait l'association entre des parcours familiaux et des préoccupations d'intérêt général. Ainsi, l'instauration de la taxe d'habitation applicable aux Rroms ouvre une porte d'entrée vers le droit commun, mais le refus de considérer la caravane comme un logement conforte la position problématique de cette population, à laquelle sont attribués des droits spécifiques.

La confusion entre l'acte d'habiter et l'habitat est, par conséquent, encore présente et se traduit notamment dans la législation. La circulation des Rroms exprime un « faire l'espace », puisque leur mobilité et leurs activités mettent en lien des lieux chargés de signification et de motivations précises. Ils composent ainsi avec les lieux et usent de leur spatialité, grâce à leur potentiel circulatoire. La conception ancienne de l'habiter-résider est encore présente dans les représentations, et la résidence implique, malgré elle, l'idée inconsciente de la sédentarité et de la normalité, bien que certains Gadjé soient aujourd'hui plus mobiles que de nombreux Voyageurs. Ces derniers habitent en caravane malgré leur sédentarité, mais ne peuvent prétendre aux mêmes avantages sociaux que les « sédentaires normaux ». L'idée que l'on puisse être sédentaire tout en habitant une caravane pose problème. Le « flou » législatif participe de l'incompréhension et entretient la méconnaissance des Rroms auprès du reste de la population.

3.2.2. *Habitat mobile et logement de passage*

Considéré comme un « habitat non-ordinaire » (HNO) (Le Marchand, 2007 : 243), l'habitat caravane suscite encore des interrogations, puisque la caravane n'entre pas dans le cadre de la convention de qualité du logement instaurée par l'Etat, et ce dans la mesure où « *on entend « par logement ordinaire » le fait d'une part de résider dans le cadre du droit commun, soit en tant que propriétaire, soit en tant que locataire, et d'autre part d'y être chez soi* » (Lévy-Vroelant, 2000 : 14). En cela, l'habitat mobile des Rroms décrirait plutôt un « *logement de passage* » qu'un « *logement ordinaire* », puisqu'il n'entre pas dans la conception commune de l'habitat. La notion de « logement de passage » introduit celle de l'habitat spontané. Passage et spontanéité orientent alors une temporalité, conception nécessaire pour comprendre la circulation des groupes rroms. Ainsi, « *les logements « de passage » peuvent être confondus dans une même catégorie fonctionnelle, du fait qu'ils sont voués à une fonction d'accueil et de transit* » (Lévy-Vroelant, 2004 : 157).

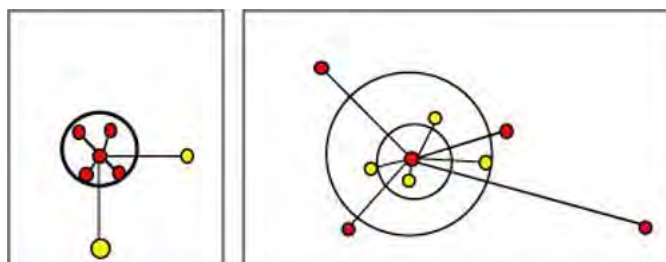
La conception du logement de passage introduit donc un « défaut du chez soi ». Ainsi, l'accueil des Voyageurs dans les espaces communaux tendrait alors vers un processus d'hébergement, du fait que « *le droit au maintien dans les lieux* », ou le statut d'occupation au sens effectif - et non juridique - du terme, est strictement fonction du rapport, de nature privée, que l'on entretient avec l'hébergeant » (Lévy-Vroelant, 2000 : 14). Le bon déroulement du stationnement-hébergement des populations rroms serait donc conditionné par la nature des relations entre la commune hébergeante et ceux qui sont accueillis pour leur arrêt. Pourtant, le stationnement des Voyageurs ne peut s'y apparenter, en ce sens que les conditions de l'accueil ne correspondent pas aux modalités classiques de l'hébergement, conditions qui ont notamment été définies par C. Bonvalet et E. Lelièvre (2000 : 20) et qui réunissent six conditions : l'hébergé ne peut pas être l'occupant principal du logement, il doit être adulte, la période d'hébergement n'excède pas trois mois consécutifs, le logement chez l'employeur n'est pas pris en compte, la cohabitation avec l'hébergeant devient effective, la résidence principale de l'hébergé est celle du logement de la personne qui accueille.

Dans le cadre de l'accueil des populations circulantes, il s'agirait alors d'un hébergement distancié, puisque d'une part la caravane et les espaces de stationnement ne sont pas considérés comme des logements (il n'y a d'ailleurs pas de boîtes aux lettres sur les aires d'accueil), et que d'autre part, la cohabitation avec l'hébergeant n'est en aucun cas justifiée (sauf si l'on considère que l'accueillant est la commune et que la cohabitation représente celle avec l'ensemble de la population locale). Néanmoins, dans de nombreux règlements intérieurs d'aires d'accueil de la région Poitou-Charentes (Annexes n° 6 et 7), la durée maximale de stationnement ne dépasse pas une période continue de trois mois. L'introduction de l'idée d'hébergement distancié met en avant le caractère retenu de l'accueil, qui est fait dans la préoccupation majeure du respect de la loi.

Par ailleurs, les conditions réunies ne permettent pas, à proprement parler, de qualifier l'accueil des populations circulantes comme un hébergement classique, surtout que la notion d'hébergement fait implicitement appel à celle de l'hospitalité (Grafmeyer, 2000 : 35) et que

les témoignages recueillis dans les deux espaces d'investigation de cette thèse montrent que les aires d'accueil ne sont pas considérées dans leur ensemble comme accueillantes. Quels sens revêt alors l'acte d'habiter pour des populations en situation de transit et de passage, alors que les conceptions classiques reposent sur l'idée de la fixité ? Comment les Rroms habitent-ils les lieux de leurs parcours ? Repositionner l'individu et ses pratiques de l'espace semble apporter une réponse adéquate en ce sens qu'elle permet de comparer des « styles d'habiter », c'est-à-dire « *différentes manières de faire avec de l'espace [qui] ouvrent sur la question de l'être ensemble et de la socialisation* » (Stock, 2003 : 213-229). Ainsi, la mobilité apparaît comme un prisme pour comprendre les manières de faire de l'espace, mettant en scène l'interdépendance des pratiques et des relations sociales, plus clairement « *l'inscription de l'individu dans une société et un Monde qui le dépasse, mais l'inclut* » (Stock, 2003 : 213-229). Les pratiques de l'espace et les relations sociales prennent donc une importance particulière dans l'acte d'habiter pour les populations circulantes. La construction et la signification du lieu (Rémy, 1996), par et pour les populations rroms dont la mobilité est la référence, sont alors interrogées par la pratique et la symbolique. L'habiter des Voyageurs est donc poly-topique, puisqu'il est composé de multiples lieux.

Schéma 3. 2: Les modèles des modes d'habiter



Source : STOCK, Mathis (2006).

Les points rouges représentent les lieux familiers et les points jaunes les lieux « non familiers », c'est-à-dire ceux qui sont investis moins souvent que les lieux familiers. Par ce schéma, Mathis Stock indique que les lieux familiers ne sont pas forcément ceux qui sont les plus connus de ceux qui les pratiquent. Des lieux éloignés peuvent être mieux appréhendés que ceux qui sont proches et qui se trouvent dans « l'espace de proximité ». La condition pour la familiarité n'est plus la distance, mais la fréquence d'investissement du lieu.

Ainsi exposés, les Rroms apparaissent comme des « individus géographiquement pluriels » (Corcuff, 1995 ; Lahire, 1998, Stock, 2006), faisant preuve d'une réelle autonomie dans la gestion de leur pratique de l'espace. Ce n'est plus l'espace qui est considéré comme le support de l'action, mais l'action qui produit l'espace. Alors, la circulation en tant que création d'espace mérite d'être analysée du point de vue du potentiel des acteurs. Le point suivant abordera, par conséquent, l'autonomie des groupes et sa traduction dans les pratiques circulatoires.

4. Circulation et autonomie

L'importance du couple dispersion spatiale et recomposition familiale est défini en tant que facteur de cohésion sociale et d'équilibre au sein du groupe, dans le même temps que l'acte d'habiter en situation de mobilité est étroitement lié aux pratiques et aux relations sociales déployées par les acteurs. La circulation décrit alors une pratique volontaire et dépendante de « *compétences circulatoires* » (Bassand ; Kaufmann ; Joye, 2007 : 159). Il est alors un concept emprunté à l'étude des migrations internationales, qui devient pertinent dans le cadre de cette recherche : c'est la notion d'autonomie. Dans un premier temps, celle-ci décrit la façon dont les groupes rroms font preuve d'initiative et protègent leurs capacités circulatoires. Dans un second temps, elle fait appel à la manière dont les groupes préservent leurs pratiques traditionnelles. La notion d'autonomie porte un regard dynamique sur les comportements sociaux et spatiaux mis en œuvre dans un but de conservation des habitudes de vie. Le souhait de mobiliser ce concept dans le cadre de ma recherche découle d'un ensemble de constats réalisés sur le terrain concernant les actions et les comportements développés par les Voyageurs pour essayer de préserver leur circulation face aux multiples contraintes. L'analyse de l'autonomie dans la circulation permet alors de déplacer progressivement l'échelle d'analyse, initialement appliquée à des groupes sociaux en situation de migrations internationales, vers une échelle plus fine qui est celle de la circulation intra-étatique et plus précisément, celle des groupes séjournant dans la région Poitou-Charentes et en région wallonne.

4.1. L'autonomie dans la migration: l'approche originale de la recherche

La pertinence de cette notion est notable dans l'analyse des dynamiques qui habitent les migrations de certains groupes sociaux tant avant, que pendant et après l'acte de la migration en lui-même. C'est ce que Constance de Gourcy explique dans sa thèse⁸¹ en qualifiant les migrants, objet de son étude, comme des migrants volontaires (Gourcy (de), 2005). Elle introduit une vision dynamique à propos de la décision et de l'acte de migrer puisque « *la mobilité et la migration sont d'abord et avant tout le fait d'un « sujet » qui, pour vivre son expérience, informe son acte de migrer et cherche à lui donner sens* » (Marié, 2005 : 8). Le migrant est donc décideur et acteur de son déplacement. Ce dernier s'inscrit dans un projet dans lequel sont précisées les modalités d'élaboration avant le départ, pendant le déplacement et dans l'espace d'arrivée. La mise en lien des temps et des lieux de la migration réinterroge ainsi les rapports à l'espace, et peut amener à se questionner « *en quoi et comment la prise en compte de la dimension autonome de la migration éclaire-t-elle des pratiques d'inscription et contribue-t-elle à concevoir autrement la notion de sédentarité et, par là-même, de territorialité ?* » (Gourcy (de), 2005 : 28). Ainsi présentée, l'autonomie aurait une place particulière dans l'inscription spatiale des migrants et elle nous permettrait d'envisager

⁸¹ Nous prendrons ici sa version remaniée dont Michel Marié, son directeur de thèse a fait la préface.

et de mieux comprendre les logiques de la sédentarité et des attaches aux lieux. Ici, l'acteur est également mis au premier plan, puisqu'il est le porteur de son déplacement. Ainsi, au même titre que les « migrants volontaires », la dimension intentionnelle de l'acte de circuler chez les groupes rroms instaure des usages particuliers et précis de l'espace géographique et social.

En 1999, Emmanuel Ma Mung réalise son Habilitation à Diriger des Recherches et s'attache à voir dans quelles mesures les groupes qu'il étudie (populations des Hautes Steppes et diaspora chinoise) sont autonomes dans leur migration. Il remarque que la notion d'autonomie « transcende » l'éventail des comportements des populations-cibles de ses travaux. Selon lui, *« le point de vue de l'autonomie appliqué à l'étude de populations localisées, c'est-à-dire situées dans l'espace, consisterait donc à voir comment les groupes humains se constituent et se maintiennent dans leurs relations avec ce qu'ils ne sont pas (autres groupes, autres espaces) ; comment ils se définissent dans les relations avec ce qui leur apparaît, et qu'ils se donnent, comme leur altérité sociale et spatiale »* (Ma Mung, 1999 :13). L'auteur se rapproche alors de la conception de Francisco Varela en 1989, qui définit l'autonomie comme la capacité des unités vivantes à affirmer et à maintenir leur identité. L'action humaine est ici au cœur des analyses car, non seulement elle fédère des relations sociales (qui permettent l'identification et la différenciation) mais elle crée également de l'inscription spatiale. Et ce sont ces implications socio-spatiales qui permettent à chaque individu, ou bien groupes sociaux, de se définir comme tels. La reconnaissance de cet Autre suggère l'auto-identification et renforce les sentiments d'appartenance, en ce sens que le groupe se construit en se distinguant de l'Autre, autrement dit en pointant ce qui ne lui ressemble pas. E. Ma Mung précise les formes qu'elle peut prendre ainsi que ses manifestations. Autonomie politique, territoriale, de différenciation et d'initiative sont alors déclinées.

« L'autonomie politique » accueille le pouvoir de l'Etat (la face externe) et le pouvoir instauré à l'intérieur de chaque groupe social (la face interne). Le premier ayant une certaine domination sur le second, une relation verticale de pouvoir s'organise. Le pouvoir vertical est décideur, gère son espace, et la mobilité remet en cause les capacités de gestion et de contrôle. Le second pouvoir, celui du groupe, instaure ses propres lois. Bien que le pouvoir dominant ait une emprise sur la population par les lois qu'il impose, les groupes sociaux décideraient de leur inscription sociale et spatiale, dans le même temps qu'ils délimiteraient leur espace relationnel. Par exemple, de nombreuses familles rencontrées dans la région Poitou-Charentes ont émis des réticences quant à la scolarisation de leurs enfants. Malgré l'obligation de scolarisation en France, les parents ne comprennent pas tous l'utilité et le but de l'école, préférant ainsi transmettre à leurs enfants leurs propres codes et apprentissages.

- *« Vos enfants, ils ne sont pas allés au collège ?*
- *Non jamais.*
- *Et pourquoi vous trouvez donc que c'est...*
- *Ben parce que je trouve que c'est un lieu où les enfants chez nous, ils devraient pas y être. Peur... admettons... qu'ils font des choses mal, euh la drogue, ça incite à beaucoup de choses.*
- *Vous craignez que les autres aient une mauvaise influence sur vos enfants ?*
- *Oui.*
- *Vous les protégez, vous pensez les protéger en ... ?*

- *Bah oui on pense et pis on espère quoi.*
- *Mais est-ce que d'un autre côté ce n'est pas ennuyeux, qu'ils n'aient pas un niveau euh...*
- *Bah ils ont assez déjà tout petit à apprendre à lire et à écrire » (Aire d'accueil, Bressuire, femme manouche, 37 ans, 2005).*

- « *Moi je vais au collège deux fois par jour.*
- *et toi ?*
- *Non moi j'y vais pas, mon père y veut pas » (Aire d'accueil, jeunes filles manouches de 16 ans, Bressuire, 2005)*

Autres exemples que celui de la circulation, ces témoignages montrent ainsi l'importance du groupe familial par rapport à celui, plus large, de la population en général. Refuser et contourner l'obligation montre combien les règles et les acquis internes ont de l'importance par rapport au droit extérieur au groupe. On peut alors dire que la population rom est « une société dans la société ». L'unité du groupe et les référents internes sont d'autant plus importants qu'ils permettent d'affronter les pressions externes.

« *L'autonomie territoriale* », quant à elle, décrit dans sa conception initiale « un espace géré et légiféré ». Cette déclinaison de l'autonomie réside alors dans la relation entre la gestion des institutions sur l'espace avec la pratique des groupes qui, elle, décrit un « *territoire symbolique et métaphorique* » (Ma Mung, 1999 : 43). La référence à cet espace retrace alors les parcours des groupes. Les constructions spatiales sont créées par l'action humaine et méritent qu'on leur apporte une attention particulière. Sans action humaine, il n'y a pas d'utilisation de l'espace et, par conséquent, il ne peut y avoir création d'entité spatiale. Ici, la territorialité prend une place particulière dans l'autonomie territoriale, puisqu'elle permet une emprise sur l'espace.

« *L'autonomie comme différenciation* » consiste à « faire masse » devant la société environnante pour préserver une identité et un mode de vie. L'idée de soi (ou de son groupe) comme étant différent et unifié confirme une autonomie, une situation de « mise à l'écart » ou du moins de distanciation. Celle-ci doit être entendue « *au sens de la distinction et de la différence manifestées par le groupe [...] Il ne s'agit donc pas d'une autonomie au sens strict de la philosophie politique, bien que la constitution et la reproduction des groupes contribuent à la création de normes, de règles, de valeurs et représentations qui leur sont propres et plus ou moins distinctes de celles des autres groupes. L'accent était plutôt mis sur l'affirmation d'une identité particulière.* » (Ma Mung, 1999 : 45). La préservation et la transmission de la différence s'illustrent dans le quotidien par la langue, les pratiques spatiales ou encore les modes d'habitat, mais surtout dans la mise à distance de ceux qui n'appartiennent pas au groupe, les Gadjé.

- «- *Aimeriez-vous que certaines choses changent ?*
- *L'image, mais ça va être dur hein vu l'état des Voyageurs en ce moment. Y a eu p't'être des efforts mais on n'y croit plus. En fait il faut s'intégrer. Les Voyageurs, aujourd'hui, ils ne veulent pas s'intégrer. Nous ça se passe bien et moi, pourtant, j'ai vraiment l'air d'une manouche mais toi (en montrant L.) encore tu passes.*
- « *Oui mais on aimerait que des choses changent mais on veut quand même... enfin pas tout vous voyez, qu'il y ait encore un peu... [hésitation], faut pas que vous*

sachiez tout. » (Bressuire, Local de l'association, femme manouche sédentarisée, 67 ans, 2010).

L'identité du groupe se déploie à travers l'espace pratiqué. Circuler, « nomadiser » revient à reproduire son identité.

Enfin, la dernière déclinaison est « *l'autonomie par l'initiative* ». Dans son travail, E. Ma Mung expose plus largement celle liée aux activités économiques. Ainsi, au même titre que les initiatives économiques migrantes, l'économie des Rroms repose, certes sur l'utilité et la nécessité de gagner de l'argent, mais elle s'inscrit surtout dans un processus de déploiement spatial précis. Cette utilisation de l'espace introduit des relations sociales déterminantes pour l'exercice d'activités économiques. N'oublions pas que les Gadjé sont les premiers « clients » des Rroms et que, au-delà de la prétention économique que peut revêtir chaque lieu, « l'échange social » est primordial, et il s'opère avant tout une négociation. Ainsi « *placer les relations sociales dans le cadre marchand, c'est souligner qu'elles ne sont pas « naïves » et c'est surtout les restituer dans une des dimensions fondamentales qu'elles prennent aujourd'hui, celle du calcul rationnel.* » (Ma Mung, 1999 : 45). Ainsi, dans « l'acte marchand » s'opère un jeu de relations, à première vue invisible, mais qui replace chaque individu dans son groupe d'appartenance. Considérer l'économie des Voyageurs comme « initiative » est pertinent. En effet, elle introduit, chez le circulant, une dynamique et une liberté de projet quant à sa propre mobilité. L'espace est vu comme une ressource, dans lequel les groupes puisent pour s'organiser.

Une dernière déclinaison pourrait être ajoutée, qui est celle de « l'initiative sociale », c'est-à-dire celle dans laquelle les Rroms font le lien avec les Gadjé autrement que par des logiques économiques. Ils osent ainsi la rencontre en dehors d'un cadre économique, plus axé sur le social et la rencontre inter-culturelle. L'initiative sociale décrirait alors le désir de rencontre de celui qui habite les mêmes espaces mais qui ne fait pas l'objet d'une attention particulière en dehors de ces échanges. Ainsi, l'autonomie sociale, considérée comme « lien » avec la population englobante, est essentielle : c'est lors de ces échanges que sont exprimées les « ouvertures à l'autre » et les maintiens de la différence.

4.2. Autonomie et projet circulaire des populations Rroms en Poitou-Charentes et en Wallonie

Peut-on alors dire que les Rroms sont autonomes dans leur circulation ? Établissent-ils un projet circulaire comme c'est le cas pour le projet migratoire des migrants internationaux, défini par Zoubir Chattou comme « *une projection des intentions, perceptions, désirs, sentiments dans un futur à moyen ou à long terme. Le projet du migrant est un projet de vie, de changements de l'environnement et aussi surtout de lui-même acteur* » (Chattou, 1998 : 141). Le projet migratoire est alors une projection intentionnée et désirée. Au-delà d'un contexte d'échelle, les processus issus du projet migratoire sont un miroir de ceux qui peuvent

se développer au sein des projets circulatoires, mis à jour avec le travail de terrain. Cette « *notion de projet migratoire devient centrale pour comprendre les logiques « d'être en relation » et « de nouer des relations » dans un espace de circulation où s'exerce le jeu entre territoires des ancrages et territoires des circulations »* (Hily, Berthomière, 2006 : 67-82), privilégiant alors les modes d'organisation des acteurs, spécialement « *les manières d'agir dans l'action [...] les attitudes [...] les apprentissages [...] et les compétences à circuler »* (Hily, Berthomière, 2006 : 67-82). Le projet circulaire des groupes rencontrés dans les espaces d'investigation relève également de ces processus, dans le sens où il permet un dessein de vie qui s'exprime dans la reproduction d'un quotidien. La subtilité est que ce projet est impulsé et acté par la famille dans son ensemble, alors que dans le projet migratoire, « *le groupe familial [...] espère des retombées pour tous »* (Chattou, 1998 : 141) ; autrement dit, la migration d'un seul des membres profite à l'ensemble de la famille alors que, pour les Voyageurs, c'est l'ensemble de la famille qui circule et qui contribue à une unité familiale plus vaste. Néanmoins, cette notion de projet migratoire s'applique, dans son entier aux groupes roms qui circulent entre la France et la Belgique. En effet, de nombreux groupes jouent de la frontière franco-belge et déploient leur espace de circulation sur ces deux territoires nationaux en organisant des itinéraires ciblés à l'intérieur de ces deux espaces. Les Voyageurs rencontrés mobilisent alors un patrimoine mobile social (Bonvalet ; Gotman ; Grafmeyer, 1999).

Bien que difficilement saisissable, le projet circulaire peut être appréhendé par le biais des mécanismes qui animent les logiques circulatoires dans lesquelles la famille et le groupe interviennent de façon certaine. Au-delà de la conception figée du parcours, il n'existe pas, dans la pratique du voyage, de facteurs extérieurs qui poussent au déplacement. Une analyse trop scindée de la circulation « *fixe un phénomène qui par définition n'est que mouvement et processus »* (Boyer, 2005b : 52), alors que c'est l'ensemble des lieux et des temporalités qui permettent d'appréhender au mieux le projet circulaire. Le départ comme l'arrêt sont un choix délibéré. Ainsi, m'intéresser au projet de circulation revient à considérer d'une manière plus détaillée les pouvoir-circuler et les savoir-circuler, autrement dit les pouvoir-faire, c'est-à-dire les capacités d'initiative et les capacités d'action, de transformation de la circulation par les Voyageurs, et les savoir-faire, l'aménagement des contextes du mouvement, et ce dans le but de constituer et de maintenir un style de vie (Ma Mung, 2009). Projet circulaire et création d'espace(s) sont donc intimement liés et reliés par des comportements autonomiques. Reproduit par la famille, le projet circulaire prend alors forme à différentes échelles: celle de l'individu, qui participe à la circulation et fait fonctionner le projet dans un ensemble plus large, c'est-à-dire à l'échelle familiale. Le projet circulaire se construit donc à partir de référents historiques et d'initiatives présentes, couplés à la volonté de perpétuer un style de vie mais surtout, il est porté par la famille et le groupe. Il n'est donc pas « nouveauté » (bien qu'il ne refuse pas celle-ci) mais il est engendré par la régularité dans la circulation.

« Oui, on peut dire qu'on avait à peu près les mêmes lieux. On retournait, en plus, vous voyez, les gens, ils nous connaissaient. Ils nous connaissent toujours d'ailleurs car y en a qui viennent encore nous demander des choses à faire. Maintenant, mon fils qui fait encore un peu de vannerie, et bien, les gens qui ont besoin, on leur dit d'aller voir notre fils »

« *Entre nous... y a des Voyageurs qui vont aux rassemblements religieux mais qui sont pas croyant et qui pratiquent pas. C'est juste que ça leur permet de voyager car tout est prévu et encadré. Ils évitent les problèmes* » (Terrain 2008, Bressuire, Josa, femme manouche, 67 ans).

« *C'est tout dit, l'été, on est sur la côte en Charente-Maritime à cause des vacanciers. L'hiver, on quitte et on va faire les marchés. Oui, souvent c'est les mêmes hein, tu sais, y a un calendrier pour les marchés. Pis maintenant y a les réunions de religion, mais ça, les dates aussi sont fixées hein* » (Terrain 2005, Charente-Maritime, Saintes, homme manouche, 38 ans).

« *Oh bah oui on voyage encore un peu. Là, ça fait longtemps qu'on est arrêtés. Depuis la rentrée. Mais autrement on descend jusque vers Bordeaux pour faire les saisons des vignes. Pis après on rattrape les grands rassemblements* » (Femme manouche, 37 ans, aire d'accueil de Bressuire, 2010).

« - *Et où est-ce que vous voyagez ?*

- *Oh bah on va loin hein (il lève la main)*

- *Et c'est où loin ?*

- *Oh bah on monte jusqu'en Vendée pour les filles, on fait tout l'ouest. Mais c'est vrai que bon, on est plus avec les conventions que tout seuls maintenant* » (Homme manouche, 67 ans, terrain familial, Bressuire).

Enfin, J.J, dont nous avons exposé la situation de reprise du voyage, illustre cette notion de projet circulatoire. Par ailleurs, l'analyse des parcours, proposée dans le chapitre 2, montre une véritable intention de volonté de circulation, notamment dans la reproduction des itinéraires.

Concernant la région wallonne, nos observations de terrain confortent celles effectuées par les institutions locales. Les recherches montrent de grands axes de circulation et d'inscription locale des familles de Voyageurs, notamment la « dorsale wallonne », dont les étapes principales sont Mons, Namur, Liège et Verviers. Le Brabant wallon et le Hainaut constitue le second espace, particulièrement investi par les groupes. Ensuite, ce sont les artères de circulation qui conditionnent en grande partie l'installation des familles : c'est le cas par exemple de la Nationale 4 et de l'axe Beauraing-Banneux, qui accueillent une proportion non-négligeable de grands rassemblements (Entretien Namur : Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie et observations de terrain sur ces lieux).

Le projet circulatoire doit donc être considéré comme une succession de stratégies sociales, économiques, familiales et spatiales. En effet, il s'envisage « *comme une procédure stratégique, pragmatique et contextuelle dont la fabrication est intentionnelle* » (Lévy, Lussault, 2003 : 747, cité par Boyer, 2005b : 52). Les témoignages rapportés précédemment mettent en évidence l'importance d'une temporalité inhérente à la circulation, qui donne un caractère actuel et futur à cette pratique, alors qu'elle prend majoritairement ses sources dans des usages passés. Néanmoins, le projet circulatoire « *s'inscrit dans un continuum temporel qui participe de sa redéfinition constante. Le présent n'étant qu'une actualité de l'avenir et l'avenir n'étant qu'un futur prochain, le projet est sans cesse amené à être redéfini au fil de ce continuum en fonction du contexte et des stratégies sociales* » (Boyer, 2005b : 52). Ainsi considérés, les projets circulatoires qui ont été mis à jour, notamment en région Poitou-

Charentes, permettent de considérer la circulation comme une pratique intentionnelle et organisée, dans laquelle des stratégies économiques, familiales et sociales détiennent un rôle fondamental. Les alliances potentielles réalisées pendant la circulation entre familles, entraînent alors une modification ponctuelle du projet circulatoire, qui peut devenir définitive.

Conclusion

Le propos de ce chapitre 3 s'insère principalement dans l'analyse de l'espace des Rroms, c'est pourquoi une attention spécifique a été portée aux acteurs de la circulation: l'individu et la famille. Rediscuter les principaux concepts de la géographie, à la lumière de la circulation des Voyageurs, a permis la mise en évidence d'un rapport complexe à l'espace, au cœur duquel les pratiques sociales et spatiales sont déterminantes, voire primordiales. Ces liens spécifiques avec l'espace ont fait émerger une problématique particulière de l'habitat, celle de l'habitat mobile et de passage. Les attaches aux lieux ont été spécifiquement étudiées du point de vue de la mobilité. Le résultat montre des sentiments d'appartenance forts, malgré les déplacements réguliers des Voyageurs. La régularité et les habitudes de fréquentation des lieux donnent un premier élément de réponse à cet attachement, qui est souvent remis en cause. Considérer l'ensemble du parcours comme une entité dont les frontières sont molles, permet de prendre en compte les « effets de lieux », en ce sens que les pôles du parcours ne sont pas distincts les uns des autres mais bien entrelacés, construisant ainsi un « tout » empreint de significations. L'analyse des parcours remet donc en cause le caractère tronqué de la circulation construite par des lieux économiques, religieux ou encore familiaux. Au contraire, le parcours est une synergie de lieux, où chacun des acteurs participe à l'équilibre de l'itinéraire.

Aborder la circulation par le biais de l'autonomie apporte une vision dynamique aux pratiques circulatoires. En effet, elle a permis de mettre à jour le projet circulatoire, véritable socle du voyage. Ce projet circulatoire est porté par l'ensemble de la famille et le groupe. Appliqué aux groupes migrants dans sa conception initiale (projet migratoire), il s'avère être également pertinent dans l'étude de la circulation de groupes itinérants. Il sert à définir de nouvelles facettes de l'acteur-circulant, et donne une vision dynamique de la mobilité des Rroms. Le mouvement est un projet, c'est-à-dire une projection dans le temps et dans l'espace. C'est un mouvement dans l'espace et dans le temps qui introduit un « entre-deux-lieux » : « l'ici » qui a des conséquences immédiates et le « là-bas » qui est une projection localisable (Boyer, 2008).

Le bien-être dans la circulation a été introduit par le biais de témoignages, notamment en ce qui concerne la signification du voyage pour les Voyageurs interrogés en Poitou-Charentes et en région wallonne. Le dernier point du chapitre met notamment l'accent sur la perte de repères sociaux et familiaux que peut engendrer l'arrêt de la circulation. Les conséquences de cet amoindrissement des liens sociaux et familiaux, continuellement remobilisés pendant le voyage, ont fait l'objet d'études récentes, qui mettent en lumière le rôle de l'équilibre de la circulation dans le bien-être. Famille et voyage sont donc intimement liés, et nous amène à nous poser la question de la prégnance de l'un sur l'autre. Les témoignages, et plus précisément les gestes corporels, effectués lors des entretiens quand la question de la signification du voyage était posée, montrent combien celui-ci prend une importance particulière dans le bien-être des Voyageurs. Par ailleurs, des expériences de vie éprouvantes et partagées avec les Rroms lors de l'immersion dans le « monde du voyage » nous ont

réellement orientés vers un questionnement sur le couple « circulation et bien-être », à la fois sur le plan physique que psychologique. Il ne s'agit pas ici de se positionner en tant que spécialiste comportemental mais plutôt, par l'exposition prudente et respectée de ces scènes de vie, de tenter de décrypter le lien étroit qui unit la circulation au bien-être. Dans de nombreux échanges informels, la question de la santé est apparue de façon significative : le bien-être dans la circulation et, dans une autre mesure la quête d'un mieux-être dans et par le voyage, était des thèmes d'échanges récurrents, bien que non-prévus initialement. Mêler la question du bien-être et de la circulation a été, à de nombreuses reprises, très utile pour essayer de comprendre les significations réelles du voyage « *on se sent libres* » ; « *le voyage c'est en nous* » ; « *c'est comme on dit la vie de bohème* » ; « *le voyage c'est nous* ». Ces réponses très subjectives et difficilement compréhensibles nous ont amenés à considérer le voyage non seulement de manière très organisée (économiquement, socialement, spatialement), mais également comme une pratique participant de l'équilibre psychologique, puisqu'elle introduit implicitement un équilibre familial. Dans ces cas-là, le voyage, en tant que pratique, instaure-t-il un équilibre psychologique, ou est-ce l'effondrement des liens familiaux, consécutifs à l'arrêt du voyage, qui présente des effets néfastes ? Les chapitres précédents ont démontré le rôle fondamental de la famille dans les équilibres économiques, sociaux et familiaux, ce qui peut nous conduire à penser que la perte des solidarités familiales induirait un affaiblissement. C'est pourquoi nous nous sommes autant penchés sur le cas de ceux qui circulent encore, que sur celui de ceux qui ont arrêté le voyage. Il s'agissait d'interroger ce qui n'était plus, afin de mieux comprendre l'état de la circulation actuelle, le voyageur sédentarisé qualifiant son arrêt comme une perte. Il s'agit plus précisément d'une perte de repères culturels et familiaux, dans le sens où le voyage organise le quotidien. Quand le voyage n'est plus, le quotidien se trouve désorganisé.

Pendant les périodes de sédentarisation, les habitudes de vie restent néanmoins attachées au voyage pour de nombreux groupes : la caravane est présente, l'espace socialement organisé autour de celle-ci reste défini. Les allers-retours entre le lieu de sédentarisation et les pôles économiques locaux sont réguliers, mais le socle autour duquel se déploient l'ensemble des habitudes de vie, la famille, se modifie. Ainsi, au même titre que l'équilibre socio-économique, la circulation confère un bien-être psychologique. C'est également ce qu'observe Jean-Claude Guiraud, président de l'association Tsiganes Solidarités à Toulouse, qui décrit des pathologies spécifiques liées au mauvais-être psychologique, induit par la sédentarisation et par l'environnement hostile autour du mode de vie des Rroms. Il remarque notamment des symptômes liés aux processus d'exclusion et de rejet dont cette population fait l'objet. Pendant la circulation, il met ainsi en avant le stress provoqué par la recherche continuelle de terrains pour stationner. Pendant la sédentarisation, passive ou forcée, les Voyageurs développent des pathologies addictives, telles que la toxicomanie ou l'alcoolisme. Le groupe peut jouer, ou non, un rôle modulateur de tensions quotidiennes. Ainsi, « *la tolérance du groupe est un grand facteur d'intégration de l'anormalité mentale. Par contre : la sédentarisation, l'éclatement du groupe, la perte des valeurs culturelles tsiganes, font exploser les pathologies du « No future », en particulier la toxicomanie chez les jeunes* » (Guiraud, 2000 : 46-47). Pour l'auteur, les conséquences de l'évolution des caractéristiques culturelles sur la santé ne sont pas à négliger. Bien plus encore, il s'agit des modalités des

pratiques dites « culturelles » qui influencent fortement le bien-être. Ces pathologies et ces comportements addictifs ont été observés lors de mon travail de terrain. Sans entrer avec précisions dans la description de ces situations, des expériences vécues auprès des Voyageurs ont pu mettre à jour l'importance conjointe du voyage et de la famille. Parler de ce point nécessite une véritable adresse, et réclame de faire preuve d'un grand respect vis-à-vis des personnes rencontrées. Bien que l'ensemble des individus touchés par ces pathologies soient sédentarisés, aucune preuve concrète ne vient affirmer que ces comportements proviennent seulement d'un arrêt du voyage. Néanmoins, lors des discussions, le lien entre le voyage, incluant les équilibres et les déséquilibres qu'il pouvait procurer, et les situations de mal-être psychologique observées, était exprimé de façon régulière⁸². C'est le cas de Martin, dont le groupe, aujourd'hui résidentiellement éclaté, avait définitivement arrêté le voyage. Après des années d'alcoolisme, il s'est donné la mort. J'ai passé de nombreux moments avec Martin. Il était un acteur-clé de l'immersion dans le « monde du voyage », puisque ses discours faisaient continuellement référence aux Voyageurs et au voyage. Il exprimait, par ses paroles, un vide qu'il n'expliquait pas, et une nostalgie du voyage⁸³. Certaines études établissent cependant un lien direct entre l'arrêt du voyage et le développement de symptômes (Guiraud, 2000 ; Lamara, 1999 ; Duranteau, 1999 ; Etudes Tsiganes, 2000), et les discours des Voyageurs incriminent directement l'évolution du voyage et la perte de repères qui en découle.

⁸² Terrain 2004-2008

⁸³ Aucun enregistrement de Martin n'a été effectué. Il était un cousin de J.J. Je l'ai donc côtoyé à de nombreuses reprises lors de ma période d'immersion. L'appréhension de son discours s'est faite au fil des discussions. Par ailleurs, la spontanéité de Martin empêchait toute tentative de « fixer ses paroles » puisque ces sujets apparaissaient hors contexte des entretiens formels.

CONCLUSION DE LA PARTIE 1

Dans cette première partie, une attention particulière a été accordée à l'acteur. Nous avons tenté, dans un premier point, de saisir la réalité des dénominations en les réinterrogeant à la lumière du discours des Gadjé, puis en se penchant sur celui des Rroms et Voyageurs. Des identifications exogènes et endogènes ont été signalées dans un double processus : celui de l'identification (au sens policier), puis celui de la subjectivation (auto-production d'affiliations et de rattachements). Par le biais de l'historique des appellations depuis leur arrivée en Europe occidentale, leur appréhension en France, puis en Belgique, a pu être mise en évidence. C'est notamment au travers des arrêtés, puis par le biais des politiques publiques, que cette identification a évolué, témoignant de la crainte visible ressentie envers cette population. L'étude des représentations a été menée à l'aide du corpus d'articles de presse qui nous a permis de dégager les principales problématiques que soulève la présence des Voyageurs dans des sociétés sédentaires. Bien qu'une étude du média-presse possède des limites méthodologiques, elle s'est avérée néanmoins utile dans la mise en perspective de ce qui est observé par les Gadjé avec ce qui est vécu par les Voyageurs.

Les différentes échelles de l'appartenance, issues du processus de subjectivation, montrent un va-et-vient identitaire permanent, mais dont le socle fondateur reste le groupe et la famille. En effet, l'analyse des motivations du voyage met en valeur le rôle fondamental de cette entité, dans laquelle chaque individu peut se ressourcer et trouver un appui. La solidarité familiale reste un élément-clé, pondérant l'imbrication de la société des Rroms dans la société globale. Créateurs d'espace, les Voyageurs puisent dans les ressources de chaque lieu qu'ils investissent. Dans un même temps, ils révèlent les spécificités de chacun d'entre eux. Ainsi, leur pratique de l'espace ne relève pas uniquement d'un pragmatisme : il en ressort des logiques spécifiques de fréquentation et d'attachement. La « territorialité circulante » repose alors sur une combinaison de liens affectifs et utiles aux lieux. Cette territorialité existe, puisque les groupes projettent leurs arrivées « là-bas », et que ce « là-bas » fait partie intégrante de la vision d'ensemble du parcours. Par le biais de témoignages, essentiellement, le groupe a été élevé au rang d'objet, au même titre que la circulation, puisqu'il permet un réel équilibre social. Celui-ci est à double sens : d'un côté, la mobilité est entretenue par les individus qui la pratiquent et la reproduisent, dans le même temps que cette mobilité, en tant que colonne vertébrale d'un mode de vie, permet la reproduction du groupe en y instaurant un équilibre, celui des reconfigurations familiales (dispersion spatiale et regroupement familial). L'emprise du groupe sur l'espace qu'il fréquente définit, ainsi, son identité spatiale, sa spatialité.

Le temps n'a pas été par ailleurs dissocié de l'espace, puisque la mobilité s'inscrit dans un cadre spatio-temporel combiné. Les lieux sont investis selon un calendrier stratégique, formel ou non. Les itinéraires qui ont été détaillés mettent en avant une organisation particulière pour chaque groupe. En effet, si, par exemple, l'ensemble des Voyageurs de la région Poitou-Charentes prétendent qu'ils rejoignent les côtes pendant la période estivale, ces itinéraires

montrent cependant que d'autres familles rejoignent l'intérieur des terres pendant l'été, ne regagnant la côte qu'à la période hivernale. Les schémas d'itinérance, bien qu'ils puissent être regroupés pour bon nombre d'entre eux, ne peuvent donc pas faire l'objet d'une typologie. C'est pourquoi le caractère tronqué du parcours a été re-questionné, l'objectif étant de mettre en évidence la globalité du processus du parcours, autrement dit le projet circulatoire, qui est marqué par les habitudes de fréquentation, mais ouvert et continuellement réaménagé dans ses modalités de reproduction. Le lieu est alors un référent de groupe et de la famille, au sein duquel peuvent se développer des relations sociales, des représentations, des affections et des vocations mais qui n'est jamais isolé au sein du parcours. C'est dans cette perspective que cette thèse s'inscrit dans la nouveauté. Saisir la mobilité des Rroms comme projet circulatoire écarte le risque d'amputer et de segmenter la circulation, chose que l'Etat s'est attaché à faire, notamment en fractionnant les pratiques (« itinérance », « semi-sédentarité », « sédentarité ») dans l'objectif de mieux maîtriser les déplacements des Voyageurs. Dans ce projet circulatoire se déploie donc un espace des pratiques et d'appropriation, s'apparentant à la notion de « *polygone de vie* », mis à jour dans les années 1990 par le géographe J.B. Humeau, et novatrice par sa conception dynamique et projetée. Si ce polygone reste une conception révélatrice des logiques circulatoires avant l'introduction des politiques publiques de stationnement, il a fortement contribué à la connaissance de la mobilité des familles de Voyageurs qu'il est nécessaire de réinterroger dans le contexte actuel. L'espace des pratiques et d'appropriation des familles rroms, mis en relief par le biais du travail de terrain, est impulsé par le projet circulatoire et prend, de fait, un aspect intentionnel et malléable. Dans cette conception, le caractère autonome des acteurs de la circulation s'illustre de manière pertinente, puisqu'ils sont véritablement acteurs de leur mobilité.

Les pratiques ont donc été mises à contribution dans cette première partie afin d'analyser les processus invisibles de la circulation traditionnelle. Une étude horizontale a donc, de fait, été engagée. C'est ce que nous avons appelé « le pouvoir horizontal », dans le sens où le groupe déploie ses pratiques sur un espace qu'il maîtrise. Il s'agissait d'entrer dans l'imaginaire spatial des groupes (Roux, 1999 : 11), celui-ci pouvant « *déclencher des décisions de voyages* » (Bailly, Ferras, Pumain, 1992). L'analyse de la circulation traditionnelle a donc été privilégiée, dans le but d'introduire des facteurs extérieurs, susceptibles de faire évoluer la circulation. Le « pouvoir vertical », par le biais des politiques publiques, nécessitait alors d'être introduit dans cette démonstration, puisque nous pouvons supposer que celles-ci ont une influence particulière sur la pratique de la circulation traditionnelle. Dans quelles mesures le projet circulatoire peut-il être gêné par la réglementation de la circulation ? S'il y a effectivement « trouble » de la circulation traditionnelle, comment les groupes répondent-ils à celui-ci ? L'introduction des politiques publiques va alors éclairer et recontextualiser la mobilité des Voyageurs. Autrement dit, elle va définir les contours d'une complexification du projet circulatoire. Il s'agit d'étudier les liens étroits entre les politiques publiques, instaurées par la gestion territoriale institutionnelle, et les pratiques individuelles et collectives, inscrites dans l'espace. En conclusion, l'analyse propose d'identifier la façon dont les individus composent avec l'institutionnel et leur propre existence socio-spatiale.

**PARTIE 2 : QUAND LES POLITIQUES PUBLIQUES
COMPLEXIFIENT LES PROJETS CIRCULATOIRES. La circulation
revisitée : une réponse à la circulation attaquée**

Introduction

Mettre en relation la France et la Belgique sur le plan de l'accueil des populations circulantes apparaît, de premier abord, peu logique, puisque qu'il n'existe à ce jour en Belgique (du moins en Wallonie) aucune législation officielle, alors qu'en France, les lois se sont considérablement développées depuis trente ans. C'est justement parce que la Wallonie se trouve à une période charnière de son accueil des populations circulantes qu'il nous a paru pertinent, non pas de la comparer à la France au sens premier du terme, mais plutôt de mettre ces deux espaces en miroir, et ce dans l'objectif de mieux réaliser l'impact de la législation sur les projets circulatoires des familles. Autrement dit, les deux terrains, bien que légiférés de façon différente, ont permis d'analyser « l'avant et l'après politiques publiques de stationnement » du point de vue de la circulation traditionnelle et de sa reproduction.

En France, après la loi du 03 janvier 1969 sur l'exercice des activités ambulantes dans laquelle les Voyageurs étaient discrètement concernés, c'est dans les années 1990 que la législation du stationnement commence à se développer. L'Etat décentralise ainsi son pouvoir au niveau départemental, puisque c'est précisément à cette échelle qu'il souhaite organiser l'accueil des populations circulantes. Parallèlement à cette volonté de clarifier le stationnement, de nombreux rapports officiels sont publiés et font état de la situation des Roms en France (Delamon, 1990 ; Delevoye, 1996). Impulsés par l'administration elle-même, ces documents viennent alors appuyer la nécessité de mettre en place une législation spécifique. Dans le même temps, l'évolution du mode de vie des Roms les rend de plus en plus visibles au niveau local. L'arrêt des familles circulantes devient alors un problème récurrent, alors qu'il était jusque, dans les années 1990, plus ou moins latent.

Les politiques publiques concernant le stationnement seront particulièrement interrogées dans cette deuxième partie d'autant qu'elles questionnent inévitablement les relations entre le droit commun et le droit spécifique. Créer des lois particulières pour le stationnement des Voyageurs ne relève-t-il pas du droit spécifique, quand l'habitat et le logement sont à priori des droits universels (article 25 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme) ? Bien sûr, ces politiques de stationnement ne sauraient prendre sens sans celles liées aux activités économiques (loi du 03 janvier 1969), ou celles liées à des aspects plus sociaux (comme la santé ou la prise en charge sociale). Ce volet social fait d'ailleurs partie intégrante de la législation mise en place depuis les années 1990 en France.

L'introduction des politiques publiques dans l'analyse de la circulation des groupes de Voyageurs nous amène donc à interroger l'impact de la législation sur la circulation traditionnelle. L'exposé de cette législation a, de ce fait pour ambition, d'analyser les changements introduits dans les projets circulatoires des familles roms présentes en région Poitou-Charentes et en Wallonie. Dans un même temps, cette analyse tente de mettre en évidence les réponses et les attitudes développées par les Voyageurs. Y a-t-il contournement de la loi ? Les familles se la réapproprient-elles dans leur projet circulatoire ? Développent-elles des nouveaux comportements circulatoires, en réponse aux politiques publiques de

stationnement ? C'est précisément dans cette perspective que la démarche comparative entre nos deux espaces d'investigation peut se révéler pertinente : la législation induirait, de fait, la fin, ou, du moins, l'affaiblissement des problèmes occasionnés par le stationnement des groupes circulants. Est-ce le cas ? La France, parce qu'elle possède une politique publique ciblée, est-elle moins sujette aux difficultés de stationnement ?

Cette seconde partie sera composée de deux chapitres. Dans un premier temps (chapitre 4), nous présenterons et discuterons les contours de l'accueil des populations circulantes dans les deux espaces qui nous intéressent, au regard de ce qui s'organise dans plusieurs pays de l'Union Européenne. Pour des questions de lisibilité et de compréhension, les pays européens pris en exemple pour illustrer les difficultés de comptabilisation seront remobilisés pour cet exposé législatif. Le chapitre 5, quant à lui, est consacré à l'analyse des comportements circulatoires et à la réorganisation de la circulation traditionnelle par rapport aux politiques publiques, et ce en considérant avec soin les observations de terrain faites en Wallonie, là où justement il n'y a pas de législation officielle.

CHAPITRE 4 : LA FRANCE, L'EXCEPTION EUROPEENNE ? REGARD SUR L'ACCUEIL DES POPULATIONS RROMS EN EUROPE

Introduction

« S'atteler aux difficultés et à la discrimination auxquelles doivent faire face les Roms et les Voyageurs est maintenant une priorité des institutions de l'Union européenne et des Etats membres, comme cela a été souligné dans la récente déclaration du Parlement européen et par le Groupe de travail inter-services sur les Roms et d'autres initiatives de la Commission européenne » (Crickley, 2005)

Les Roms sont considérés comme une des minorités les plus importantes sur le continent européen (Liégeois, 2007 ; Dittmar, 2006 ; Dobrenko, 2005). Le développement de la prise en charge de la population rrom au sein du Conseil de l'Europe, puis au sein du Parlement Européen, montre leur intérêt grandissant pour cette population. Faire un détour par les différentes instances européennes est nécessaire, puisqu'elles préconisent des recommandations aux Etats membres. Elles possèdent également un poids non-négligeable dans la conduite des politiques nationales, menées en direction des Roms et des Voyageurs. L'analyse des politiques européennes, ainsi que de leurs champs d'action, va permettre de mettre en évidence les lacunes comme les discordances législatives, plus précisément celles concernant l'accueil et le stationnement. Le propos sera illustré par les exemples de l'Angleterre, de l'Italie et de l'Espagne, afin de pouvoir pleinement analyser les politiques instaurées en France et, dans une autre mesure, en Belgique. Nous pourrions alors nous focaliser sur les territoires d'application des législations, la région Poitou-Charentes et la Wallonie, en interrogeant plus particulièrement les comportements développés, en réponse aux politiques publiques.

Au niveau local, les Voyageurs « subissent » les décisions prises par l'Etat concernant leurs déplacements et leur stationnement. Celui-ci prévoit, en effet, un certain nombre de lieux d'arrêt identifiés à destination des familles en circulation. A première vue, il serait aisé de penser que ce dispositif d'accueil permet à ces familles de stationner dans des conditions décentes. Mais créer de la fixité n'est-il pas une injonction arbitraire dans le projet circulatoire ? En effet, celui-ci, ancré dans l'intentionnalité et dans les habitudes familiales, a-t-il été pris en compte dans la distribution des espaces de halte officiels ? Cette relation entre les lieux de halte identifiés, et ceux issus de la circulation traditionnelle, est alors à examiner, puisqu'elle questionne sur les liens existants entre gestion de l'espace public et pratiques des acteurs. L'analyse des parcours, associée au discours des Voyageurs (les sédentaires, comme ceux qui ont connu « l'avant politiques publiques »), sont donc privilégiés pour constater les changements occasionnés par la législation.

Les années 1990 ont été une période féconde pour le développement d'organisations politiques ou culturelles à destination des Rroms (Liégeois, 1994 : 255), décennie témoin de l'émergence de la représentativité de cette population à toutes les échelles de décisions. Élargissant leur champ d'action et leur domaine de compétences à différents secteurs (scolarisation, discrimination...), ces institutions sont aujourd'hui reconnues comme de véritables défenseurs du droit des Rroms en Europe. Cependant, depuis les années 2000, se développent d'autres institutions, cette fois impulsées par l'élite rrom. Cette dernière revendique le droit à son auto-reconnaissance et tente de s'extraire d'une « étouffante » prise en charge des Gadje, de sorte qu'« *il y a aujourd'hui deux approches au sein des nouvelles générations qui aspirent à orienter l'action des Roms et qui empêchent tout consensus : d'un côté ceux qui ont acquis une éducation informelle et limitée au sein des structures communautaires traditionnelles par une lutte de terrain quotidienne pour leur peuple, de l'autre des individus plus jeunes, mieux formés et intégrés par le système d'éducation et qui ont réussi dans la vie professionnelle ou politique tout en gardant ou en redécouvrant leur identité rom. Cette nouvelle élite est en train de défier la légitimité du pouvoir traditionnel et, en raison de son degré d'éducation supérieur, de s'assurer un statut d'interlocuteur privilégié des institutions majoritaires* » (Rosenberg, 1998 : 390) : les Rroms deviennent leur propre porte-parole.

1. Les instances européennes et les Rroms

Les Rroms sont, depuis une dizaine d'années, devenus une des priorités des instances européennes, du Parlement Européen au Conseil de l'Europe, comme en témoigne la dernière campagne lancée par ce dernier, intitulée « *DOSTA ! Arrêtons les préjugés, allons à la rencontre des Roms* ». Par ailleurs, leur développement montre combien les problématiques communes peuvent « traverser les espaces », alors que l'ouverture de l'Europe favorise la mobilité. Ainsi, « *les premiers Européens ont beaucoup d'idées à nous livrer. Car les Tsiganes sont bien les premiers habitants à avoir expérimenté les fluidités territoriales d'un espace européen que les Etats peinent à mieux organiser* » (Humeau, 2007 : 7). Les Rroms pourraient donc faire l'expérience de la multi-territorialité internationale, induite par l'ouverture des frontières, bien qu'aujourd'hui, ce soit en majeure partie les Rroms de l'Europe de l'Est qui possèdent une mobilité internationale. Si quelques Manouches et Gitans rencontrés lors du travail de terrain ont signalé se rendre parfois en Belgique et être des « grands itinérants », la plupart des groupes rencontrés possèdent une mobilité intra-nationale, voire régionale. Néanmoins, nous ne pouvons pas nier que la question rrom fait de plus en plus débat, notamment depuis les dernières vagues de migrations en provenance de l'Europe de l'Est. En élargissant leurs compétences et leurs actions à l'ensemble de la population rrom, le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe se sont engagés à résoudre des difficultés distinctes, à des échelles différentes (nationale et internationale). Les groupes qui circulent au

niveau international, doivent conjuguer avec les diverses législations nationales ; c'est leur mobilité qui oblige les différents Etats qu'ils traversent à travailler ensemble. Si les Rroms constituent une éternelle minorité d'Europe (Delepine, 2007 : 145), ou encore une « *minorité transnationale véritablement européenne et dépourvue de territoire* » (Boev, 2008 : 94), ils ne sont pas pour autant mieux considérés au sein des espaces nationaux. C'est notamment en défendant le droit des minorités, que les institutions européennes se sont peu à peu investies dans les politiques de reconnaissance.

1.1. Le Parlement Européen

Les « préoccupations rroms » du Parlement Européen ont débuté de façon conséquente à partir de 1975. Si les questions d'ordre sanitaire et éducatif ont fait l'objet des premières attentions, la protection des minorités s'est rapidement invitée dans les débats, puisque « *l'étude, les réflexions, les témoignages divers montrent que la situation est très dégradée* » (Liégeois, 2007 : 234). Les différents thèmes évoqués par le Parlement Européen s'orientent principalement vers des programmes à visée éducative, tout en précisant que les actions doivent être entreprises dans le respect des caractéristiques culturelles. C'est au cours des années 1990 que d'autres préoccupations voient le jour : lutte contre la pauvreté, aide à la constitution de projets émanant d'associations nationales et locales, lutte contre les exclusions, etc. Enfin, les années 2000 précisent le caractère « primordial » de la prise en compte des populations rroms. Devant l'arrivée massive de familles rroms provenant de l'Europe de l'Est, la qualité de la prise en charge de ces populations dans les pays de départ, devient une condition majeure pour l'adhésion de certains pays à l'Union Européenne. La présence rrom interpelle donc plusieurs échelles de décisions, au point que « *pendant les années 2000, ce qu'on appelle « la question tzigane » confirme son importance nationale et transnationale* » (Liégeois, 2007). Le Parlement Européen cible donc ses actions et encourage la non-discrimination des populations rroms au sein de ses Etats-membres, dans le même temps qu'il développe des actions concertées sur l'éducation et l'accès à la scolarité. Il est alors nécessaire de s'interroger sur ce que le Parlement Européen entend par « discrimination ». En effet, la circulation, élément fondateur du mode de vie des Rroms, ne fait que très rarement l'objet de dispositions particulières et de préconisations propres, puisqu'elle est « enfermée » sous le terme plus générique de « spécificités culturelles ». Les résolutions du 21 avril 1994 et du 13 juillet 1995 font référence à cette liberté de voyager à travers le continent, et recommandent au Comité des Ministres « *d'examiner la faisabilité de l'élaboration d'un instrument juridique international en matière de circulation des personnes garantissant aux Rroms (Tsiganes) nomades vivant dans un pays membre la possibilité d'obtenir des pièces d'identité leur permettant de voyager dans les pays membres en conformité avec la législation de ces pays, au même titre que les autres citoyens des Etats membres* » (Résolution de juillet 1995). Si la liberté de circuler est surveillée de près par les autorités du Parlement Européen, la circulation à l'intérieur-même des nations relève de la compétence de l'Etat. Ainsi, bien que ces recommandations s'inscrivent dans une logique de protection des minorités et des libertés fondamentales, elles paraissent « démesurées » par

rapport à la réalité de la circulation des groupes des Voyageurs. En revanche, les populations migrantes roms, originaires de l'Est, sont particulièrement visées par ces dispositions.

1.2. le Conseil de l'Europe

Le Conseil de l'Europe, par le biais de son Comité des Ministres, est le premier à se préoccuper des populations roms sur le territoire européen, puisque ce combat s'inscrit pleinement dans ses orientations idéologiques et institutionnelles (Rosenberg, 1998 : 393). Des actions concrètes ont été mises en place, suite à la prise de nombreuses résolutions. Dès 1969, une attention particulière est portée aux populations roms. Les premières questions, relatives au stationnement et au logement des Voyageurs apparaissent en 1975. En parallèle, le souci se fixe aussi sur des axes sanitaires, sociaux et éducatifs. Ainsi, au même titre que le Parlement Européen et sur la même période, les préoccupations d'ordre social prennent de l'ampleur. Le début des années 1980 est alors marqué par la prédominance de ces questions, mais le Conseil de l'Europe prône un champ d'action plus large en octroyant un rôle majeur aux collectivités locales et régionales. Ainsi, l'échelle d'action est différente et les recommandations prennent sens dans les actions locales. Dans ces textes, la référence au caractère circulant est plus fréquente : on parle alors de « populations d'origine nomade ».

A partir de 1983, on observe une multiplication des pistes d'action, notamment en prêtant une attention particulière aux phénomènes discriminatoires. On recommande que le peuple rom soit reconnu comme « minorité à protéger ». Cette lutte est spécifiquement mentionnée dans la Recommandation n° R (83) relative aux nomades apatrides ou de nationalité indéterminée. Ici, le caractère « apatride » attribué aux populations roms mérite une attention particulière : il témoigne de la difficulté à s'extraire d'une appartenance nationale comme condition de reconnaissance, alors que le refus d'attribuer aux Rroms la nationalité du pays dans lequel ils séjournent participe pleinement de ce statut apatride (Boev, 2008 : 259). Dans cette recommandation n°83, la liberté fondamentale à aller et venir, et à circuler, est implicitement évoquée. Elle stipule que les « recompositions familiales » peuvent être envisagées. C'est un droit dont les ayant-droits (les ressortissants des Etats membres) doivent pouvoir jouir, ce que le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe réaffirme en 1984 : *« si les nomades ou les gitans sont reconnus dans quelques pays comme groupe minoritaire, il faut souligner que dans tous les Etats membres du Conseil de l'Europe s'appliquent les principes retenus à l'article 1 de la Convention européenne des Droits de l'Homme, garantissant à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis dans la Convention. Au surplus, l'article 14 de la Convention précise que la jouissance des droits et des libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation »* (Liégeois, 2007). C'est ensuite un combat global, contre le racisme et les discriminations subies par les minorités, que mène le Conseil de l'Europe. Les recommandations des années 1990 reprennent, pour la majeure partie d'entre elles, les principales orientations déjà mentionnées dans les textes précédents.

Le Comité des Ministres rappelle alors le caractère urgent de la situation de ces populations en Europe et dénonce la non-application de ces directives à l'échelle nationale, et locale. L'absence de réalisation concrète donne lieu à la résolution 249 de 1993, intitulée « *Tsiganes en Europe : rôles et responsabilités des autorités locales et régionales* ». A partir de ce moment, les actions concertées entre les institutions et les représentants tsiganes sont encouragées. Les échanges de savoirs et d'expériences entre les Etats sont privilégiés.

En 1995 est mise en place une « *division des Roms et Gens du Voyage* » au sein du Conseil de l'Europe, grâce à la formation d'un conseil d'experts. Des rapports sont régulièrement réalisés sur les conditions des Roms dans les Etats membres du Conseil de l'Europe. Enfin, une instance consultative européenne pour les Roms et les « Gens du voyage » est créée. Il s'agit du « *forum européen pour les Roms et gens du voyage* ».

Figure 4. 1: Le drapeau des Roms et des Voyageurs



Source : <http://www.romanitude.fr>

Date de consultation : 03 octobre 2010

Les thèmes prioritaires retenus par les instances du Conseil de l'Europe et du Parlement Européen sont très largement axés sur l'éducation et la prise en charge scolaire des enfants issus de la communauté rom. La lutte contre la discrimination reste néanmoins la colonne vertébrale des combats communs de ces institutions. Ces prises en charge favorisent ainsi leur visibilité et leur reconnaissance sociale, elles mettent, en tout cas, en évidence les difficultés auxquelles les Roms sont confrontés. Cependant, ces instances européennes ont bien compris que les échelles nationale et locale étaient les meilleurs champs d'action, puisque c'est à ce niveau que les Voyageurs marquent l'espace par leur présence. Les recommandations des instances du Conseil de l'Europe et du Parlement Européen donnent des consignes d'application précises, mais il en va bien autrement lorsqu'il s'agit d'accueillir ces populations sur son propre territoire. Ainsi, l'articulation entre les politiques européennes et les politiques publiques nationales reste, dans l'ensemble, complexe. Le droit interne se conjugue parfois difficilement avec le droit international. Les Roms s'engagent donc dans

un questionnement politique confus, puisque reconnaissance et prise en charge sont accueillies par différentes instances et à différentes échelles.

« Moi, j'ai une proposition à faire par rapport à ça, mais c'est une proposition qui est assez compliquée...qui n'est pas simple. C'est que, là aussi, il y a beaucoup de discrimination : on le voit bien, les SDF qui ne vivent pas en caravane ont le droit d'avoir une adresse qui n'est pas identifiable, qui n'est pas stigmatisante, alors que les Gens du Voyage, eux, n'ont pas le droit à ça. Donc moi, ce dont je rêve...et je vous le dis, c'est d'avoir quelqu'un, un Voyageur qui soit d'accord, pour qu'on aille ensemble un jour à la préfecture faire une demande de carte d'identité, avec pas d'adresse déjà, mais en tout cas l'adresse de lieu de domiciliation... y aura un refus préfectoral, c'est évident, puisque c'est contraire à la loi. Et bien, à ce moment-là, et bien qu'est-ce qu'on fait ? On demande un recours gracieux auprès du préfet, qui va refuser évidemment puisque c'est en contradiction avec les textes de lois français. Même si le droit européen dit le contraire, et ensuite on va aller au tribunal administratif, le tribunal administratif euh... à mon avis, confirmera la décision du préfet. Donc, là on fera appel. On fera un appel, un recours administratif, qui à mon avis, confirmera également... pourrait faire l'objet d'un recours préjudiciable auprès de la cour européenne, mais elle ne le fera pas, je ne pense pas. Alors, une fois qu'on a utilisé toutes les voies judiciaires nationales, à ce moment, on pourra saisir la cour européenne des Droits de l'Homme (Vincent Ritz, « 100 % français, 100 % manouche et 50 % mobile, ce qui fait bien un 250 % » (Ritz, 2009 : 244) Responsable de formation, Centre interculturel de Nantes, administrateur de l'association Regards. Intervention dans le cadre du colloque ADAPGV 86 « citoyenneté et vie quotidienne », 15 mai 2008).

1.3. Les années 1990 : une explosion des représentations politiques et culturelles Roms

Les associations et les acteurs sociaux jouent un rôle fondamental dans la reconnaissance des droits des Roms. Les différentes échelles institutionnelles peuvent être saisies. L'importance des représentations, notamment au niveau européen, témoigne d'une prise en charge de plus en plus importante des Roms et Voyageurs, particulièrement au sein de l'Union Européenne. Véritable « effervescence » ou « explosion » des représentations roms (Rosenberg, 1998 : 389), les organisations politiques ou culturelles roms sont, en tout cas, presque un millier en Europe au cours des années 1990 (Liégeois, 1995 : 42). L'union Romani Internationale créée en 1971 à Londres, lors du Congrès international des Roms, a impulsé une réelle ébullition de la sphère associative et politique rom, au cours de cette même décennie. Cette multiplication des représentations est à double tranchant : d'un côté, les persécutions contemporaines que subissent les Roms autorisent leur prise en charge et leur défense accrue, tandis que « les tenants du « droit des minorités » insistent sur les avantages de la reconnaissance d'un statut particulier en oubliant que cette formule place les familles romani dans une altérité définitive qui renforce à terme leur isolement total » (Asséo, 2004 : 75). Dans cette perspective, de nombreux discours actuels, produits par ceux que l'on appelle les « élites roms », témoignent de leur volonté de se constituer en population autonome, portée, autant sur le plan politique que culturel, par les Roms eux-mêmes, cherchant ainsi à contourner une prise en charge extérieure, jugée aujourd'hui trop réductrice.

« C'est une lutte impérative. Effectivement, on ne peut pas laisser faire ces lois discriminantes, mais y'a quelque chose qu'on ne peut pas laisser faire non plus, c'est laisser les Gadjé gérer ça pour nous. Effectivement, moi j'ai un parcours un peu atypique mais je dirai que tout le monde a un parcours atypique chez les Gens du Voyage. Je suis plus particulièrement sinto manouche, et je suis parfois sédentaire, parfois Voyageur. Mieux, je ne suis certainement pas ferrailleur, j'ai été débardeur, élagueur, mais maintenant, je suis responsable d'un centre de formation. Donc, c'est vrai que ce n'est pas habituel. Mais ça sous-entend aussi, pour revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure, de ne pas laisser les Gadjé faire pour nous, mais lutter contre ces lois, mais aussi lutter contre ces préjugés. Et aussi, on ne peut pas les laisser faire quelque chose que personne ne peut faire à notre place, c'est participer activement, la dynamique de la participation. Ceci dit, ce n'est pas facile à faire ni à mettre en place, mais en tout cas, il est nécessaire qu'on fasse les choses ensemble [...] Et ça nécessite différentes choses, déjà d'être armés, d'être outillés, savoir déjà lire, écrire, compter, avoir deux trois bases. Pas ça, pas le faire chez nous, mais le faire à la manière des codes culturels des Gadjé. Quand je parle d'investissement, c'est s'investir de façon bénévole et professionnelle, bénévole c'est-à-dire politique. Ça implique de déconstruire, mais qu'est-ce qu'on déconstruit quand on accepte de jouer le jeu ? On dit « bah ! Moi je vais prendre ma place ». (Vincent Ritz, Responsable de formation, Centre interculturel de Nantes, administrateur de l'association Regards. Intervention dans le cadre du colloque ADAPGV 86 « citoyenneté et vie quotidienne », 15 mai 2008).

Les élites rroms appellent donc aujourd'hui les Voyageurs à s'auto-représenter, prônant ainsi une autonomie politique (Asséo, 2004 : 76), à l'instar du mouvement « La Voix des Rroms », créé au printemps 2005 par de jeunes étudiants ou universitaires. Egalement appelée « intelligentsia romani », l'élite rrom « a été constituée par trois courants culturalistes dominants: le courant de la défense du droit à la différence, directement influencé par des intellectuels venus de la gauche radicale anglaise des années 1970 comme Thomas Acton et Donald Kenrick ; les activistes gitans espagnols s'inspirant des autonomismes basque et catalan et du développement de l'identité andalouse ; le courant actuel de l'intelligentsia de l'Europe centrale et orientale encore inspirée par l'austro-marxisme » (Asséo : 2004 : 77-78). Ces institutions tentent alors de remédier à l'exclusion politique dont les populations rroms peuvent faire l'objet, autrement dit de dépasser leur impuissance à participer à la vie de la cité, et ce afin qu'ils s'inscrivent dans le corps politique et défendent leurs intérêts et leurs voix (Marantzidis, 1999 : 146).

Par leur nombre, leur histoire et leur pratique de l'espace européen, les Rroms appellent à plus de reconnaissance juridique et politique, dans le même temps qu'ils continuent de subir de nombreuses formes de discriminations. L'articulation des politiques publiques et des recommandations, que celles-ci soient décidées à l'échelle européenne ou encore nationale, participent d'un flou juridique, notamment concernant l'accueil des populations rroms au niveau national, et mis en acte à l'échelle locale.

2. L'accueil des populations rroms en Europe : des disparités importantes

Quel accueil est réservé aux Rroms dans d'autres pays européens ? Lors de l'analyse du nombre de Rroms et des processus de comptabilisation, l'Italie, l'Angleterre et l'Espagne ont été citées comme exemple. Nous les reprendrons ici afin de mieux analyser et comprendre les logiques législatives de nos deux espaces d'investigation.

2.1. Mise en miroir des politiques d'accueil : l'exemple de l'Italie, de l'Angleterre et de l'Espagne

Les Rroms font partie de ceux qui possèdent le « *statut ambigu* » de « *citoyens européens* » (Badie, 1996 : 130). Bien qu'unifiées par une « instance territoriale » commune, les politiques nationales concernant les Voyageurs diffèrent, ou sont simplement inexistantes selon les pays de séjour, comme c'est le cas pour l'Italie, l'Angleterre et l'Espagne. L'accueil des populations rroms dans ces pays-témoins mérite donc une attention particulière. Souvent, la négociation au cas par cas est de mise pour régler le stationnement des familles.

L'Angleterre s'est munie, entre 1970 et 1994, de plusieurs textes officiels concernant l'accueil des « *Gypsies* » séjournant sur son territoire. A cette période, les districts avaient l'obligation de s'équiper d'espaces de stationnement dédiés à cette population. L'application de la loi fut extrêmement difficile puisqu'aucun délai n'était imposé pour la mise en place de ces espaces. Par ailleurs, les sanctions encourues par les districts n'ont pas été exécutées. Cette loi fut donc abrogée en 1994. D'une obligation, nous avons abouti à une incitation d'accueil, mentionnée dans la circulaire de 1994 du ministère de l'environnement « *Aires de stationnement des gens du voyage et aménagement de l'espace* ». Ainsi, depuis 1994, les districts qui le souhaitent peuvent inclure, dans leurs documents d'urbanisme, des préconisations d'accueil des populations itinérantes, financièrement prises en charge par l'Etat. Le stationnement libre est par conséquent toléré. Le Ministère de l'Environnement et de l'Intérieur a publié un « *guide de bonne pratique* », dont l'objectif est de minimiser les problèmes occasionnés par le stationnement des groupes circulants, en favorisant un équilibre entre les aspirations des Gadjé et des « *Gypsies* » au niveau local. Il tente ainsi d'encourager une approche cohérente de l'accueil sur l'ensemble du pays :

« This Guidance takes account of all the changes outlined above. Its overall objective is to assist local authorities, police and others to tackle unauthorised camping to minimise the disruption it can cause.

In doing this, it aims:

- *To help strike an appropriate balance between the needs and legitimate expectations of members of the settled community, local businesses and other landowners, and Gypsies and Travellers.*
- *To set out recommended courses of action which all local authorities and police forces should follow to provide an effective response to unauthorised camping in their areas.*
- *To encourage a more consistent approach across the country, building on current good practice and sharing experience.*
- *To be practical yet creative in the face of a difficult reality.*

- *To show how to engage the settled and Gypsy/Traveller communities in order to achieve 'buy in' to the strategy, which is vital to ensure effective delivery* » (d'après Guidance on Managing Unauthorised Camping, 2004)

La tolérance est donc favorisée par le Gouvernement, dans la mesure où les capacités d'accueil sont insuffisantes, et les districts exempts de l'obligation d'organiser le stationnement des groupes. D'après le rapport du Sénat en 2005, l'Angleterre comptait 320 aires d'accueil publiques en 2004 (environ 5 000 emplacements dont 94% relevaient du stationnement permanent et 6% du passage). Les aires de stationnement privées étaient au nombre de 740 (dont 650 étaient la propriété de Rroms, et 90 en location). A cette même date, les estimations ont montré que 20% de la communauté des « *Gypsies* » ne pouvaient pas stationner, du fait de la pénurie d'espaces de stationnement (Rapport du Sénat, 2005). C'est pourquoi le Gouvernement a développé des mesures incitatives et de tolérance vis-à-vis du stationnement de ces populations. Néanmoins « *Le législateur britannique, conscient des difficultés que rencontrent les gens du voyage, se montre plus accueillant même si dans la pratique la jurisprudence montre que la priorité est loin d'être systématiquement donnée au respect des droits des gens du voyage, comme le montre l'arrêt Baker c. Secretary of State for Communities and Local Government (R. (on the application of Baker) c. Secretary of State for Communities and Local Government, Court of Appeal (Civil Division), 28 February 2008, 2008 EWCA Civ 141)* » (Ivangin (d''), 2008).

En Italie, les communes sont majoritairement encouragées à créer des dispositifs de stationnement pour les groupes rroms. Trois échelles législatives sont prises en compte. Le niveau national, ne donne aucun caractère obligatoire à la mise à disposition d'espaces de stationnement mais invite les maires, par l'intermédiaire de trois circulaires, à organiser la halte. Il s'agit de la circulaire du 11 octobre 1973 qui, dans un premier temps, rappelle que l'interdiction de stationnement est illégale, puis de celle du 5 juillet 1985, qui prône l'égalité des communautés et le respect du mode de vie nomade, et enfin, de la circulaire du 18 janvier 1991 qui continue de condamner l'intolérance vis-à-vis de ces populations, mais qui incite également à faire preuve de vigilance quant aux activités exercées par les Voyageurs. Le niveau régional, quant à lui, s'oriente vers une législation sur la protection des minorités rroms, notamment dans les années 1980. Leur mode de vie est considéré comme une caractéristique culturelle et les populations itinérantes peuvent faire valoir leur droit de circuler. Cette circulaire insiste à nouveau sur la nécessité d'offrir à ces populations, qui voyagent encore, des conditions de stationnement favorables. Elle demande également aux maires de penser aux Voyageurs sédentaires, en leur prévoyant un habitat adapté. Enfin, c'est le niveau municipal qui gère le fonctionnement des espaces de stationnement. Bien que les incitations de l'Etat soient notables, l'aménagement d'aires d'accueil reste, dans les faits, épars. Les seuls dispositifs restent géographiquement et socialement isolés, et sont délaissés par les pouvoirs publics malgré l'indéniable tendance des familles à la sédentarisation. Les Voyageurs achètent des terrains où ils peuvent stationner de façon plus sereine (Source : circulaire du 11/10/1973 ; 05/07/1985 ; 18/01/1991).

En Espagne, la population rrom, majoritairement des Gitans, représente 1,50% de la population totale espagnole. La majorité d'entre eux est sédentarisée ; l'Histoire des populations gitanes en Espagne reste imprégnée de périodes de sédentarisation et d'intégration massive. Un programme de développement à destination des Gitans a été mis en place en 1989. Dans ce plan, sont préconisées des actions en faveur de la scolarisation, et notamment de l'éducation sanitaire. Les principales directives entreprises par le Gouvernement incitent à une meilleure cohabitation entre les populations gitane et locale. Les populations circulantes, quant à elles, très minoritaires au sein du territoire national, n'ont pas d'espace prévu pour leur halte, l'encadrement de l'accueil n'étant pas obligatoire. La forte proportion de gitans sédentarisés en Espagne n'encourage pas le gouvernement dans l'organisation de l'accueil des circulants, car « *les Tsiganes espagnols ont près de deux cents ans d'avance dans l'expérience de vie en maison comme ils disent, sur les familles tsiganes françaises qui ont encore, culturellement une pratique du voyage. Et même en France, pour ceux qui se sont sédentarisés [...] la caravane, la camping comme ils l'appellent, doit être là, à côté, prête à prendre la route* » (Fouchier, 2009 : 41). La majorité des familles gitanes espagnoles étant sédentarisées, l'accueil des populations circulantes se pose avec moins d'acuité, notamment après les politiques d'assimilation et de sédentarisation massive impulsées à partir de 1633, date à laquelle Philippe IV promulgue une loi incitant les Gitans à se « fondre » à la population et à abandonner la plupart de leurs traditions (Leblon, 2003 : 20).

2.2. D'un point de vue législatif : la France en route, la Belgique sur la route : quand la circulation devient une liberté manipulée

La loi du 3 janvier 1969 fixe le statut des personnes sans domicile fixe qui doivent alors posséder un titre de circulation. Les Voyageurs font partie, pour l'administration, de ces « sans domicile fixe », et sont donc dans l'obligation de détenir un des trois titres de circulation imposés par cette loi. Depuis le début des années 1990, les textes législatifs concernant l'arrêt des familles habitant en caravane se multiplient, et sont dissimulés sous le terme d'« accueil ». Des dispositifs spécifiques sont alors mis en place. En France, par exemple, l'organisation du stationnement est strictement cadrée au niveau législatif. En Wallonie, l'arrêt se gère au cas par cas, aucune loi ne vient légiférer la halte. Alors, pourquoi s'attarder sur un territoire dont le stationnement n'est pas obligatoire et statué ? La problématique de ce travail étudie pourtant principalement les impacts de ces législations sur les pratiques spatiales des groupes. La circulation décrit un mouvement et un déploiement des groupes sur l'espace. Pour le circulant, l'espace n'a pas de frontière : il circule sur et par-delà les territoires en les mettant en relation. Ainsi, bien que les « liens spatiaux » entre plusieurs territoires soient effectifs, les politiques d'accueil diffèrent. Comment s'organise le parcours quand il n'y a pas de politique de stationnement ? Comment s'organisent les groupes qui traversent des territoires dans lesquels les politiques publiques les concernant sont différentes ? A la lecture des textes législatifs et des différentes recommandations, un double processus apparaît : d'une part, il s'agit d'étudier la mobilité dans un contexte législatif strict et de voir l'impact de ce contexte sur les pratiques spatiales, et, d'autre part, d'examiner la façon dont se déroule cette mobilité quand elle s'effectue dans un environnement législatif

« libre ». Examiner la mobilité « sans contrainte » va permettre de mieux comprendre celle effectuée « sous contraintes ».

2.2.1. La législation du stationnement en France

Les problèmes occasionnés par l'arrêt des caravanes ont amené les pouvoirs publics à réglementer l'usage de l'espace. En effet, le stationnement libre était à la fois préjudiciable pour les municipalités (en terme de coût), pour la population riveraine (occupation illicite de leur terrain) et pour les Rroms eux-mêmes, qui stationnaient sans avoir un minimum de conditions nécessaires à leur vie quotidienne (accès à l'eau, électricité, ou bien en termes d'hygiène). Les premières recommandations et incitations d'accueil datent des années 1950, avec la promulgation, le 7 août 1957, de la loi n°57-908 visant à favoriser la construction de logements et d'équipements collectifs, et dans laquelle sont mentionnées des « aires de stationnement » comme équipements d'intérêt général (article 26). En 1966 et 1968, viennent s'ajouter deux circulaires du Ministère de l'Intérieur, démontrant ainsi l'intérêt de ce dernier pour le « *problème du stationnement des populations d'origine nomade, vivant habituellement en caravanes* » et stipulant que ces aires de stationnement sont des emplacements réservés aux nomades et à leurs caravanes. A cette période, il est préconisé de privilégier l'accueil des populations circulantes. Le « tournant » intervient en décembre 1983, par le biais d'un arrêt du Conseil d'Etat, appelé arrêt « *Ville de Lille* », qui insiste sur la nécessité de prendre en compte le droit de circuler simultanément au droit de s'arrêter. Cet arrêt oblige alors toutes les communes à accueillir les familles rroms pendant une durée allant de 48h à 15 jours, et donc de prévoir des terrains de passage muni d'un équipement minimal. L'arrêt « *Ville de Lille* » est « *la première obligation d'accueil à valeur légale* » (Gotman, 2004 : 199) des groupes rroms au sein des espaces locaux. Cet arrêt est consolidé par la circulaire du 16 décembre 1986 sur le « *stationnement des caravanes des gens du voyage* ». Néanmoins, l'ensemble de ces dispositions n'a « *aucun caractère impératif* » (Bidet, 2009 : 117) et les communes laissent, ainsi, s'étémiser la prise en charge de cet accueil.

Le stationnement des groupes rroms est explicitement évoqué par Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement, en 1990, avec la loi n° 90-440 (Annexe n° 8) visant la mise en œuvre du droit au logement, et dans laquelle un article est spécifiquement consacré à l'accueil des populations itinérantes. Cet article 28 stipule qu'« *un schéma départemental prévoit les conditions d'accueil spécifiques des Gens du Voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'exercices d'activités économiques. [...] Toute commune de plus de 5 000 habitants prévoit les conditions de passage et de séjour des Gens du Voyage sur un territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet. [...] Dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les mairies des communes qui se sont groupées pour la réaliser pourront, par arrêté, interdire le stationnement des Gens du Voyage sur le reste du territoire communal* ». L'idée principale de cette loi était de sensibiliser les communes à l'accueil des Rroms, avec l'objectif de prévenir et d'anticiper les problèmes de stationnement, de s'éviter d'être « surpris » par la halte de groupes et les conséquences qui s'en suivent en termes de

conflits locaux. Sans obligation ni délai d'exécution, l'article 28 était le plus souvent « l'oublié » des préoccupations communales en termes de logement. Le 16 mars 1992, est venue s'ajouter une circulaire interministérielle dans laquelle sont précisées les modalités d'informations sur l'organisation de l'accueil des familles de Roms : elle préconise de répertorier, au cœur de schémas départementaux, les besoins en matière d'accueil et les solutions envisagées pour y répondre. Il s'agit officiellement d'un « *document constatant les besoins locaux d'accueil, prévoyant les structures nécessaires pouvant fonder des décisions des autorités responsables et leur servir de référence en vue d'une meilleure coordination des actions* », en faisant « *une analyse des besoins de toute nature liés à l'accueil des Gens du Voyage dans le département, la présentation du dispositif de stationnement, d'accès aux services publics, notamment d'éducation et de formation ainsi que d'insertion économique* (Source : Circulaire du 16 mars 1992). Cette circulaire démontre une volonté d'intégration des populations roms. Le schéma départemental a donc plusieurs objectifs : il se veut être un moyen favorisant la collaboration et la cohésion entre les populations itinérantes et les populations locales, dans le même temps qu'il permettrait « d'abolir » une difficulté récurrente, celle du stationnement, par anticipation de la halte.

Dans un même temps, le législateur juge que ce sont pendant ces moments de halte que des actions « d'intégration » doivent être mises en place (scolarisation ou encore insertion économique) afin de les orienter vers un quotidien plus « normalisé », autrement dit de les insérer dans les sphères administratives, professionnelles et sociales, familiales de tous les citoyens de droit commun.

L'élaboration de ces schémas départementaux est soumise à la collaboration de différents partenaires. L'Etat et le département élaborent conjointement le document avec la participation d'une commission consultative composée des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. En effet, l'organisation du stationnement des groupes peut être envisagée sous l'angle de l'intercommunalité, ce dispositif est même encouragé par le texte de loi. Cette commission est également composée d'associations et de représentants de la communauté rom. Le Conseil Régional est également représenté. Enfin, l'approbation du schéma est soumise à la signature du Préfet et du Président du Conseil Général, le document est ensuite publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du département et transmis aux communes concernées, ainsi qu'aux établissements publics de coopération intercommunale.

Les quatre départements de la région Poitou-Charentes, les Deux-Sèvres, la Charente, la Charente-Maritime et la Vienne, se sont très rapidement organisés pour accueillir les groupes de Voyageurs, que ceux-là possèdent une circulation régionale ou nationale. Les départements de la Vienne et de la Charente-Maritime possédaient déjà un schéma (en 1994 et 1996) issu de la loi de 1990, bien que l'élaboration de celui-ci n'ait pas été obligatoire à cette époque. La fréquentation régulière de la région par les familles de Voyageurs a incité les associations et les institutions politiques à élaborer ces documents, bien avant d'autres départements français.

C'est en 2000 que les préconisations deviennent des obligations où « *certaines voudront inscrire cette obligation dans la loi pour la consolider, d'autres pour marquer la possibilité d'expulsion* » (Gotman, 2004 : 199). Une loi est entièrement dédiée au stationnement des groupes rroms, à leur prise en charge au sein des départements et, plus particulièrement, dans les communes de plus de 5 000 habitants. Celle-ci abroge l'article 28 de la loi du droit au logement de 1990. Celle en date du 5 juillet 2000 (Annexe n° 9) instaure un cadre obligatoire à la création d'un dispositif d'accueil pour toute commune dépassant ce seuil.

Rappel de la loi BESSON de 2000

Article 1^{er} :

I. - Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles.

II. - Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées.

Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Il précise la destination des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent. Le schéma départemental détermine les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et définit les conditions dans lesquelles l'Etat intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements (...).

Source : Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (1).

Rappel de l'article L110 du code de l'urbanisme

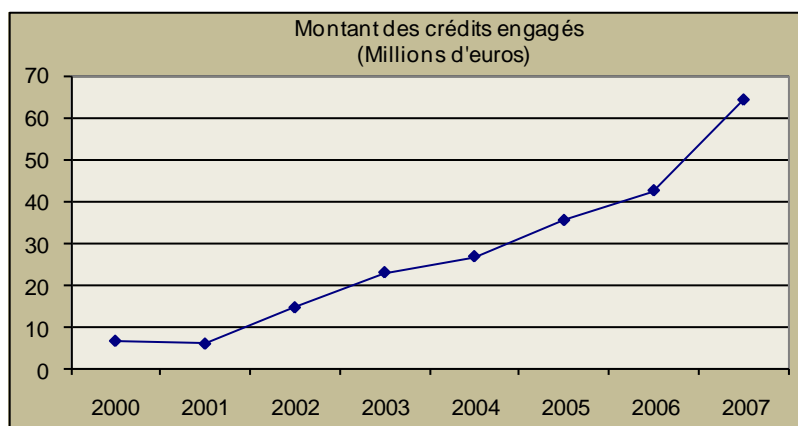
Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

Source : Code de l'urbanisme – Version 20101007 du 2010-09-23.

Parallèlement à l'obligation d'élaboration du dispositif, cette loi réaffirme les interdictions et les sanctions encourues par les Voyageurs en cas de stationnement illicite. Force est de constater que, lors de leur parcours, les groupes arrivant dans un département doivent au préalable s'informer de l'existence des communes de plus de 5 000 habitants.

En plus de son caractère obligatoire, la présente loi informe les communes qu'elles disposent d'un délai de deux ans⁸⁴ pour la réalisation des projets. Ce document est à réviser tous les six ans. Son renouvellement est soumis à un bilan de l'existant en termes d'accueil qui porte les nouveaux besoins. Les communes qui ne remplissent pas ces obligations sont sanctionnées et privées des aides de l'Etat qui, pour la création d'une aire de stationnement, s'élèvent à 70% du coût de l'investissement dans la limite de plafonds de dépenses subventionnables, ces plafonds étant fixés par un décret et imputés sur le budget de Ministère du Logement. Ainsi, selon le rapport Hérisson de 2008, l'Etat a continuellement augmenté ses dépenses « dédiées aux gens du voyage » depuis 2003. Le reste de la dépense est normalement payé par la commune ou son établissement public de coopération intercommunal (EPCI). Par ailleurs, d'autres financements privés ou publics existent (la région, le département et les caisses d'allocations familiales par exemple) Ainsi, en 2007, le budget de l'Etat alloué aux communes pour la réalisation de leurs aires de stationnement était de 64 millions d'euros. Le tableau ci-dessous montre que les subventions attribuées aux communes sont effectivement en nette augmentation depuis 2001.

Graphique 4. 1: Evolution des crédits alloués aux communes pour la réalisation des aires d'accueil en France



Source : Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la construction
Bureau des politiques sociales

Entre 2001 et fin 2003, les élus ont été réticents quant à l'élaboration d'aires d'accueil sur leur territoire. La proximité de la loi, instaurée en 2000, a peut être engendré des craintes et des interrogations concernant l'accueil des Roms. Le début de l'année 2003 marque une réelle augmentation quant aux crédits alloués. Les demandes de financement se font conjointement au montage d'un projet de construction d'aire d'accueil. L'augmentation des crédits induit donc une progression dans les plans de réalisation d'espaces de stationnement officiels. Une dynamique s'installe donc depuis 2003 au niveau communal et intercommunal. Dans le même

⁸⁴ Délai allongé à quatre ans en cas de prorogation

temps, de nombreux documents d'urbanisme⁸⁵ arrivent en période de révision ce qui favorise l'implication de tels projets dans les objectifs communaux.

Encart 4. 1: Les aides de l'Etat pour la création des aires d'accueil en France

Les aides de l'état pour l'investissement :

L'aide est de 70% de la dépense subventionnable. Elle peut s'élever jusqu'à :

- 10 671 euros par place de caravane pour une nouvelle aire d'accueil,
- 6 403 euros par place de caravane pour la réhabilitation d'une aire existante.

Décret n° 2001-541 du 25 juin 2001

Les aides de l'état pour la gestion :

Par ailleurs l'état apporte, depuis la loi du 5 juillet 2000, une aide à la gestion des aires d'accueil. Cette aide est de 128,06 euros par place de caravane conventionnée et par mois. Décret n° 372-2001 du 24 juillet 2001

Source : Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la construction. Les aires d'accueil des gens du voyage. Préconisations pour la création, l'aménagement et la gestion, 2002.

Les communes de plus de 5 000 habitants peuvent se regrouper afin de procéder à l'accueil des populations circulantes sur leur territoire. Les communautés d'agglomération (c'est le cas de celle de Poitiers ou bien de Châtellerauld dans le département de la Vienne) ou les communautés de communes peuvent donc s'unir pour organiser le stationnement et l'accueil des Voyageurs. Les coûts de réalisation d'une aire d'accueil peuvent être élevés. C'est pourquoi, les communes ont la possibilité se réunir pour financer leur contribution. Deux principaux volets organisent les dépenses : le coût des équipements et la charge foncière. Concernant les équipements (bâtiments, sanitaires, espaces verts, etc.), le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 (Annexe n° 10), fixe les normes d'usage et de réalisation. Souvent, les prévisions de dépenses concernant les équipements sont dépassées, les maîtres d'ouvrage favorisant la qualité des matériaux utilisés dans une vision d'utilisation pérenne. Bien qu'elles puissent varier d'un département à l'autre, ces charges restent néanmoins équilibrées selon les départements ce qui n'est pas le cas des charges foncières. La localisation de l'aire d'accueil induit des coûts plus ou moins élevés. Ainsi, les coûts d'acquisition des terrains couplés à ceux de la viabilisation sont le plus souvent élevés du fait, notamment, de l'excentricité et de l'isolement de ces espaces.

C'est pourquoi le regroupement intercommunal est incité par les institutions législatives. Néanmoins, les débats qui s'organisent en amont de la construction d'une aire d'accueil sont souvent mouvementés lorsqu'il s'agit d'une coopération intercommunale: la commune choisie pour l'accueil sera certes aidée financièrement par les autres communes mais elle devra également accueillir l'ensemble des circulants ayant l'habitude de fréquenter les autres villes du regroupement de communes.

Enfin, très fréquemment, la gestion des espaces de stationnement est déléguée aux associations travaillant auprès des Voyageurs ou à un syndicat de coopération

⁸⁵ Les communes disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) peuvent y intégrer les aires de stationnement à la condition que le règlement instauré par celui-ci soit respecté. Les communes ne disposant pas de PLU peuvent les intégrer au sein de leur carte communale.

intercommunale. Un règlement intérieur (Annexe n° 6 et 7) est appliqué de manière stricte bien que des ajustements puissent être parfois possibles. Dans ce règlement, que les familles signent pour accord dès leur arrivée, sont également précisées les modalités de séjour. L'utilisation de l'aire d'accueil est soumise à plusieurs aspects financiers. Les familles s'acquittent d'une caution qui leur est remise à leur départ, une fois que l'ensemble des factures recouvrées (abonnement aux énergies par exemple). Elles paient également divers forfaits journaliers (droit de stationnement, consommation d'eau et d'électricité). Le plus souvent, les consommations de chaque emplacement sont connues par le biais de compteurs individuels.

Si une commune ou un établissement public de coopération intercommunale ne remplit pas ses obligations, l'Etat prévoit de faire l'acquisition de terrains communaux, de les aménager et de les gérer au nom et pour le compte de la commune. Ainsi, les pouvoirs communaux sont délégués à l'Etat en cas de défaillance à l'obéissance législative.

La question du seuil mérite une attention particulière. Est-il pertinent d'instaurer un caractère obligatoire à l'accueil des populations circulantes pour les communes de plus de 5 000 habitants alors que d'autres communes, plus petites, sont investies de façon régulière? Cette observation laisse entrevoir une incohérence dans les objectifs du texte législatif, entre la pratique circulatoire traditionnelle des familles et la volonté de voir des groupes investir des lieux implantés par l'Etat. La fréquentation des petites communes par les familles rroms déconstruit un raisonnement « qui va de soi » en termes de fréquentation de lieux. Ces communes de moins de 5 000 habitants méritent alors autant d'attention que celles plus grandes, censées être investies de façon plus récurrente par les Voyageurs. Qu'en est-il alors des communes de moins de 5 000 habitants qui ne disposent pas d'espace de stationnement mais qui sont fréquentées par des groupes rroms ? La loi de sécurité intérieure de 2003 vient éclaircir le pouvoir des maires en termes de stationnement illicite de caravanes. Ainsi, « *Il convient de retenir que :*

- lorsque l'installation a lieu sans autorisation sur un terrain appartenant à un propriétaire privé, à l'Etat, à la région, au département ou à un établissement public, la loi pénale est d'application immédiate ;

- si l'installation a lieu sans autorisation sur un terrain appartenant à une commune, deux cas se présentent :

** en l'absence de schéma départemental adopté, la loi pénale ne peut s'appliquer à aucune commune*

** si le schéma départemental a été adopté, la loi pénale peut s'appliquer immédiatement pour les communes non inscrites au dit schéma et, après la réalisation de leurs obligations [construction d'aire(s) ou réhabilitation d'aire(s) existante(s)], aux communes inscrites au schéma. » (Source : Association des Maires de France, octobre 2009).*

Si le schéma départemental est adopté, une commune de moins de 5 000 habitants peut donc interdire l'accès de sa commune à tout groupe circulant, à condition qu'elle prenne néanmoins des dispositions pour l'accueil des familles sur une durée ne pouvant excéder quinze jours. Au-delà d'une obligation réelle, l'anticipation des problèmes de stationnement est de mise. Bien que le caractère obligatoire de l'accueil des Voyageurs soit aujourd'hui ardemment défendu par les associations et les instances locales -puisqu'il permet une prise en charge sociale plus aisée-, quelques hommes politiques remettent en cause cette obligation,

notamment ce seuil des 5 000 habitants, dans le même temps qu'ils contestent l'utilité de ces équipements pour des « nomades ». Ainsi, « *La loi du 5 juillet 2000 a imposé l'inscription des communes de plus de 5 000 habitants dans le schéma départemental, sans prendre en compte les effets de seuil de cette mesure et les besoins locaux. Il est donc proposé de supprimer cette obligation pour permettre une élaboration du schéma départemental qui réponde aux besoins identifiés par le représentant de l'État dans le département et le président du conseil général* » et que, « *au-delà des difficultés financières que connaissent les collectivités, l'imposition de ces nouvelles charges semble contraire au principe de subsidiarité : les gens du voyage étant par définition nomades, faire peser sur les communes l'installation et l'entretien des lieux mis en place pour les accueillir n'est pas justifié* » (Sénateur Maurey, membre de la Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage, Assemblée Nationale, séance du 17 juin 2009). La question du seuil reste donc prépondérante et interroge sur son utilité. Alors, faut-il supprimer le seuil ou abroger le caractère obligatoire de l'accueil ? L'interrogation réside dans les besoins locaux, qui paraissent être aujourd'hui déconnectés des obligations imposées par la loi de 2000. Néanmoins, la suppression de cette obligation ne ferait que renforcer les problèmes de stationnement. Les préconisations mentionnées dans les schémas départementaux sont souvent source de désaccords et de difficultés dans leur mise en place; néanmoins, l'abolition du caractère obligatoire de l'accueil engendrerait probablement une situation plus complexe encore qu'à ce jour. La mobilité reste « l'oubliée » de ces politiques d'accueil françaises, puisque celles-ci se concentrent essentiellement sur l'arrêt des familles.

2.2.2. La Belgique sur la voie de la législation

Du point de vue de la Belgique, le visage de l'accueil est tout autre. Il l'est également à l'échelle régionale, entre la Wallonie et la Flandre. Dès 1983, les communes flamandes se sont vu attribuer, par sa communauté, des subventions pour la création d'espaces de stationnement. En avril 1998, elle introduit, dans son décret relatif aux minorités ethnoculturelles, la population rom. C'est en mai 2000, à quelques semaines de l'approbation de la loi concernant les Voyageurs en France, que la communauté flamande définit les différents types d'accueil à mettre en place. Cela reste néanmoins qu'une incitation. Enfin, le Gouvernement flamand décide en 2001, de reconnaître la caravane comme habitat. Cette reconnaissance est institutionnalisée en 2004, avec la modification du code flamand du logement. L'accueil des groupes de Voyageurs en territoire flamand est alors engagé, bien qu'aucun caractère obligatoire n'y soit exigé.

« Déjà, on souhaiterait bien savoir les trajectoires de ceux qui circulent entre la France et la Belgique, pour organiser l'accueil, et ceux qui voyagent juste en Belgique mais, tellement le stationnement est difficile, je pense que peu de familles voyagent à l'intérieur même de la Belgique, sauf peut-être en Flandre mais eux, leur accueil est mieux ; ils ont une trentaine de terrains...même si leur objectif réel, et ils ne s'en cachent pas, est de les sédentariser. Chez nous, c'est la police « qui accueille » les gens du voyage [rires] » (F.S, Centre Public d'Action Sociale, Assistant social et coordinateur du dossier « Gens du Voyage », Mons, entretien réalisé le 18 septembre 2007).

En revanche la Wallonie, qui ne possède aucune législation, gère l'accueil au cas par cas, en fonction des décisions des Bourgmestres. La compétence de l'accueil, initialement octroyée aux communautés, est déléguée à la région wallonne, puis à la région Bruxelles-Capitale. L'accueil des populations circulantes en Wallonie se fait donc également d'une manière incitative.

« Euh, je pense qu'on peut dire qu'il n'y en a pas [de politiques de la ville sur l'accueil] [regard entre J.C.F et F.S avec rires], d'où le flou dans lequel nous sommes en ce moment. Les élus s'attardent tout d'un coup sur le cas des gens du voyage mais sans lignes de réflexion définies. On a juste une convention qui a été signée en juin dernier pour mener une politique d'actions communes et surtout concertées...mais bon il faudrait faire un grand pas...actuellement, nous n'échangeons même pas entre communes et c'est bien dommage ; en France, chez vous, il y a les groupements de communes qui discutent de ce dossier. Là, même pour les journées culturelles ou de débats, on n'est même pas informés. Aucune étude n'a été faite sur les gens du voyage en Belgique, en Wallonie, mis à part Alain Reyniers qui a fait une étude il y a quelques années...mais c'est il y a quelques années. Aucun étudiant ne s'y intéresse, c'est un sujet novateur pour la Belgique. Et pourtant, nous en avons besoin de ses études. Nous n'avons pas de bases ». (J.C.F, Centre Public d'Action Sociale, Assistant social et coordinateur du dossier « Gens du Voyage » Mons, entretien réalisé le 18 septembre 2007)

Devant les difficultés de mise place d'une législation officielle, les institutions belges, aidées des associations, préconisent fortement d'anticiper les problèmes de stationnement occasionnés par l'absence d'une loi. Ces incitations se sont considérablement accentuées depuis le début des années 2000, date à laquelle la législation française est entrée en vigueur. A ce titre, les entretiens effectués en Wallonie, laissent ressortir une comparaison « continue » entre la Wallonie et la France.

« La Belgique est en retard d'au moins 20 à 30 ans par rapport à la France sur la question des gens du voyage. Ca se voit d'ailleurs au nombre d'étudiants français qui s'intéressent à cette population dans leur pays. En Belgique, côté Wallon, il y a qu'une seule aire de stationnement légal. Elle se situe à Bastogne et encore, moi, j'appelle pas ça une aire de stationnement, tellement c'est petit et mal adapté. Il y a l'eau et l'électricité. En Flandre, ils sont en avance sur nous, ils ont une trentaine d'espaces de stationnement légaux. On voudrait faire des espaces pour ceux qui se déplacent encore. Les sédentaires, c'est un autre problème, une autre problématique. A Ghlin par exemple, sur Mons, c'est différent car ils sont sédentaires : Ce sont des habitants, des résidents » (A.A, directeur du Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie, entretien réalisé à Namur, le 11 septembre 2007).

C'est également en 2000 que les incitations à la création d'espaces de stationnement ont été entreprises, en particulier à l'intention des communes considérées comme lieu de passage des familles de Voyageurs. Les subventions accordées par la région ont été mentionnées dans l'article 44 du code du logement wallon en 2004. Peu d'entre elles se sont portées volontaires pour aménager des espaces dédiés aux Voyageurs itinérants. L'accueil porte donc sur le volontariat, et les communes usent le plus souvent de leur droit d'expulsion, suite au stationnement de plus de 48 heures sur la voie publique. Encore une fois, la principale

préoccupation du législateur est d'anticiper les problèmes occasionnés par l'arrêt des familles. En effet, « *l'expérience menée depuis quelques années dans certaines communes wallonnes nous montre que prévoir et gérer cet état de fait réduit les risques de tension* » (Philippe Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique au Gouvernement wallon dans une lettre aux Bourgmestres et aux Echevin(e)s de la Wallonie, le 13 mars 2008). Ainsi, bien que l'accueil n'existe pas officiellement, les instances législatives recommandent fortement aux communes d'organiser le stationnement, notamment entre le printemps et l'automne.

L'intérêt porté à la région wallonne réside dans sa particularité commune avec la France, les Voyageurs qui y séjournent possédant encore une circulation plus ou moins soutenue. C'est actuellement une période décisive pour la région wallonne qui cherche à organiser le stationnement des familles circulantes. La position des acteurs rencontrés sur le terrain en 2007 est claire et univoque : la région wallonne se situe dans les prémices de l'accueil officiel des groupes rroms. Le caractère obligatoire est de plus en plus souhaité par les associations et les centres sociaux. La législation française est considérée comme un modèle en termes d'accueil et de prise en charge :

« C'est ce vers quoi nous tendons aujourd'hui, même si cela ne se fera pas demain. Il nous faudra du temps certes car nous pensons qu'avant de légiférer sur le stationnement, il faut que le climat entre les Voyageurs et les non-voyageurs s'améliore, sinon on va droit dans le mur, les discussions seront sans fin : c'est pour cela que nous sommes intéressés par des idées concernant les échanges culturels. Nous pensons effectivement que le culturel passe avant tout, que c'est une porte d'entrée. Il y a quelques années et même encore aujourd'hui pour certains points, les préjugés sortaient de partout, voleurs de femmes, voleurs de poules...certains reparaient même de camps de concentration et d'enfermement. Nous pensons qu'il faut commencer par le début, ne pas sauter les étapes : pour nous, cela signifie que les deux populations qui cohabitent apprennent à se connaître : ce sont des voisins ! »
(J.C.F, Centre Public d'Action Sociale, Assistant social et coordinateur du dossier « Gens du Voyage » Mons, entretien réalisé le 18 septembre 2007).

Certaines instances en charge des Rroms pensent donc que légiférer selon le modèle français est la seule solution, tout du moins une des meilleures. Néanmoins, introduire la circulation traditionnelle et le projet circulatoire familial dans l'expertise de la loi permettrait d'éviter, ou de contourner, certaines difficultés observées sur le terrain français en Poitou-Charentes :

*« - Avez-vous pensé aux conséquences d'une loi sur la circulation des groupes Rroms ?
- C'est-à-dire ?
- Pensez-vous que faire des lieux, choisis de façon arbitraire (comme ça peut être finalement le cas en France) peut, modifier la circulation traditionnelle des familles, surtout que chaque famille possède sa circulation...Est ce qu'avec une loi spécifique de stationnement, on ne se dirige pas vers un « stationnement balisé » et, de façon inévitable, vers une « circulation balisée » ?
- C'est un point auquel nous n'avons pas du tout pensé, et c'est complètement intéressant. C'est un point sur lequel, je pense, on devra échanger quand on va légiférer. Oui, c'est vrai après tout, une loi, ce n'est pas simplement du pragmatique ; ce n'est pas simplement la solution à un problème c'est aussi un écrit qui va dire à une population comment elle peut vivre. En tout cas, c'est une très bonne*

problématique » (J.C.F, Centre Public d'Action Sociale, Assistant social et coordinateur du dossier « Gens du Voyage », Mons, entretien réalisé le 18 septembre 2007).

L'intérêt porté à la législation française par les institutions belges montre que l'ensemble des problématiques inhérentes à la loi n'est pas encore réfléchi. Les acteurs rencontrés sur le terrain wallon notamment, ont mis en avant une autre difficulté majeure à partir de leurs observations: comment gérer l'accueil des familles qui transitent entre la Belgique et la France ? Un des obstacles majeurs est de mettre en place une harmonisation de la législation du stationnement en Europe puisque les groupes, par leur circulation (entre autres du fait des pèlerinages), mettent en relation les espaces, et sont amenés à rencontrer des politiques d'accueil différentes, (cela concerne notamment les groupes transfrontaliers). En cela, posséder des politiques coordonnées semble nécessaire. Le souhait d'avoir une « gestion concertée » s'inscrit notamment dans les propositions du Conseil de l'Europe et du Parlement Européen. Néanmoins, l'application de ces actions communes, introduites par des politiques publiques d'accueil homogènes, reste complexe, la gestion des territoires n'étant pas uniforme.

2.3. Entre prise en charge associative et droit spécifique

Le travail de terrain s'est construit à partir de trois entrées : par le biais politique, par les réseaux personnels mobilisés pendant la période d'immersion, puis par la porte associative. Ce faisant, il est clairement apparu que le chercheur qui s'intéresse à la population rrom, qui ne possède pas de réseaux déjà préétablis avec quelques familles et qui souhaite rencontrer des Voyageurs, se tourne en premier lieu vers les associations qui travaillent auprès des Rroms. En effet, elles sont aujourd'hui le principal « pont » entre la société globale et les Voyageurs. Ces associations se sont développées dans le même temps que les difficultés sont devenues visibles. Néanmoins, l'ampleur des contraintes rencontrées par les Voyageurs a amené ces associations à diversifier leurs activités mais, surtout, à défendre avec minutie « la question rrom ».

Ainsi, « *même les idées généreuses ont besoin de compétences et d'expertises pour survivre dans un environnement exigeant* » (Join ; Fort ; Mouton, 2007 : 10). Les associations travaillant auprès des Voyageurs sont donc le plus souvent des équipes avec des capacités professionnelles multiples, qui interviennent tant sur un plan social qu'économique ou politique. Le secteur associatif tient alors un rôle prépondérant et tisse sa « toile d'influence » au-delà même de la sphère sociale. Même si le travail de ces associations est manifeste et essentiel à la reconnaissance des Rroms, une des questions principales réside dans les limites de la prise en charge. Les Voyageurs vivent-ils au travers de ces associations ? A plusieurs reprises, sur le terrain, des médiateurs sociaux ont évoqué cette question.

« De toute façon, aujourd'hui, on est une association mais on fait plus de l'assistanat que du social. Quand le mari est parti, les femmes nous appellent à l'association pour qu'on les emmène à leur rendez-vous pour leur maternité car, du coup, personne ne peut les emmener. Ça devient vraiment de l'assistanat et on devrait resserrer les choses car ça leur fait pas forcément du bien » (Terrain 2005, Charente-Maritime, Saintes, médiatrice de centre social).

2.3.1. Des associations locales relayées par des instances nationales

En France, les associations locales sont relayées par des institutions nationales, telles que la HALDE (Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité des chances) ou l'ACSE (Agence Nationale pour la Cohésion Sociale et l'Égalité des chances). Si elles ne s'occupent pas spécifiquement des Rroms, la HALDE et l'ACSE sont un soutien possible aux associations locales. Elles travaillent ainsi en collaboration, sur des thématiques et des champs d'actions diversifiés, comme la discrimination, le droit au logement, le stationnement ou encore l'insertion professionnelle. Elles œuvrent ensemble pour les populations fragilisées ; les Rroms seraient un public manifestement « privilégié » par ces institutions.

Les associations françaises qui travaillent exclusivement auprès des Rroms ont la possibilité de rejoindre la FNASAT (Fédération Nationale des Associations Solidaires d'Action avec les Tsiganes) créée en 2004. Quarante associations locales sont aujourd'hui adhérentes (Annexe n° 11). La FNASAT organise ses actions sur l'ensemble du territoire français et possède des pôles régionaux qui permettent de mieux régir les actions locales, et ce par le biais de groupes de travail organisés par les différentes associations membres. Elle possède alors un large spectre d'actions. La FNASAT est l'interlocuteur privilégié qui gère les difficultés au niveau des ministères et organismes nationaux, ainsi qu'au niveau des collectivités locales et territoriales. Son rôle est donc primordial dans la transmission des informations et dans la gestion des dossiers, puisqu'elle est présente à l'échelle locale et nationale.

En Wallonie, le Centre de Médiation des Gens du Voyage (CMGV) a été créé en 2003. Il possède plusieurs objectifs, notamment ceux de la reconnaissance de cette population au sein du territoire wallon, de l'appui des dossiers majeurs auprès des collectivités locales et, enfin, de participer activement à l'avant-projet de politiques concernant le stationnement. Le centre s'insère alors dans une politique de promotion culturelle, dans laquelle elle favorise la rencontre entre les Rroms, les Gadjé et les autorités publiques locales ; pour ce faire, elle met en avant la lutte contre les stéréotypes et met en place des actions de sensibilisation à destination de ces trois publics. Elle promeut le développement de projets sociaux, culturels ou encore éducatifs, dans lesquels les Rroms sont invités à participer activement. Le premier rôle du CMGV est donc de réaliser un travail de promotion culturelle et de dépassement des préjugés. Dans un second temps, le centre intervient dans la formation des intervenants, ainsi que des Voyageurs, et ce dans le but de sensibiliser ces derniers à l'évolution de la société, notamment du point de vue économique. Les actions à caractère social, telles que la scolarisation, sont également un champ d'action du CMGV. Au même titre que la FNASAT,

le CMGV développe ses actions tant au niveau régional qu'au niveau local. Il est relayé au niveau local par des pôles sociaux et associatifs, notamment à Mons, Namur, Verviers et Bourdon. Le CMGV travaille également en collaboration avec le Comité National des Gens du Voyage de Bruxelles. On observe une réelle coopération entre les pôles centraux (CMGV et Comité National), régionaux (Comité Wallon de défense des Gens du Voyage- La Verdine) et locaux (les centres publics d'action sociale : CPAS ; les associations locales). Le rayonnement de ces pôles met en évidence la volonté d'une prise en charge efficace.

2.3.2. *L'échelle de l'action : les associations locales*

Les associations d'échelle locale se multiplient, tant en Poitou-Charentes qu'en Wallonie. L'intérêt majeur de cette recrudescence associative réside dans le travail commun qu'elles mettent en place les unes avec les autres, notamment pour la promotion culturelle. Afin de se rendre compte du travail des médiateurs de ces associations, il apparaît intéressant de se focaliser sur l'une d'entre elles, que j'ai investie chaque semaine au dernier semestre 2006. La fréquentation de la salle de lecture, non loin de l'accueil de l'association et des bureaux des employés, tous les jeudis après-midi, a permis de saisir plusieurs réalités « hors-entretien » : celle des allers et venues des Voyageurs séjournant dans le secteur que l'association gère, celle des employés « pris » de court par un appel téléphonique leur indiquant un lieu de stationnement sauvage, ou celle, tout simplement, de ces travailleurs qui essaient au mieux de défendre les Rroms et, surtout, de se faire entendre. L'investissement de l'association a donc permis de saisir le quotidien dans la relation qui unit les Voyageurs aux associations.

L'Association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage de la Vienne (ADAPGV 86) accompagne les familles, tant dans leur projet circulaire que dans leur souhait de sédentarisation. Elle est devenue un lieu essentiel et identifié par de nombreuses familles. Ses activités couvrent un large champ d'actions, qui concerne trois volets principaux : actions sociales et culturelles, accompagnement des familles dans leurs difficultés économiques et quotidiennes, et habitat. L'ensemble de ces activités sont gérées par une équipe composée de professionnels salariés et de bénévoles. Un partenariat a été instauré et ce, de l'échelle locale à l'échelle nationale. Il s'agit, entre autres, de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers, la Ville de Châtelleraud, le Conseil Général, la D.D.E, la D.D.A.S.S, la SATE 86⁸⁶, le Conseil Régional, l'URESCO⁸⁷, la CAF, la CPAM et la FNASAT⁸⁸. L'association se divise en deux pôles d'actions : celui de la CAP⁸⁹ et celui de la CAPC⁹⁰. Ces deux centres sociaux, fédérés par l'ADAPGV 86, déploient donc leurs compétences sur deux territoires différents, mais coordonnent néanmoins leurs activités, puisque la présence des Voyageurs sur ces deux espaces met en lien l'ensemble des lieux du secteur. Chaque année, lors de l'Assemblée Générale de l'association, des séminaires et

⁸⁶ Société Aide Travailleurs sans emploi

⁸⁷ Union Régionale des Fédérations des centres sociaux en Poitou-Charentes

⁸⁸ Liste non exhaustive

⁸⁹ Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers

⁹⁰ Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais

colloques sont organisés afin de favoriser la rencontre entre le public, les Voyageurs, des universitaires et des professionnels. Les médiateurs travaillant au sein des deux centres vont régulièrement à la rencontre des Voyageurs qui séjournent sur les aires d'accueil du département. Ils se rendent également sur les espaces de stationnement illicites qui leur ont été signalés. Les équipes sont également composées d'assistantes sociales, d'éducateurs spécialisés, ainsi que d'agents négociateurs socio-immobiliers. Ces derniers s'occupent essentiellement du relogement des familles qui souhaitent acquérir un terrain familial ou qui désirent se sédentariser en logement classique. C'est en coordination avec l'ensemble de ces membres que la prise en charge des familles (circulantes ou sédentaires) sur le département peut être effectuée de manière correcte. Leur présence quotidienne auprès des familles leur confère une position particulière aux yeux des Voyageurs. De plus, le siège social a la compétence de « domiciliation », ce qui lui assure une position de repère pour les familles. Cette compétence est d'autant plus importante qu'elle permet aux Voyageurs de prétendre à l'ensemble des avantages sociaux qu'accorde la domiciliation. Dans un même temps, les familles viennent dans les locaux de l'association pour récupérer leur courrier postal, ce qui permet au centre social d'établir un suivi permanent des familles. Le rôle des associations est explicitement défini, bien que celles-ci possèdent, dans les faits, de nombreuses responsabilités. Bien que des familles soient encore aujourd'hui totalement autonomes, peu d'entre elles n'ont aucun contact avec ce type d'association.

2.3.3. Droit commun ou droit spécifique ?

«Vous voyez, les voyageurs n'ont pas les mêmes droits que les gadjé, ils sont toujours perdants. Les voyageurs ne sont pas aimés. Cela changera-t-il jamais ? On n'y croit pas. La seule amélioration que l'on voit, maintenant, c'est que les Gadjé qui travaillent sur les terrains ou dans les associations comme l'ADAPGV « sont moins cons qu'avant ». C'est une amélioration du racisme, mais autrement, c'est encore très dur ! Un voyageur qui travaille, et depuis longtemps souvent, c'est seulement un CES ou un CEC. Le Gadjé, lui, il aurait déjà eu un CDI. La différence est très importante, pour avoir des droits dans les banques par exemple ». (Source : commission mixte 2006 : Gestion des aires d'accueil, fonctionnement, occupation, témoignage de M.GF résident de l'aire d'accueil de KAYA).

Droit et mesures spécifiques rythment le quotidien des familles et entérinent le paradoxe qui existe entre l'ancienneté de leur présence en France ou en Belgique et leur intégration dans ces sociétés. Pourtant, « l'accès au droit est un levier de la citoyenneté » (Sully, colloque ADAPGV 86, 2008, « Gens du Voyage et citoyenneté ») alors qu'en réalité, « le danger est d'oublier et de tout culturaliser ; dès qu'on ne comprend pas ou qu'on a du mal à gérer, on culturalise » (Ritz, colloque ADAPGV 86, 2008, « Gens du Voyage et citoyenneté »). Ainsi, malgré une Histoire commune, les Rroms possèdent encore aujourd'hui une position, un statut et des droits spécifiques, puisqu'ils sont considérés « indésirables » (Chebbah, 1996 : 13). Pourtant, « le droit des minorités est leur droit à l'existence et à l'identité » (Thornberry, 1997 : 43). Se pose alors le problème de l'intégration au regard de la conservation d'un mode de vie circulant, malgré la cohabitation historique avec les sédentaires.

Prenant conscience de cette permanence, les pouvoirs publics ont instauré (et instaurent toujours) des mesures spécifiques. A l'opposé de ce qui a été fait pour les populations immigrées, où les pouvoirs publics hésitaient « *entre une intervention spécifique et intervention généraliste* » (Chebbah, 1996 : 14), les Rroms font l'objet de mesures distinctives et qui concernent notamment leur stationnement et leurs papiers d'identité. Dans la mesure où l'attente publique est la fixité, des dispositions incitatives sont prises, à partir des années 1990, principalement au niveau social. L'Etat privilégie alors une intervention orientée pour imposer sa conception de l'intégration des populations rroms. Si, en France, il n'existe des droits spécifiques que pour les Rroms (Bruno Sully, colloque ADAPGV 86, 2008, « Gens du Voyage et citoyenneté »), ils n'en sont pas moins exclus des sphères de la discrimination. Par exemple, les aires de stationnement dédiées aux Voyageurs peuvent être perçues comme un « privilège » ou une discrimination, selon la position que l'on occupe. Le choix du droit spécifique par l'Etat rend alors compte des limites de l'intégration, alors que « *les tenants du spécifique soulignent la nécessité d'une discrimination positive inévitable, tandis que les autres pointent les risques d'une stigmatisation d'un public qu'il ne convient plus de distinguer, ou tout au moins de ne pas surmédiatiser* » (Chebbah, 1996 : 18). Le couple « droit commun-intégration » fait alors naître un questionnement précis au regard de la continuité des mesures spécifiques prises à l'encontre des Rroms, en persévérant à les assigner à cette position « d'étranger », le droit commun étant défini comme « *l'ensemble des règles juridiques applicables à tous les éléments d'une catégorie, par opposition aux règles spécifiques instaurées pour chacun de ces éléments* » (Cabrillac, 2009 : 140). Même si l'article 28 de la loi de Louis Besson de 1990 insère les Rroms dans une loi générale du droit au logement, celui-ci, abrogé, laisse place à une législation spécifique de stationnement, exclusivement dédiée aux Voyageurs, qui participe de « *l'exclusion des gens du voyage des dispositifs du droit commun en matière de logement, d'urbanisme et d'habitat* » (Dobrenko, 2005 : 110).

En faisant valoir l'aspect sanitaire pour la création de aires d'accueil, les pouvoirs publics ont insisté sur le caractère anti-discriminatoire de cette décision, dans le but de « *réparer les effets préjudiciables des discriminations ethniques, « raciales » ou sexuelles [...] parfaitement lisibles d'un point de vue statistique et structurel, en particulier dans le domaine de l'emploi et de l'éducation – et d'imposer de façon volontariste une égalité des chances compromise* » (De Rudder, 1995 : 38). Se pose alors la question de la discrimination positive, née de la géographie anglo-saxonne et américaine (« *affirmative segregation* ») dans les années 1960-1970. Très fortement contestée par les partisans du libéralisme et de l'interventionniste, la discrimination positive tenterait de combattre les discriminations de tout type, que celles-ci soient directes ou indirectes. Pour certains, la discrimination positive est inopérante (Glazer, 1987 ; Wilson, 1987) puisqu'elle favoriserait certaines couches de la population. Pour d'autres (Keslassy, 2004), elle a, au contraire, permis l'accès au droit à des catégories de la population fragiles ou ignorées. Néanmoins, « *positive ou négative, une discrimination reste une discrimination, l'Etat ne pouvant s'en faire l'instrument* » (De Rudder, 1995 : 41). Dans tous les cas, le principe de « discrimination positive » reste éphémère et temporaire puisqu'il prétend amener le groupe-cible vers une intégration « totale » et donc l'inscrire, par la suite,

dans le droit commun. Les observations de terrain montrent que, dans le cas de Roms et des Voyageurs, l'instauration de mesures spécifiques n'a pas réglé les problèmes de base, notamment en termes de reconnaissance, ou encore d'accès à l'emploi. D'un autre côté, elle a eu l'avantage d'ouvrir aux Voyageurs des droits sociaux auxquels ils ne pouvaient pas prétendre auparavant. Il ne peut alors y avoir consensus dans les effets de la « discrimination positive », les conflits d'interprétation des résultats étant permanents : *« c'est l'évaluation empirique des réalités sociales et politiques qui conduit à voir en elle un grand remède appelé par de grands maux, ou à redouter que le remède, in fine, s'avère pire que le mal »* (Calvès, 1999 : 29).

En France, l'exemple des titres de circulation mérite une attention particulière à cause du lien implicite qu'il présente entre volonté d'intégration et assignation à l'extranéité. En France, la carte d'identité est le document officiel attestant de la nationalité française. Ainsi, *« la carte nationale d'identité (CNI) permet à son titulaire de certifier de son identité, même lorsqu'elle est périmée, sous réserve, dans ce cas, que la photo soit ressemblante. Elle n'est pas obligatoire. En cours de validité, elle vaut document de circulation transfrontière pour se rendre dans les pays de l'Union Européenne et, sous certaines conditions, dans certains pays tiers »* (site du Ministère de l'Intérieur, consulté le 16 juin 2010). Les Voyageurs qui possèdent un titre de circulation rencontrent de grandes difficultés pour se procurer une carte nationale d'identité. Malgré tout, pendant les cinq années passées auprès des Voyageurs, les discours montrent qu'ils aspirent de plus en plus à détenir ce document.

Sur ce point, J. a une position ferme : pour lui, se voir refuser sa carte d'identité remet en cause sa reconnaissance en tant que français. Pourtant, il explique longuement que beaucoup de Voyageurs ont pris part, par exemple, au conflit de la France avec l'Algérie *« on s'est battus pour la France ! C'était dur tu sais là-bas en Algérie... (silence) des choses dont je ne parlerai jamais je pense, pas de détails...quand faut servir le pays on est français...quand il s'agit de nous reconnaître en tant que Voyageurs...c'est compliqué... (silence) et on ne sait pas pourquoi c'est compliqué...enfin si...on peut deviner, on est des manouches... et tout ce qui va avec... »*. J.J me tend alors des photos lorsqu'il était là-bas en Algérie, il pose en uniforme. (Source : terrain, discussion avec J.J, membre de la famille investie pendant cinq ans).

Le titre de circulation n'ouvre pas les mêmes droits que ceux de la carte nationale d'identité : c'est le cas notamment pour les Voyageurs qui souhaitent accéder à la propriété ou faire viabiliser un terrain: la carte nationale d'identité devient, pour ces démarches, obligatoire. Les Voyageurs rencontrés ont ainsi souligné leur incompréhension, parfois leur découragement devant cette difficulté. Ils ne comprenaient pas les raisons pour lesquelles la carte d'identité leur était refusée sachant qu'elle est dûment obligatoire pour se sédentariser, comme en témoigne l'échange ci-dessous entre Rosa et un élu :

Rosa : *« Est-ce que vous pouvez me donner une réponse ? Pourquoi on nous refuse puisqu'on nous laisse sur le bord de la route ? Il est interdit de stationner. Ils nous font partir de tous les endroits, on est propriétaire d'un terrain, et on nous refuse de faire la carte d'identité, parce que le maire n'accepte pas, c'est pas considéré comme un domicile donc... euh... vous n'êtes pas domiciliés, en étant propriétaire d'un terrain, en payant les impôts d'un terrain, sur la commune de Neuville de Poitiers euh... de Neuville du Poitou. Est-ce que vous pouvez me donner une réponse ? [...] »*

Elu : « Je veux juste rappeler ce que nous, nous avons à faire en termes de carte d'identité et de droit aussi. Ceux qui s'occupent de la possibilité de résider sur la parcelle que vous possédez Madame, effectivement c'est la commune qui...une série de problématiques de ce genre-là, de cas très difficiles à régler aussi sur la commune de Châtellerault... »

Rosa : « Mais le Maire ne veut pas ! »

Elu : « Là, je ne peux pas m'exprimer ; là, en revanche, ce n'est pas sur mon arrondissement, donc je ne connais pas directement la question, je ne préfère pas m'exprimer là-dessus. En revanche, dans le secteur de Châtellerault, il y a effectivement quatre ou cinq communes, des gens qui sont dans votre situation, on compterait au moins une vingtaine de familles, au minimum, qui possèdent un terrain, veulent résider sur ce terrain, et c'est là que se pose le problème, parce que les documents d'urbanisme des communes, les PLU, le POS, la carte communale, ou l'absence d'ailleurs de document d'urbanisme, mon voisin, monsieur...pourra en parler, donc, la plupart du temps, vous achetez des terres agricoles, des terres qui ne sont pas chères, qui ne sont pas constructibles, et qu'on n'a pas le droit de construire ou de s'installer dessus plus de trois mois ça c'est... »

Rosa « Le terrain n'est pas constructible mais c'est un terrain de loisir, ce n'est pas un terrain agricole »

Elu « Alors donc, dans un premier temps effectivement, terrain de loisir ou terrain agricole, c'est pareil : vous n'avez pas le droit de construire une habitation permanente dessus. La législation fait que vous n'avez pas le droit de résider la plupart du temps plus de trois mois sur ce terrain. Ça vaut pour n'importe qui, gens du voyage ou pas. Un particulier, sédentaire et qui vit dans une caravane plus de 3 mois dans l'année est exactement dans la même situation. Ça, ça concerne à priori la commune, c'est à elle de voir, de faire intervenir la gendarmerie ou la police pour vous expulser si vous restez plus de trois mois. Pour la question de la carte d'identité, c'est à la préfecture de Poitiers.

Rosa « Mais moi, j'ai ma carte d'identité mais seulement elle est terminée ! Je veux la renouveler »

Elu : « Alors la carte d'identité, si vous faites partie effectivement de la communauté des gens du voyage, vous devez avoir une commune de rattachement, et donc... »

Rosa « Je ne veux pas de livret de circulation Monsieur »

Elu « Le problème, dans ce cas là, c'est que vous êtes complètement coincée parce qu'il faut trouver un lieu de résidence légal, sachant que ça ne peut pas être le terrain sur lequel vous êtes installée. Là, pour le coup on bute sur un problème qui n'est pas... »

Rosa « Je veux, je veux avoir ma carte d'identité française comme je l'ai déjà »

Elu « Il n'est pas question de vous refuser votre carte d'identité, Madame ; dans ce cas-là, ce que je vous suggère, c'est d'aller vous présenter à la préfecture. Vous êtes allée à la commune ?

Rosa « de Neuville puisque je suis propriétaire du terrain à Neuville ».

Elu « Allez voir à la préfecture comment ils peuvent vous arranger, sachant que Neuville dépend de Poitiers. A priori, votre problème, c'est que votre lieu de résidence, si vous n'avez pas une résidence permanente, un domicile fixe, il faut que vous fassiez une déclaration de rattachement...alors je conçois, dans ce cas-là, que la ville de Neuville n'ait pas pris votre dossier. Vous vous êtes adressée à la préfecture déjà ? »

Rosa « Non, mais en ayant un terrain et en étant dessus continuellement, je pense que, pour nous c'est un domicile »

Elu « Non, parce que vous n'avez pas le droit de résider sur ce terrain ! »

Rosa : « Oui, mais je m'excuse, mais alors, on n'a pas le droit d'être sur le bord de la route, on n'a pas le droit d'être sur un terrain, on n'a pas le droit d'être...On est quoi ? »

Source : échange enregistré entre une Voyageuse et un élu lors du colloque ADAPGV 86 « gens du voyage et citoyenneté », 2008

Cet échange soulève de nombreuses interrogations. Dans un premier temps, la méconnaissance des lois françaises concernant l'acquisition de terrain pose de grosses difficultés aux Voyageurs qui, faute de pouvoir circuler librement, ont décidé d'acheter un terrain pour y stationner leur caravane. L'accès aux papiers d'identité français reste donc

problématique pour les Roms. Pourtant, « *l'absence de recours hiérarchiques enregistrés ou de contentieux portés à la connaissance de ses services démontrent que le processus de délivrance des CNI est exempt de ce type de difficultés* »⁹¹ Les titres de circulation ne sont pas non plus reconnus comme des documents officiels d'identité. La carte d'identité reste, dans les textes, « accessible » aux Voyageurs, mais celle-ci est élaborée en fonction du titre de circulation que le Voyageur possède déjà. La commune de rattachement, ou la mention SDF, est apposée au dos du document. En cas de non-présentation de son titre, le Voyageur peut être sanctionné par une amende. Véritable passeport intérieur, le titre de circulation exclut toute liberté de choix et de changement.

L'ensemble de ces dispositifs amène à s'interroger sur l'hospitalité. Nous avons vu que les conditions d'accueil, bien qu'elles soient obligatoires, restent laborieuses à l'échelle locale. « Population indésirable », les Roms sont contraints de s'arrêter alors qu'ils ne sont pas, la plupart du temps, les bienvenus.

2.3.4. Accueil des populations Rrom ou l'hospitalité locale

« Le paradoxe de l'hospitalité [...] c'est qu'elle produit en même temps ce qu'elle voudrait surmonter : notamment l'aspect menaçant de toute altérité, c'est-à-dire que –au fond- tout autre est un étranger » (Montandon, 2001 : 10)

Dans le cas des Roms, l'accueil est soumis à plusieurs règles, puisqu'il est légiféré dans le même temps qu'il n'est pas obligatoirement volontaire. L'intérêt porté à la notion d'hospitalité sous-entend que « *les individus contribuent au bien public par générosité, et même sans hésiter, sans intérêt personnel manifeste* » (Douglas, 1999 :33). L'objet de cette réflexion est bien de conceptualiser et de remettre en question la place qui est offerte à l'Autre, au Voyageur, au sein de l'espace local. La loi de l'hospitalité décrite par Julian Pitt-Rivers, en 1957, dépasse une simple considération éthique et politique, alors que pour d'autres, l'hospitalité sert à réduire l'écart entre celui qui appartient au groupe et celui qui est en dehors (Van Gennep, [1909], 1991). Dans tous les cas, et dans le cadre de cette recherche, le sédentaire, par le biais de ses institutions publiques et locales, est le « potentiel » hôte des populations rroms. L'espace de la sédentarité s'oppose alors à celui du mouvement ; plus précisément, « *l'espace du dedans s'oppose à un espace du dehors, dont les normes de communication pouvaient s'établir autrefois par le droit de l'hospitalité, qui réglait la rencontre entre le monde de l'immobilité et celui de la mobilité* » (Raffestin, 1997 : 167). La

⁹¹ En référence : document du secrétariat général du gouvernement du 5 mai 2008 en réponse à l'avis de la commission nationale consultative des Droits de l'homme du 7 février 2008 sur la situation des Roms et des gens du voyage en France, p. 2

notion de « monde⁹² » introduit celle de marge, puisqu'elle délimite des organisations et des entités apparemment distinctes : elle symbolise le passage entre l'extériorité et l'intériorité, entre celui qui appartient et celui qui n'appartient pas au groupe. L'hospitalité serait le moyen de « faire lien » entre ces deux mondes (Raffestin, 1997 : 167), à la condition de dépasser les codes instaurés et intégrés par ceux qui appartiennent à ces mondes et se nourrissent, s'entretiennent dans « *la sémiosphère* » (Raffestin, 1997 : 168 ; Lotman, 1999). Ainsi, l'hospitalité gère l'interface entre deux systèmes culturels aux références et aux codes différents (Westphal, 2003). Les réflexions de C. Raffestin et de B. Westphal permettent d'interroger l'hospitalité des Gadjé envers les Voyageurs, dans le même temps qu'elles questionnent celle des Rroms envers les sédentaires. En effet, l'hospitalité suggère le principe de réciprocité (Gotman, 2001) et, d'un point de vue des relations Gadjé / Voyageurs, il paraît pertinent de considérer l'hospitalité dans son cadre « discutable » plutôt que dans son cadre « moralisateur », notamment parce qu'il y a conflit d'usage de l'espace commun et que la réciprocité peut être largement discutée.

L'hospitalité prend ainsi plusieurs formes. Nous ne traitons pas ici de « l'hospitalité domestique », puisque l'accueil des Rroms se fait en dehors des cadres privés et intimes. Au mieux, cette forme de l'hospitalité est discutée dans le cadre du stationnement illicite, lorsque les familles stationnent sur la propriété privée d'un Gadjé. Aussi, elle questionne sur le groupe lorsque des Voyageurs en circulation choisissent de s'arrêter chez un parent sédentaire.

Les deux autres formes de l'hospitalité qui nous intéressent plus précisément dans le cadre de ce questionnement sont « *l'hospitalité d'Etat* » (que nous appellerons également « hospitalité publique »), ainsi que celle marchande. Dès lors, un paradoxe apparaît : l'hospitalité, longtemps considérée comme une valeur humaine reconnue, peut-elle être à la fois organisée par l'Etat et soumise au commerce ? Peut-on acheter sa propre hospitalité ? « *L'hospitalité d'Etat* » est celle qui est gérée par la loi. Elle s'applique donc de manière aisée à notre objet de recherche. Elle se veut être « *l'adoucissement des maux qui affligent notre société* » c'est aujourd'hui ce qu'on appelle « *la question sociale* » (Gotman, 2001 : 31). Les « candidats à l'hospitalité » sont donc soumis à la législation. Les règles d'entrée et de passage sont alors pré-définies et interfèrent sur la reconnaissance de l'Autre, au point que « *la société distribue de la citoyenneté, en élaborant des règles d'accueil, des lois à l'égard des immigrés, des procédures de nationalisation* » (Ricœur, 1995 : 182). « *L'hospitalité marchande* », quant à elle, outrepassa la gratuité et la réciprocité de l'acte hospitalier. Elle s'inscrit donc dans un échange mercantile. Appliquées à notre population d'étude, les hospitalités d'Etat et marchande s'expriment de façon précise : l'hospitalité envers les Voyageurs est gérée par l'Etat qui leur demande, en contrepartie, une participation financière. Ces différentes conceptions nous amènent à nous pencher sur les différentes formes que peut prendre l'hospitalité envers les Rroms dans l'espace local. Devant les réactions conflictuelles qui font

⁹² Dans son article récent (2010), intitulé « *le point de vue de l'autonomie dans l'étude des migrations internationales : « penser de l'intérieur » les phénomènes de mobilité* », Emmanuel Ma Mung pointe la récurrence des recherches actuelles sur les « mondes » que peut caractériser la mobilité.

suite à la décision de créer une aire d'accueil, l'hospitalité ne permet pas de cerner ce rapport à l'Autre en dehors d'un cadre antagonique et législatif. En cela, la notion de réception serait plus adéquate, puisqu'elle décrit une « *version maîtrisée et organisée de l'hospitalité. La réception s'exerce dans un espace qualifié, aménagé pour cela, durablement ou temporairement, un espace intermédiaire entre l'intérieur et l'extérieur, entre la sphère privée et publique* », autrement dit, la réception crée un « *espace-temps de l'Autre* » (Gotman, 2001 : 47). Une sélection sociale et spatiale s'opère donc parmi les candidats à l'hospitalité. D'ailleurs, la définition commune de « recevoir » s'entend dans l'acte de « *laisser entrer* » et « *d'accueillir* » (Petit Robert, 2008). Sur ce point, les pouvoirs publics se sont majoritairement accordés sur la place faite aux Voyageurs. L'intitulé des documents officiels et législatifs le prouve : « *schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage* ». C'est donc dans une optique d'accueil que le stationnement des familles est organisé, et ce afin de partager l'espace commun. Si l'hospitalité s'enracine dans la réciprocité et la gratuité, l'accueil, quant à lui, dans ses conceptions actuelles par exemple, est monopolisé par la législation, dans un but manifestement pragmatique (démontré par le caractère anticipateur de l'accueil), de contrôle ou de gestion des conflits, autrement dit de canalisation de l'Altérité. Ainsi, l'aire d'accueil peut être « *le lieu exclusif du traitement des conflits entre membres et non-membres, et en ménageant entre eux une zone tampon efficace, devenir l'exacte antithèse de l'hospitalité* » (Gotman, 2001 : 48). Il est vrai que, dans le cas de l'accueil des Roms, l'inhospitalité constatée est révélatrice d'une difficulté à accueillir l'Autre dans sa différence, au point que le lieu d'accueil peut rapidement être cantonné à une place ségréguée, à la fois spatialement et socialement. On assiste alors à une territorialisation de l'accueil (donc de l'arrêt) qui induit, de fait, une territorialisation de la mobilité des Voyageurs. Si le présent nous donne à voir une réaction inhospitalière à l'accueil des Roms, légiférée et maîtrisée, nous pouvons néanmoins penser que le « temps long » peut adoucir les rapports sociaux et rendre la cohabitation sereine. Cette notion « d'ancienneté de présence », exposée par Elias et Scotson en 1965, pointe l'importance de l'inscription spatiale des individus sur le temps long dans la reconnaissance d'une légitimité territoriale. L'ancienneté de résidence entre donc en résonance avec notre objet d'étude, puisque la circulation complexifie les représentations des attaches territoriales. L'observation des familles roms sédentarisées en Poitou-Charentes nous autorise cependant à penser que l'ancienneté de la résidence détient bien une importance certaine. En effet, la reconnaissance des Voyageurs, comme des habitants, s'explique notamment par l'adhésion à un mode de vie sédentaire mais surtout par une présence longue sur un même espace, les deux étant étroitement liés.

« Nous, très bonnes [les relations avec les Gadjé], on est bien intégrées. On participe à l'église. Et un jour, quand on est pas venues à l'office, les voisines se sont inquiétées de ne pas nous voir ; alors, elles nous ont téléphoné pour voir si tout allait bien. Vous voyez, on est quand même bien intégrées. Et puis on se fait pas entendre, je pense que c'est bien » (Terrain, Deux-Sèvres, 2007, femme manouche sédentarisée sur terrain familial).

La question de l'accueil, parfois de l'hospitalité, se pose donc avec acuité dans le cas des Roms. Le stationnement des familles s'organise à partir de lieux spatialement identifiés : les

aires d'accueil. Injecter de la fixité pour contrebalancer le projet circulatoire permettrait ainsi de tendre vers une normalisation des pratiques. Nous pouvons imaginer que cette territorialisation de l'accueil a des conséquences directes sur le projet circulatoire.

3. Politiques publiques et Voyageurs : quelles répercussions sur la circulation ?

Le paradoxe mis en avant par l'historicité de la présence des Rroms et de leur mise à distance interroge, de fait, la reconnaissance et la « mise aux normes » de ces populations au sein des sociétés sédentaires. Dans un même temps, l'analyse des politiques publiques de stationnement actuelles ne montre pas de changement profond quant à la volonté des pouvoirs publics de progresser dans la reconnaissance des spécificités des Rroms. En effet, l'analyse de ces législations pointe un contre-sens manifeste : celui de vouloir sédentariser les Voyageurs, dans le même temps que les conditions pour les accueillir favorisent essentiellement le départ⁹³. Parler des dynamismes provoqués par la politique publique mérite d'introduire au préalable une interrogation sur les conséquences de ces législations sur les projets circulatoires des familles. Si certaines d'entre elles savent aujourd'hui recontextualiser leur mobilité en fonction de ces contraintes législatives, d'autres ne réussissent pas à rebondir face à de tels obstacles.

3.1. Des schémas d'itinérance désorganisés

Dans quelle mesure des politiques publiques désorganisent-elles les pratiques des Voyageurs ? Quelles sont les répercussions de l'application des textes législatifs sur la circulation des familles ? Pour répondre à ces questions, il a été nécessaire de rencontrer des Voyageurs qui ont connu « l'avant politique publique » et qui sont à même d'expliquer la nature des changements qui se sont opérés dans leur projet circulatoire. Ainsi, des familles en circulation, comme des familles sédentaires, ont été sollicitées pour comprendre les évolutions de la mobilité. Les conséquences des politiques publiques suivent un schéma identifiable dans la quête du mode de vie circulant qu'entreprennent les institutions. Une législation est créée pour maîtriser et réguler la circulation, pratique fondamentale d'un groupe minoritaire. Etant donné que l'ensemble des activités connexes⁹⁴ s'articule autour du mouvement, c'est ce dernier que les pouvoirs publics tentent de faire évoluer.

Une des principales conséquences des politiques publiques est la déstructuration des schémas familiaux de déplacement. Les projets circulatoires s'en trouvent souvent perturbés. En effet, les groupes possèdent des parcours identifiables dans l'espace et dans le temps ; le projet circulatoire est réfléchi, alors que les familles sont contraintes, par la loi, de stationner sur des

⁹³ En effet, la loi sur les aires d'accueil impose une durée de stationnement. Celle-ci est souvent de trois mois consécutifs.

⁹⁴ Nous entendons notamment par activités connexes les activités professionnelles dont la nature et les bénéfices interrogent considérablement la population et les pouvoirs publics.

places identifiées et délimitées. Ainsi, certaines communes, habituellement investies par certaines familles, ne sont pas dans l'obligation de créer un dispositif d'accueil : aucune possibilité d'arrêt légal n'existe alors pour répondre à la demande des familles. La seule solution qui s'offre à elles est de stationner sur des aires d'accueil officielles, souvent très éloignées du lieu initialement prévu. L'application de la loi de 2000 tend donc à modifier les projets circulatoires :

« Nous, ce qu'on aimait le plus, c'était qu'on pouvait s'arrêter là où on voulait⁹⁵. Je me souviens : mon père, un jour, on voulait aller au fond d'un chemin dans la forêt, et ben la caravane, la roulotte, ne passait pas : alors, mon père a tout coupé ; il a taillé les arbres pour qu'on passe. C'était vert, on pouvait marcher. Maintenant, puf, avec le goudron sur les aires d'accueil, moi, je serais malheureuse »

« Non, mais on ne le quittera pas [le terrain familial], à part si le voyage revient comme avant. Si on part c'est pour quelques jours ou alors en pèlerinage, mais c'est tout, nous, maintenant on est vieux » (Terrain Deux-Sèvres, 2007, Lali, Voyageuse sédentaire, en terrain familial).

« Je me souviens bien. On savait exactement vers où aller. On savait de quoi vous aviez besoin. Même si l'image était difficile aussi...ce n'était pas pareil. Maintenant...on n'est plus à côté de vous, à votre proximité. On est là, sur les aires d'accueil. Et il faut qu'on se déplace loin pour aller vers le travail hein. C'est pareil pour les femmes. Tu sais que, en général, c'est elles qui faisons le porte à porte pour vendre les paniers. Sauf... bah... comment elles font maintenant, car elles n'ont pas le permis ?...Elles ne vont pas faire 10 kilomètres à pied, avec tous les paniers, pour aller aux habitations. Parfois on les amène et on revient les chercher plus tard...mais...ce n'est quand même pas facile...pis les jeunes, là, tu les as vus ? Ils ne savent plus travailler » (John, Homme manouche, terrain Charente, 2008).

Les témoignages recueillis montrent que les aires d'accueil ont un réel impact sur la circulation, au point de la désorganiser. En effet, le législateur, par son injonction dans les schémas traditionnels circulatoires, provoque du désordre. Nous parlons donc de désorganisation des parcours mais d'un point de vue positif, puisque *« le désordre désigne au mieux la fin d'un ordre, ou annonce l'organisation d'un autre ordre, d'autres formes »* (Busino, 1995 : 181). C'est pourquoi, nous considérons l'ordre initial, mis à mal par les politiques publiques, comme un état en mutation, sur le point de devenir un nouvel ordre. Le parcours habituel se trouve fortement bouleversé par la législation, ce à quoi les Voyageurs répondent en réévaluant leur projet circulatoire. Evidemment, certaines familles ne vont pas réussir à établir un nouvel ordre, ou bien elles prendront plus de temps pour la réévaluation. Dans le pire des cas, certaines seront « étouffées » par cette période et ne pourront pas rebondir. Ce temps du désordre est celui où l'esprit reconstruit les réalités et les envies pour réinventer une circulation. Plus précisément, c'est une phase de réflexion qui précède la réadaptation du projet circulatoire.

Un autre phénomène conduit également à une désorganisation de la circulation. Celui-ci est une conséquence indirecte, tout au moins non-anticipée, de la politique publique de

⁹⁵ Lali nous parle ici du site, de l'endroit de halte et non de la commune investie. Elle fait donc une comparaison entre les lieux de stationnement qu'elle pouvait investir librement avec sa famille avant la loi de 2000.

stationnement. Les communes prennent du retard dans la création de leur dispositif d'accueil. Ceci amène notamment à la sur-fréquentation des espaces légaux existants. La pénurie de places disponibles conduit à la recherche constante d'une aire d'accueil. Certaines familles évoquent le terme « d'errance » pour définir ces déplacements qui n'entrent pas dans le cadre de leur projet circulaire. Elles sont alors en « recherche de la légalité » et se retrouvent en quête d'un lieu d'arrêt légal.

L'a-territorialité supposée des Voyageurs, due à la circulation, incite les institutions à territorialiser ces populations, considérées comme sans attache, au moyen de lois qui instaurent de la fixité. La création de ces points de fixité crée une fréquentation balisée, dans le même temps qu'elle provoque de réelles difficultés à reproduire une tradition de circulation. Une des conséquences directes de cette itinérance balisée est la déstructuration des réseaux économiques. La proximité favorise les échanges commerciaux avec la population non-voyageuse. En effet, l'adaptabilité, la proximité et le caractère ponctuel des opportunités économiques s'inscrivent dans un espace temps précis. La perte et l'amointrissement des ouvertures économiques sont des répercussions majeures du stationnement balisé. Les réseaux socio-économiques, instaurés par la régularité dans la fréquentation des lieux, sont alors déconstruits. Si cette régularité est intimement liée à celle du parcours dans son ensemble, une fois la famille fixée dans le lieu, les opportunités économiques deviennent moindres. Les potentiels clients et/ou acheteurs sont présents et identifiés par la régularité ; les occasions économiques, quant à elles, relèvent de la ponctualité. Les deux variables étant liées, si la halte est bouleversée, c'est l'ensemble d'un système économique qui est touché. Le manque d'espaces de stationnement, ainsi qu'une mauvaise distribution de ces lieux de halte officiels déstructurent des réseaux sociaux, économiques et familiaux. En effet, la circulation se vit en famille et un élément perturbateur peut gêner l'équilibre de l'ensemble du groupe. Le projet circulaire, qui instaurait une mobilité réfléchie et stratégique, se transforme alors en circulation balisée et subie. Les Voyageurs perdent ainsi leur capacité à voyager.

3.2. Les politiques publiques instaurent de la gêne : de l'assignation à résidence au développement de comportements dynamiques

L'assignation à résidence oblige les groupes à fréquenter des lieux déjà investis. La mobilité devient balisée et orientée en fonction des espaces de stationnement. Du fait de cette mobilité orientée, les réseaux, qui sont d'habitude mobilisés dans les lieux clés du parcours, sont déconnectés et désorganisés. Les familles essaient alors au mieux de recréer du lien social, notamment pour exercer leurs activités professionnelles. Le manque d'aires de stationnement et l'inadéquation de celles-ci lorsqu'elles existent, sont les « aléas » de la loi de Louis Besson. Par ailleurs, l'aire d'accueil est souvent considérée comme un espace fonctionnel, essentiellement utilisé pour la halte, au sens premier du terme. La conception de l'espace de stationnement comme lieu de vie, comme espace habité, est un concept que les pouvoirs

publics ont encore des difficultés à assimiler. Cependant, les aires d'accueil ne sont en aucun cas des lieux strictement voués à des simples haltes. Au contraire, elles sont habitées par des groupes qui font vivre cet espace fonctionnel. Ils l'humanisent par les temps d'échange qu'ils mettent en place avec les médiateurs des centres sociaux, ainsi qu'en développant la vie sociale. Les localisations d'aires d'accueil sont souvent arbitraires et non connectées aux lieux de halte habituels. Le souhait de voir stationner les familles dans des conditions favorables est légitime, autant que celui des riverains, qui sont dérangés par le stationnement illicite. Les modalités d'utilisation des espaces publics et privés sont au cœur de la réflexion, d'autant plus qu'elles s'inscrivent dans une perception complètement différente d'appréhender l'espace et la vie socio-économique. De ce fait, les enjeux liés à l'habitat des populations circulantes sont essentiels, puisqu'ils s'engagent à mieux appréhender le conflit potentiel entre les populations itinérantes et les populations locales.

Si l'assignation à résidence engendre une gêne, elle pourrait également produire une dynamisation des comportements, notamment si nous la considérons comme initiatrice d'un nouvel ordre. L'autonomie et l'adaptation dont font preuve les familles rencontrées dans les deux espaces d'investigation, participent d'une certaine résistance aux « aléas » législatifs et à la loi elle-même. Ainsi, nous pouvons considérer cette autonomie sous deux angles distincts. Dans un premier temps, c'est un moyen pour les familles d'acquérir des ressources financières. Dans un second temps, elle est créatrice de solutions et d'initiatives qui leur permettent de perpétuer leurs pratiques circulatoires. En effet, pour certaines familles, ces difficultés seraient de « réels moteurs » et renforceraient leur volonté de perpétuer un mode de vie. Les parcours des groupes expriment une combinaison implicite de liens affectifs, économiques et symboliques, auxquels viennent s'ajouter des éléments législatifs et juridiques. Ce mélange provoque des ajustements, des adhésions, de la confrontation ou encore du refus de la part des Voyageurs. Les obstacles à la poursuite du mode de vie circulant sont donc légion. Qu'en est-il aujourd'hui de la mobilité des Rroms, de cette « nomadité » (Nouss ; Laplantine, 2001) qui leur est attribuée ? Que signifie aujourd'hui être Voyageur ?

Conclusion

L'accueil des populations rroms reste problématique, bien qu'il existe une législation spécifique, comme le démontre le cas français. Pourtant, les instances européennes s'attachent à défendre les droits des Rroms, dans un contexte qui semble de plus en plus répressif. La présentation de la situation dans d'autres pays que la Belgique et la France permet de mesurer les avancées et les régressions, et ce en termes d'accueil et de prise en charge. La France et l'Irlande restent les deux seuls pays européens à organiser, de façon législative, le stationnement des Voyageurs, alors que c'est une des recommandations majeure des instances du Conseil de l'Europe et du Parlement Européen. Pourtant, si la législation existe en France, elle peut paraître parfois inadaptée, comme nous l'avons vu avec l'exemple de la région Poitou-Charentes.

On assiste aujourd'hui à l'explosion des représentations politiques et culturelles rroms: les Rroms jouissent désormais d'une influence non-négligeable sur la scène institutionnelle et y portent eux-mêmes leurs valeurs, avec l'objectif d'établir le meilleur compromis possible entre eux et les Gadjé. Ces nouvelles représentations politico-culturelles jouent un rôle fondamental dans la reconnaissance des Rroms au sein des espaces nationaux et locaux. Cependant, ils sont moins nombreux quand il s'agit de participer à des instances créées par les Gadjé: en témoigne, en France, la faible proportion de Voyageurs présents dans la Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage, mise en place dans le cadre de la loi de 2000.

Un des problèmes majeurs reste celui de l'application d'un droit spécifique, concernant le stationnement et donnant l'impression que l'hospitalité locale et nationale est gracieusement offerte aux Rroms, alors que *« les minorités ne sont pas censées attendre des « cadeaux » législatifs de la part de l'Etat-providence, mais qu'elles sont tenues d'organiser leur propre segment de société civile »* (Bîrzea, 1996 : 25). En réalité, l'accueil des Voyageurs reste problématique tant au niveau matériel que symbolique, c'est pourquoi les associations jouent un rôle de médiation essentiel auprès des Voyageurs et des Gadjé. Elles ont acquis une place considérable dans le quotidien des Rroms.

L'analyse des répercussions des politiques publiques sur les projets circulatoires met en lumière des schémas circulatoires désorganisés. Les Voyageurs contestent le « stationnement balisé » qui a, de fait, modifié leurs habitudes de circulation. Le projet circulatoire, qui était un choix réfléchi, devient fictif. En effet, la politique publique, en plus d'instrumentaliser la circulation, « artificialise » la mobilité des Voyageurs, quand ils ont encore les possibilités de voyager.

Néanmoins, le travail de terrain a pu mettre en évidence d'autres phénomènes. Il s'agit de comportements circulatoires que l'on peut qualifier de « nouveaux », dans le sens où les contraintes instaurées par la législation sont créatrices d'initiatives circulantes.

CHAPITRE 5: QUAND LE DESORDRE INTRODUIT LE NOUVEL ORDRE : DU VOYAGE IMAGINE AU DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS CIRCULATOIRES

« Il va sans dire que le tracé schématique est beaucoup moins net sur le terrain que sur le papier. On n'enferme pas les nomades dans des frontières perméables » (O. du Puigau, 1954).

Introduction

L'objectif de ce chapitre est de suivre le processus de mutation de la mobilité. Plus précisément, il s'agit d'analyser la gêne et ses effets, ainsi que le développement de comportements circulatoires nouveaux. Le travail de terrain fait apparaître successivement quatre types de réponses à la législation: l'adhésion, la soumission, le refus et l'initiative. Pour des familles, le processus peut tout à fait s'arrêter aux deux premiers comportements. C'est pourquoi une attention particulière est portée à la sédentarisation et à sa conception auprès des Voyageurs et Gadjé. Ainsi, pour certains groupes minoritaires, la sédentarisation est la solution choisie ou subie puisque les difficultés liées au voyage sont trop importantes. Néanmoins, pour la majorité de la population rencontrée, on peut davantage parler de recontextualisation de la circulation. Les familles tentent de s'adapter en faisant preuve d'initiative, au point de créer de « nouveaux comportements circulatoires ». Le titre de ce chapitre est à double sens: le voyage est imaginé, c'est-à-dire qu'il fait appel à la créativité des Voyageurs afin de perpétuer leur mobilité dans le même temps qu'il est teinté de « nostalgie ».

1. La perte du capital circulatoire ou la sédentarisation des familles

Interroger les Voyageurs et les Gadjé au sujet de leur conception de la sédentarité permet de mettre en avant une représentation distincte de la « normalité ». Ainsi, « *le quotidien est dit en effet normal à partir du moment où une cohésion typique et pré-réfléchie assure, en dépit de toutes les incohérences qui peuvent survenir à tout moment, la continuité naturellement concordante de l'expérience* » (Bégout, 2005 : 537). L'exposé détaillé de plusieurs situations s'efforcera d'illustrer de façon pertinente les processus de sédentarité et de sédentarisation. Enfin sera abordée la question du choix dans le processus de sédentarisation des Voyageurs rencontrés pendant le travail de terrain.

1.1. Mise en perspective des conceptions de la sédentarité

Le sédentaire est défini comme « *un individu ou un groupe ayant un habitat fixe, même en changeant de résidence dans le cours de l'année [...] L'origine du mot est à la fois dans l'arrêt, le « sta », et dans l'idée de siège* » (Brunet, Ferras, Théry, 1993: 450). Si la sédentarité implique la possession d'un habitat fixe, qu'en est-il des Voyageurs qui sont sédentaires mais qui habitent toujours dans leur caravane ?

« Vous voyez, on habite là, dans la maison. Mais on a toujours la caravane hein. On peut pas s'en séparer comme ça. Parfois, mes enfants dorment dedans la nuit. Vous avez déjà dormi dans une caravane ? On entend tout, mais pas de la même manière. Et quand il pleut, on entend la pluie tomber...moi, j'aime ça. Des fois, nos enfants, ils jouent dehors, on ne sait pas trop ce qu'ils font mais on sait toujours où les trouver, ils sont dans la campine » (terrain, 2007, Charente-Maritime, homme manouche, 37 ans).

La conservation de la caravane est une pratique prédominante pour les Voyageurs qui ont arrêté de voyager, en ce sens que « *la sédentarisation n'entraîne pas nécessairement une habitation en habitat construit* » (Dobrenko, 2005: 176). Le dictionnaire Larousse décrit l'individu sédentaire comme quelqu'un dont « *la profession n'exige pas de déplacements fréquents hors du lieu où elle s'exerce* », et c'est un individu dont « *l'habitat est fixe* » (édition 2010). Pour les Voyageurs, en plus de garder la caravane comme habitat premier, le lieu de travail est souvent multisites et implique des déplacements réguliers, les activités économiques restant majoritairement les mêmes en période de sédentarité. Par ailleurs, les lieux de production et de travail restent sur le même espace que celui de la résidence. Aucune définition ne s'applique véritablement à la conception de la sédentarité telle qu'elle est conçue par les Voyageurs, d'autant que celle-ci peut être différente selon les familles et les groupes. Pour ces raisons, il paraît difficile de parler de « modèle de la sédentarité » puisque le voyage est présent dans le quotidien et qu'il est intimement lié au présent et dans une autre mesure au futur (il peut être repris à tout moment après une longue période d'arrêt). La sédentarisation peut être vécue comme une perte de repères sociaux, spatiaux ou économiques. Par ailleurs, sur les deux terrains d'investigation, la sédentarisation n'implique pas la désappartenance au monde du voyage même si, elle permet de s'interroger sur la nature des liens familiaux et leur proximité. Nombre de Voyageurs rencontrés ont redéfini leur mobilité selon une forme pendulaire, pour d'autres, la sédentarité permet à ceux encore sur la route de voyager : le Voyageur sédentaire devient alors une aide à celui qui est encore mobile.

Pour les Gadjé, la sédentarisation des familles de Voyageurs est considérée comme une mise à la norme et est « *toujours connotée d'une valeur positive notamment dans les dérivés tels que « en voie de sédentarisation », « sédentarisé »*. Ces mots traduiraient un processus en cours ou abouti qui serait significatif de l'évolution actuelle de la vie des Gens du Voyage et marquerait une intégration sociale réussie » (Monnier, 2006 : 33). Néanmoins, pour la

plupart des familles rencontrées, elle est source de mal-être et de perte de repères socioculturels. Les discours sur le voyage, empreints de nostalgie, témoignent d'un sentiment de perte.

La circulation en tant que mode de vie remet en question la notion même de citoyenneté qui est considérée dans nos sociétés comme facteur de lien social, comme « *une participation à un être commun* » (Guillebaud, 2002). La stabilité instaurée par la résidence introduit un visage de la citoyenneté banalisé, pourtant, « *on ne se met pas en route si la dérouté est permanente [...] Car le nomade montre qu'il est possible de se mettre sensément en route tout en n'escomptant pas s'arrêter quelque part à tout jamais. [...] Il passe d'étape en étape, tout en sachant que seul le passage est permanent. S'il apprécie des campements, il sait que se fixer à demeure est un leurre. Pour le nomade véritable, c'est le cheminer qui compte [...] Le sédentaire, par contre, n'accepte pas qu'on puisse être sans un Réel de Référence Absolu [...] En effet, le sédentaire tend à prendre sa culture contemporaine pour le but absolu que toutes les cultures doivent cibler* » (Singleton, 2005: 91). Dans sa réflexion, Mickaël Singleton n'oppose pas le circulant au sédentaire. Selon lui, les deux protagonistes sont complémentaires dans leurs pratiques, mais cette complémentarité n'est pas reconnue par les acteurs concernés, chacun prônant son mode de vie comme « la normalité ». Il affirme donc l'existence d'un écart entre ces deux populations mais exprime néanmoins une interdépendance des pratiques, en ce sens que les Voyageurs ont besoin des Gadje pour leurs activités économiques (et de ce fait pour la poursuite du voyage). Les Gadje quant à eux, éprouvent l'espace par l'imaginaire qu'ils développent sur les Voyageurs, dans le même temps que leur mobilité fait surgir des peurs sur l'absence de fixité. Cela dit, « *entre cette incompatibilité culturelle et la xénophobie, il y a le franchissement de ce pas dans notre société, c'est que nous connaissons nous-mêmes deux crises [...] une crise de la sédentarité, précisément, et une crise de l'identité. Il est certain, en effet, que nous vivons d'autant plus mal notre rapport à l'étranger, en cette période de mutation, que notre sédentarité, comme nous en faisons tous l'expérience, est totalement remise en cause* » (Lamotte, 2001: 54). Ainsi, les différences entre les Voyageurs et les Gadje sont intimement liées (Okely, 2007): elles nécessitent donc d'être constamment recontextualisées, notamment parce que la confrontation entre les circulants et les sédentaires est révélatrice de la part du mouvement et de la sédentarité qui sont en eux (Schaeffer, 2004: 8).

1.2. La sédentarité: condition première pour l'accès à la citoyenneté ?

Cette réflexion amène celle de la citoyenneté. Celle-ci est souvent remise en cause dans les discours des Gadje ainsi que par les pouvoirs publics puisque « *les gens du voyage interpellent les pouvoirs publics exactement sur un point névralgique: ils posent la question de l'étroite imbrication entre résidence, domicile et citoyenneté, laquelle paraîtrait, sans eux, une évidence, alors qu'elle ne l'est pas* » (Carrère, Daadouch, 2000: pp. 5-10). Pour les autorités publiques, trois valeurs conditionnent la citoyenneté : la civilité, le civisme et la solidarité. Dans le dernier point, « la solidarité », il est signifié que celle-ci « *est importante,*

en effet, dès lors que les citoyens, dans une conception classique, ne sont pas de simples individus juxtaposés, mais un ensemble d'hommes et de femmes attachés à un projet commun »⁹⁶. L'expression « projet commun » traduit la conscience de chaque individu à concevoir un but collectif qui rassemble, en s'attachant à des pratiques communes. Seulement, le terme de « commun » implique des aspirations conjointes dans le projet. Le souhait des Voyageurs est de pouvoir pérenniser leurs pratiques circulantes. D'un autre côté, les aspirations des Gadjé, relayées de façon autoritaire par les pouvoirs publics, sont de voir s'amoinrir cette mobilité pour retrouver un ordre public plus serein. Les enjeux du projet sont par conséquent différents pour chaque protagoniste, voire opposés.

Dans son article « *les enjeux d'une approche anthropologique de la citoyenneté* » paru en 2004, Catherine Neveu explique comment l'analyse de la citoyenneté dépasse l'étude stricte de l'aspect juridique au sein de l'espace national français : « l'identité nationale » doit être la référence pour être considéré comme citoyen français. Ainsi, l'intégration des populations⁹⁷ est rendue difficile par une conception « strictement individualiste de la citoyenneté », alors que « *le citoyen est d'abord et avant tout un individu, capable de s'extraire de ses affiliations particulières pour s'exprimer dans la sphère publique en en faisant abstraction* » (Neveu, 2004: 92). La capacité de l'individu est ici mise en avant pour décrire ses dispositions à participer à la vie citoyenne quel que soit son groupe d'appartenance, à échapper un moment à ses propres codes pour s'insérer dans ceux plus globaux de la société dans laquelle il évolue. A chacune des soirées-débats ou des conférences organisées par les associations du Poitou-Charentes et de la région wallonne, les Voyageurs ont pris part à la discussion en s'affirmant en tant que citoyens français. Bien que les pratiques liées à la citoyenneté, comme le vote, restent minoritaires, les familles rencontrées s'intéressent néanmoins aux actes citoyens, bien que ceux-ci ne soient pas concrétisés par l'acte:

- « - C'est quand déjà le votage ?
 - Ca s'appelle le vote...
 - Ah oui c'est vrai ! Donc c'est quand qu'on vote déjà ?
 - C'est dimanche prochain, le 22.
 - Et nous, on doit voter à Saint Benoit ?
 - Non, vous devez voter à Poitiers car vous êtes domiciliés à l'association qui est à Poitiers. C'est juste l'aire d'accueil qui est à Saint Benoit.
 - Et on peut voter, nous ?
 - Bien sûr que oui, mais il faut une carte d'électeur...
 - Ah mais on n'en pas !...Faut la prendre à Saint Benoit ?
 - Non, à Poitiers, vous êtes rattachés à Poitiers, et il faut la demander avant le 31 décembre de l'année d'avant...
 - Ah oui... bah... c'est trop tard... » (Source: terrain Vienne, 16/02/2007, couple de manouche stationnant en aire d'accueil).

D'après les pouvoirs publics, la sédentarisation permettrait aux familles d'accéder à leur « condition de citoyen ». Cependant, « *la question fondamentale du droit de citoyenneté, plein et authentique, se trouve au cœur de toutes les solutions d'insertion spatiale des lieux de*

⁹⁶ <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/citoyen/citoyennete/definition/definir/quelles-sont-valeurs-attachees-citoyennete.html> consulté le 16 octobre 2009

⁹⁷ Dans son article, Catherine Neveu parle de l'intégration des populations issues de l'immigration.

séjour et d'habitat des gens du voyage. Ce droit ne peut s'exercer sans une reconnaissance réelle partagée par la population de la « cité ». La reconnaissance ne va pas de soi. Elle nécessite d'accepter la différence » (Humeau, 1994a: 349). Un point essentiel reste effectivement l'acceptation de l'Autre puisque le rattachement au voyage perdure également dans l'acte de sédentarité. L'arrêt du voyage n'abolit pas les ressentis, les pratiques et les aspirations. En cela, il faut souligner l'importance de la durée de présence des familles dans l'espace local qui transforment « l'hospitalité » en simple relation de voisinage banale.

La pratique de la circulation en tant que mode de vie, soutenue par des recommandations juridiques spécifiques, remet en cause leur statut de citoyen dans la représentation générale. La question des appartenances réapparaît ici de façon problématique : un individu se déclarant d'une communauté spécifique, avec des pratiques différentes de celles du corps national, peut-il accéder au statut de citoyen ? A cette question, Catherine Neveu invoque « *la dérive communautaire* » qui insiste sur les habitudes de vie singulières et s'oppose ainsi à la citoyenneté pensée en tant qu'adhésion à des valeurs partagées (Neveu, 2004). Les particularités sociales et culturelles sont régulièrement mises en avant pour apprécier ou déprécier le statut de citoyen. L'appartenance culturelle peut difficilement s'allier avec l'appartenance nationale puisque « *toute appartenance, réelle ou supposée, à d'autres collectivités (qualifiées de culturelles) [est] perçue comme une dérive communautaire contraire à la définition purement politique de la citoyenneté* », utilisant des moyens divers pour « *maintenir ces populations dans une position d'extranéité par rapport à la « vraie » « communauté des citoyens », y compris en dépit de leur appartenance légale à celle-ci* ». (Neveu, 2004: 91). Dans le cas des Roms, l'empreinte culturelle l'emporte sur une présence longue et sur une réelle inscription sociale et spatiale.

Par ailleurs, si le citoyen français lambda peut se sentir appartenir à une nation parce qu'il partage des valeurs, un mode de vie et des pratiques, les Roms cumulent les appartenances, or la multiplication de celles-ci peut introduire du conflit (Sueur, 2006: 224) et rendre les processus d'adhésion plus compliqués. Cette difficulté de positionnement renforce les interrogations quant à l'attribution, certes symbolique mais importante, de la citoyenneté française et de sa carte d'identité nationale. Les mises à distance sont courantes.

*« Ce sont des gens du voyage, alors qu'ils voyagent »
« Ils ne paient pas d'impôts, tout en profitant des infrastructures payés par les autres... »
« La question n'est pas de savoir où ils mettent leur argent, mais d'où ils le tiennent. Si vous ne déclariez aucun revenu et que vous touchiez le RMI, je serais tout aussi révolté si vous achetiez une maison en dur, même sans terrasse »⁹⁸.*

Selon ces témoignages, l'accès à la citoyenneté est conditionné par des actions précises, comme payer ses impôts ou bien encore justifier ses revenus personnels. Après lecture de l'ensemble des réactions relatives à ce sujet, à aucun moment les pratiques de vote, pourtant essentielles aux activités citoyennes, n'ont été mentionnées par les utilisateurs du forum. Dans

⁹⁸ Témoignages extraits d'un forum du site internet de France 2, suite à la diffusion d'un reportage sur les gens du voyage au journal télévisé, juillet 2006.

les faits, les Voyageurs doivent justifier de trois ans de rattachement à une commune pour pouvoir voter en France. Les jeunes Voyageurs, quant à eux, ont accès au vote à l'âge de 19 ans. En effet, la possession d'un titre de circulation n'est obligatoire qu'à partir de 16 ans, les trois ans de rattachement imposés pour pouvoir faire son acte de citoyen repousse les possibilités de vote à l'âge de 19 ans.

L'accès à la citoyenneté est alors une combinaison de pratiques, de pensées et d'actes, restant dans la conformité de la société dans laquelle chaque individu évolue : c'est le contrat entre l'Etat et les citoyens (Neveu, 1993: 379). Les associations rencontrées en Poitou-Charentes et en Wallonie tentent, dans la limite de leurs possibilités, d'amener les Voyageurs à se préoccuper des questions citoyennes, en favorisant leur insertion dans l'espace local. Ainsi, *«le territoire concerné par les familles accueillies et suivies est partie intégrante de la communauté. C'est savoir habiter, vivre sa commune et partager »* (Quella, rapport d'activité 2006).

1.3. La sédentarisation des Voyageurs en Poitou-Charentes et en Wallonie : des logiques différentes introduites par l'existence de politiques publiques ciblées

Des pratiques de la sédentarité dans les deux espaces d'études sont ici proposées. Comme pour l'arrêt lors de la circulation, la sédentarité est cadrée par la loi en France. De ce fait, la région Poitou-Charentes a adopté une démarche incitatrice en ce sens. Dans le Hainaut (et plus largement en Wallonie), les souhaits de sédentarisation des familles de Voyageurs sont, au contraire, traités au cas par cas, reposant aussi, comme pour l'accueil temporaire, sur la compréhension des Bourgmestres. Il apparaît nécessaire d'analyser les processus de sédentarisation en précisant les modalités d'inscription spatiale des familles sur leur lieu de halte prolongée, tout en portant une attention particulière aux habitudes de vie quotidiennes. L'objectif est de confronter ces pratiques à celles développées lors de la circulation et de voir en quoi elles sont similaires ou différentes. Autrement dit, cette analyse, qui s'appuie sur l'exemple de quelques familles qui se sont sédentarisées, tente de contrebalancer l'idée simpliste que la sédentarisation permettrait une normalisation du mode de vie.

1.3.1. *« L'après politique publique »: quand les Voyageurs se sédentarisent, l'exemple de la région Poitou-Charentes*

Nous l'avons vu, la nécessaire sédentarisation, voulue par les pouvoirs publics, se résume souvent à la normalisation de l'habitat. Or, les familles roms qui décident d'arrêter leur circulation souhaitent le plus souvent conserver leurs habitudes de vie liées au voyage.

« Pour vous c'est la maison ou le studio. Pour nous, c'est la campine. On est mieux dans not'campine, on se sent moins...moins...prisonniers. C'est autre chose. La

maison, ça nous convient pas trop, ou alors juste pour recevoir ou cuisiner...mais sinon...Ca vaut quand même pas un Tabbert ou un Val de Loire⁹⁹... » (Terrain Charentes, 2007, homme manouche sédentarisé en terrain)

« On s'y perd dans une maison, c'est trop grand. Puis la caravane, tu as juste à l'atteler et à partir, si des fois tu en as marre ou si t'as des problèmes. La caravane, c'est...le pouvoir de partir quand on veut. Et puis un Voyageur sans caravane...ca fait drôle hein » (Terrain, Charente-Maritime, 2006, homme manouche, sédentarisé en terrain).

Les observations faites sur le terrain, au début des investigations, ont laissé supposer une attache particulière aux éléments matériels et symboliques entourant la pratique du voyage. Ces observations ont été confirmées au fur et à mesure des rencontres avec des Voyageurs sédentarisés. En effet, tout au long des entretiens, ces intuitions se sont petit à petit confirmées. Très peu de Voyageurs rencontrés ont rompu totalement avec les habitudes du voyage. Ceci montre particulièrement l'échec des pouvoirs publics à vouloir restreindre la sédentarisation à l'habitat puisque, dans la majeure partie des cas, l'habitat traditionnel qu'est la caravane n'est pas abandonné, et le quotidien s'organise encore selon les rythmes du voyage. Dès lors, comment accueillir des familles circulantes qui souhaitent se sédentariser, sachant que l'organisation communautaire, liée au voyage, perdure malgré la sédentarisation ? Nous voyons ici que cette dernière dépasse le seul problème de l'habitat. Ces problématiques sont aujourd'hui largement gérées par les associations qui tentent de trouver des solutions adaptées pour chaque famille. Dans un premier temps, elles ont la possibilité d'emprunter des terrains auprès des municipalités, afin de les louer en tant que terrains familiaux de sédentarisation. C'est le cas, par exemple, dans le département de la Vienne, du terrain « S » sur lequel une maisonnette est louée à une famille de Voyageurs. C'est également le cas du terrain familial d'accueil « D ». Un groupe s'est installé sur ce terrain depuis plusieurs années. La stratégie mise en place par les familles est un système de rotation. Ainsi, par crainte de ne pas retrouver leur espace de vie lorsqu'ils reviennent de leur période de voyage, les familles partent en circulation à tour de rôle.

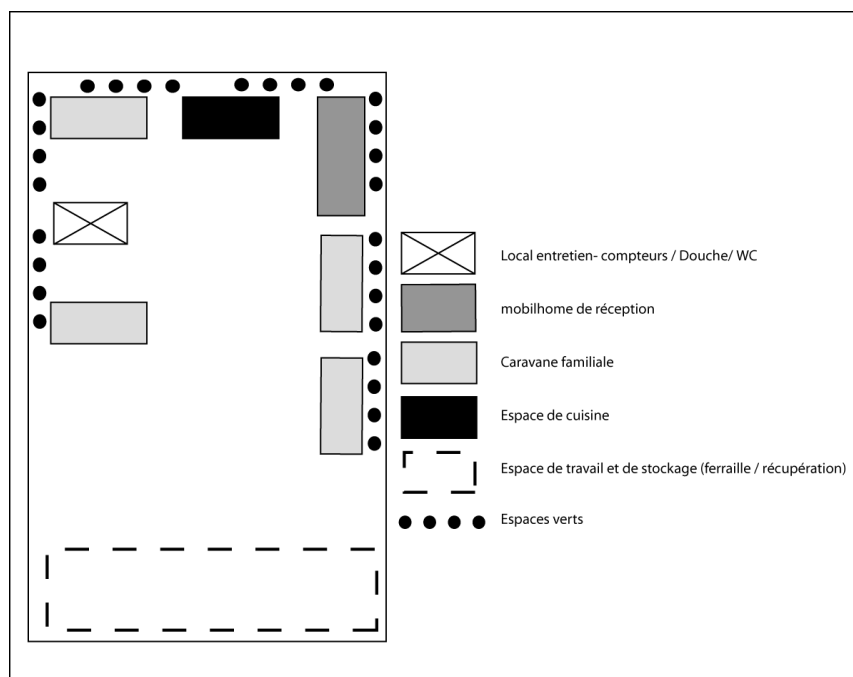
« Vous voyez, c'est petit ici. Nous, on est bien, on peut rester en famille. Et c'est pas mal comme terrain: on se sent chez nous. Pour pas le perdre, ce qu'on fait, on part chacun son tour. Comme ça, y a toujours quelqu'un qui reste ici pour surveiller. S'il reste deux, trois caravanes et qu'un groupe arrive et veut s'arrêter, il n'aura pas assez de place: alors il ira ailleurs. En faisant comme ça, on est sûr de pas être dérangés et surtout de garder notre place. Mais bon, on s'arrange comme on peut car il faut quand même qu'on voyage un peu » (Terrain Vienne, 2005, terrain familial « D », homme manouche).

Cette stratégie mise en place par les membres de cette famille illustre plusieurs points. D'une part, l'espace de stationnement est réellement considéré comme un lieu de vie où les habitudes liées au voyage restent prédominantes. D'autre part, les efforts déployés pour garder leur terrain où il est possible de stationner en groupe et de façon intime, montre

⁹⁹ Tabbert et Val de Loire sont des marques de caravanes.

néanmoins que cette solution est recherchée par les Voyageurs. Enfin, cela montre que l'offre en matière de stationnement sédentaire ne correspond pas à la demande. L'organisation du terrain d'accueil familial « D » est décrite dans le schéma suivant.

Schéma 5. 1: Organisation du terrain familial d'accueil « D »



Source: Terrain Vienne, 2006

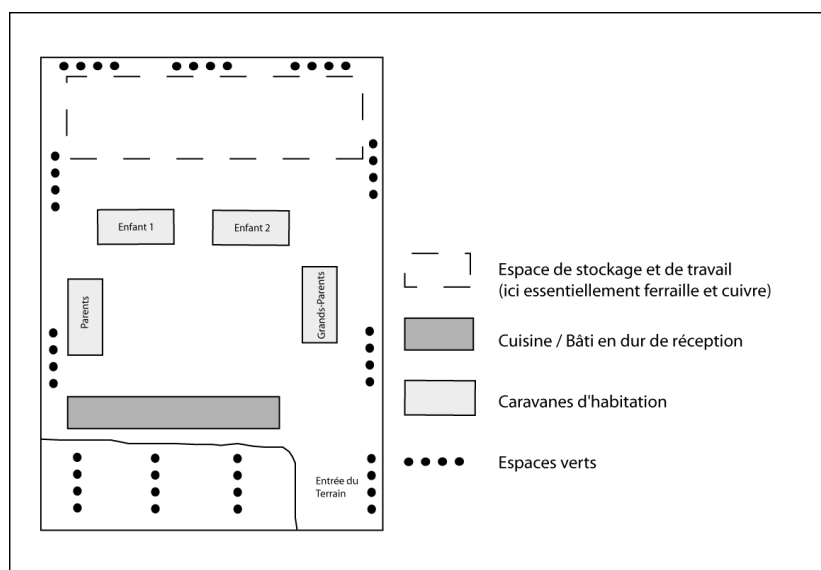
Ce terrain, situé à l'est de Poitiers, est localisé à quelques mètres d'une des déchetteries municipales. L'espace de stationnement est organisé de manière à concevoir l'intimité familiale. Cette famille est composée de six adultes et de six enfants. Ils résident sur ce lieu depuis maintenant plus de six ans. Les caravanes sont disposées de manière à se préserver de l'extérieur. La présence d'un espace de travail sur le lieu réaffirme l'attachement aux activités traditionnelles et au souci de leur exercice. En effet, la famille pratique la récupération des métaux, les stocke et les travaille à l'extrémité du terrain. A l'entrée de celui-ci, une dizaine de vélos récupérés sont amassés et proposés à la vente. Une pancarte est visible de la route principale par les automobilistes, potentiels acheteurs. Par ailleurs, le groupe s'est intégré à son espace environnant. Le voisinage est devenu demandeur en termes de services ponctuels. Concernant l'entretien du lieu de vie, l'association qui gère ce terrain n'a presque plus besoin d'intervenir puisque la famille soigne elle-même son lieu de vie par un entretien régulier de l'espace, puis par de menues réparation sur les installations. L'appropriation de ce lieu de vie par les familles est significative. Ma première visite, en 2004, avait suscité un réel questionnement sur l'appropriation de ce lieu de vie par ces familles sédentaires. Des échanges réguliers d'informations depuis 2004 avec les travailleurs sociaux et une seconde visite du lieu en 2010 confirment le développement de comportements d'appropriation, voire d'accaparement. Par exemple, en 2010, nous pouvons remarquer, à l'entrée du terrain, une

pancarte d'interdiction d'entrer: « propriété privée ». La pancarte signalant que le terrain est géré par l'association est aujourd'hui illisible et recouverte de peinture. L'espace « D » est donc un réel lieu de vie pour les familles. Elles y déploient leurs habitudes quotidiennes. Le mode d'organisation de cet espace est réfléchi. Concernant leur circulation, ces familles ne se déplacent que très peu. Une rotation est mise en place pendant la période estivale où quelques caravanes quittent l'aire pendant une période courte afin de voyager un minimum mais dans l'ensemble leur circulation reste réduite.

Ainsi, les Voyageurs rencontrés ont précisé qu'ils préféreraient posséder un terrain pour y stationner tranquillement, sans être obligés de fréquenter les aires d'accueil. En outre, ce souhait est également partagé par les Voyageurs rencontrés sur les aires d'accueil, pour qui le terrain familial reste la meilleure alternative au stationnement de leur famille. Par ailleurs, en période de circulation, les familles stationnent de plus en plus chez des cousins, propriétaires ou locataires d'un terrain. En témoignent par exemple les carnets de réexpédition du courrier, utilisés pour réaliser les cartes du chapitre 2. A de nombreuses reprises, l'analyse ciblée de parcours de familles a mis en avant ce processus qui consiste à organiser le parcours suivant la localisation de terrains appartenant à des membres du groupe élargi.

La sédentarisation des familles est, de fait, largement liée à l'habitat. L'« habitat sédentaire » peut poser autant de problèmes aux Voyageurs qu'aux élus locaux, notamment parce qu'il s'inscrit dans un dynamisme propre à chaque famille. Mais l'acquisition des terrains reste particulièrement difficile pour les Voyageurs car ils ne connaissent pas, ou très peu, l'ensemble de la législation concernant l'acquisition et le droit du stationnement. Beaucoup de terrains non constructibles sont achetés par les Voyageurs, alors qu'il est nécessaire qu'un bien soit constructible pour pouvoir y stationner une caravane plus de trois mois. Par ailleurs, de nombreux Voyageurs rencontrés pendant les investigations souhaitent acquérir un terrain et y bâtir un habitat en dur pour pouvoir recevoir et cuisiner. Ceux d'entre eux qui achètent ce type de terrain pour y résider de façon permanente sont, par conséquent, dans des situations souvent sans issue qui entretiennent l'incompréhension des règles de l'acquisition.

Schéma 5. 2: Organisation d'un terrain familial en Charente-Maritime



Source: Terrain, Charente-Maritime, 2005

Les Voyageurs du terrain ci-dessus en sont propriétaires. Comme pour l'exemple précédent, l'organisation familiale est maintenue après la sédentarisation: les grands-parents, les parents ainsi que les enfants vivent sur ce terrain. L'espace est également organisé de façon similaire: un espace de travail et de récupération de matériaux y est réservé. L'espace familial intime est tourné sur lui-même. Un espace de réception et de cuisine vient le fermer. Ainsi « *il apparaît bien, alors, qu'il y a différentes manières d'habiter un lieu, d'occuper un espace, qui mettent en jeu bien plus qu'une acuité du regard ou la possession d'un sens esthétique, une qualité d'être* » (Duborgel, 1982: 28). Cette « *qualité d'être* » évoquée par Bruno Duborgel représente pour les Voyageurs la conservation des solidarités familiales même en période de sédentarité. Ainsi, si le voyage peut s'arrêter, l'organisation familiale, elle, perdure dans la majeure partie des cas.

La sédentarisation permet une continuité dans les relations familiales et dans l'organisation du quotidien. Elle est donc une demande particulière à laquelle les associations et les services compétents tentent de répondre. En plus d'être une demande spécifique, les terrains familiaux sont de plus en plus sollicités par les familles. Ainsi, en 2005, sur le Grand Poitiers, cinq familles sédentaires et itinérantes ont demandé de l'aide à l'ADAPGV 86 pour l'acquisition d'un terrain ou pour l'amélioration d'un bien déjà en possession. Quatre de ces familles étaient bénéficiaires du RSA, une du « *minimum vieillesse* ». Dans un premier temps, les Voyageurs, souhaitent des informations concernant les règles d'urbanisme ainsi que sur les conditions de construction (permis de construire par exemple). L'association peut également les aider à concevoir une estimation du budget pour l'acquisition. La situation de ces cinq familles a évolué au cours de l'année 2005. Deux d'entre elles ont acquis un terrain et souhaitent obtenir une aide pour l'installation de l'électricité. Les travaux sont réalisés par les

familles elles-mêmes. L'association intervient alors seulement dans le but d'obtenir un financement pour le raccordement. La troisième famille a acquis une vieille bâtisse qu'elle souhaite réhabiliter. Le Fonds Social Logement (FSL) est intervenu pour une aide financière. La quatrième famille est devenue propriétaire d'un terrain et a souhaité y raccorder l'électricité et obtenir un permis de construire pour un bâti. Enfin, la dernière famille vivant sur un terrain non constructible depuis plus de dix ans cherchait à obtenir des financements pour un raccordement électrique. La commune a donné son accord pour ces travaux qui ont nécessité l'aide de la CRAMCO (Caisse Régionale d'Assurance Maladie du Centre Ouest¹⁰⁰).

La recherche d'un espace pour les familles qui tentent de se sédentariser est une entreprise difficile pour les travailleurs sociaux qui sont confrontés à une importante pénurie de terrain en région Poitou-Charentes. Cette pénurie a des conséquences directes sur l'accès des familles à la propriété.

Enfin, un autre phénomène se dégage: celui de la sédentarisation sur les aires d'accueil. De nombreuses associations déplorent aujourd'hui ce constat. Des familles entières se sédentarisent sur ces espaces par faute de moyens pour continuer la circulation, ou bien par pénurie d'espaces appropriés pour le stationnement. Ainsi, ces aires d'accueil, instaurées à la base pour accueillir les populations circulantes et en transition, voient leur fonction première détournée. C'est le cas, par exemple, de l'aire d'accueil de la Croix de Bois, à Poitiers ouest, où de moins en moins de nouveaux arrivants « se sont risqués » à s'arrêter sur cet espace de stationnement. En 2008, seulement deux passages ont été enregistrés; deux familles s'étant installées de façon permanente sur cet espace depuis plusieurs années. Celles-ci se sont appropriées le terrain, refusant l'installation d'autres familles voulant y stationner. Pour l'ADAPGV 86, en charge de sa gestion, cette aire est devenue une réelle « zone de non-droit ». En 2010, ce terrain a été libéré par les familles et l'aire d'accueil a été définitivement fermée.

1.3.2. « L'avant politique publique »: quand les Voyageurs se sédentarisent: l'exemple de la région wallonne en Belgique

En Belgique, face à l'absence de réglementation, le stationnement et l'accueil reposent sur une acceptation symbolique et un engagement moral du Bourgmestre. Rappelons qu'il n'existe qu'une seule aire de passage officielle (bientôt aménagée en aire d'accueil) en région wallonne. Elle se situe à Bastogne, dans le sud de la région, à une dizaine de kilomètres de la frontière luxembourgeoise. Très peu équipée (seulement approvisionnée en eau et en électricité) cette aire de passage n'est que très peu fréquentée par les familles.

Cette partie du travail de terrain a donc été plus difficile puisque les espaces de stationnement officiels n'existent pas ou très peu. Des demandes formulées au préalable auprès des Bourgmestres, des médiateurs des CPAS, mais également auprès de la population locale,

¹⁰⁰ Devenue au 1^{er} juillet 2010, la CARSAT: Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail Centre Ouest.

m'ont permis de localiser des lieux de halte plus ou moins temporaires. Ainsi, j'ai pu prendre connaissance de ces lieux de stationnement seulement par le biais du bouche à oreille puisque je ne possédais aucun moyen de les connaître avec précision. Demander à la population si elle avait connaissance de lieux de stationnement de familles rroms m'a permis d'échanger avec elle sur sa vision de cette communauté. Bien que mes recherches aient couvert presque la totalité de la région wallonne, je me suis plus particulièrement intéressée aux villes de Mons, de Namur et de Ghlin. Cette dernière commune, illustre la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui les populations circulantes en manque d'espaces de stationnement légaux. C'est également un bon exemple pour analyser la position des Bourgmestres quant à l'accueil des Rroms sur leur territoire.

« En 1983, un complexe commercial voulait s'installer sur un terrain qui jouxtait celui où étaient installées des familles de gens du voyage. Ces dernières ont donc été obligées de se délocaliser et elles ont été installées sur le site de Ghlin. En parallèle à cela, un plan d'aménagement a été prévu pour ce terrain, cependant, aucune application effective sur le terrain n'a été engagée. Au niveau administratif, il n'y avait aucune gestion, alors, les familles présentes sur le terrain « se sont comme dit senties comme en état de souverain » (Terrain, Mons, 2007, J.C.F et S.F, assistants social, coordinateur gens du voyage de la ville de Mons).

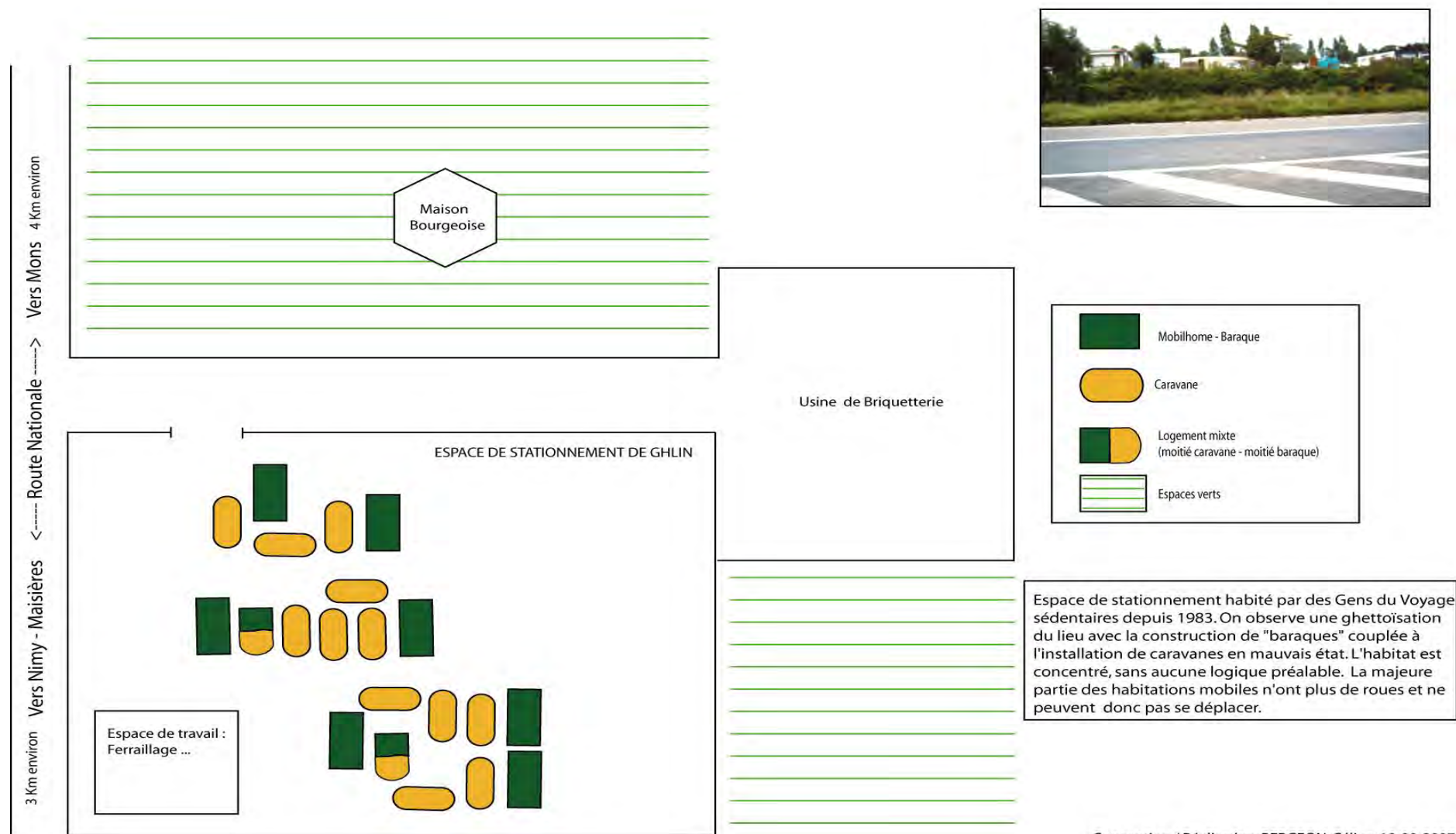
Effectivement, ces familles ont aménagé et construit leur espace de vie sans se soucier au préalable du code de l'urbanisme. Elles se sont appropriées cet espace en le transformant en lieu de vie à part entière. Des caravanes ont été sectionnées en deux parties avec une section « en dur » venue s'accoler à la « section caravane ». Ce bâti, totalement imaginé par les familles, représente symboliquement l'aspect dual des populations circulantes, bien que les caravanes, après cette opération, ne soient plus en état de circuler. Ceci a d'ailleurs été le problème majeur des autorités quand elles ont voulu « délocaliser » les familles. Elles n'avaient alors aucun moyen de déplacer les caravanes, au risque de les voir s'effondrer. Ainsi, relocaliser les familles signifiait également, leur redonner une habitation.

« Aujourd'hui pour le site de Ghlin, on peut parler de ghetto. Il n'y a aucun respect du code de l'urbanisme wallon. Depuis 2001, l'administration s'est réveillée, et ils...nous réfléchissons sur des démarches adéquates, avec notamment, un plan d'assainissement du site. De plus en plus de communes refusent l'installation des familles. Aujourd'hui, il n'y a principalement que la ville de Mons qui accepte d'accueillir, mais on reste en difficulté car on ne peut pas accueillir tous les groupes qui passent dans le Hainaut. Ça rebondit un peu comme « une balle de ping-pong ». (Terrain 2007, CPAS de Mons, J.C.F).

En effet, sur ce site de Ghlin, ont été effectuées des mesures environnementales. Les experts ont découvert que les familles vivaient sur un terrain pollué, notamment à cause de leurs activités professionnelles de ferrailage, de récupération et de travail des métaux. Pour des raisons sanitaires, les familles ont donc été relogées temporairement. L'espace a été dépollué, réaménagé puis réinvesti par les familles. Depuis l'entrée du terrain, des caravanes et du bâti sont visibles. On peut également y distinguer des constructions en dur. Le schéma ci-dessous

représente l'organisation du terrain de sédentarisation illicite de Ghlin en 2007. Comme les espaces de stationnement sédentaires dans la région Poitou-Charentes, les familles ont organisé leur lieu de vie en deux parties: un espace d'intimité familiale et un espace fonctionnel de travail. Un triple habitat est présent: les caravanes, les bâtiments en dur et l'habitat mixte (caravane et dur). Selon les médiateurs sociaux rencontrés lors des entretiens, ces situations sont la conséquence d'un désengagement et d'un désintérêt des institutions politiques. L'absence de législation spécifique concernant le stationnement des familles rroms induit des situations complexes qui perdurent dans le temps.

Schéma 5. 3: Organisation de l'espace de stationnement de Ghlin en 2007



Il apparaît donc que la sédentarité comme la mobilité posent des difficultés d'organisation. La confusion entre habitat et pratiques ou encore entre habitat et habitant reste prédominante. Pourtant, les exemples sont significatifs: bien que les familles arrêtent la circulation, la caravane reste, les activités professionnelles traditionnelles perdurent, l'organisation de la cellule et de la vie familiale demeurent. La volonté sous-jacente de sédentarisation, introduite par l'instauration des espaces de stationnement, ou encore par le durcissement des procédures liées à l'exercice d'activités ambulantes, a échoué. En effet, en sédentarisant les familles, le législateur pensait « mettre à la norme » la totalité d'un mode de vie. Néanmoins, « *La sédentarisation devrait être envisagée comme le cas extrême des processus de déplacements limités dans l'espace plutôt qu'un état établi, définitivement achevé ou non* » (Gataly, 1989: 46). Les Voyageurs sédentaires dérangent autant que ceux qui sont encore en circulation car l'arrêt de l'élément « perturbateur », la mobilité, n'engendre pas la perte des pratiques inhérentes à celle-ci. Habiter en caravane gêne, entreposer les matériaux sur l'espace de résidence dérange : le mode de vie trouble toujours. Les pratiques restent semblables et le législateur n'a pas réussi à éviter le maintien des repères culturels après le processus de sédentarisation.

1.3.3. La question du choix au regard de la « mal-sédentarisation »

La notion de choix, autant dans l'acte de sédentarisation que dans l'acte de la circulation¹⁰¹, est intéressante. Le travail de terrain m'a permis de mettre en lumière la manière dont est vécue la sédentarité, quand celle-ci relève d'un choix volontaire. En effet, quand elle est voulue, la halte prolongée est vécue de façon plus sereine, contrairement aux familles qui s'arrêtent pour des difficultés liées au quotidien du voyage. Vécue comme une évolution dont la durée n'est pas forcément indéterminée quand elle relève d'une volonté précise, elle prend cependant des aspects de perte de repères culturels quand celle-ci s'inscrit dans une logique de soumission. Quand un mode de vie est structuré par l'intermittence de la circulation et de la halte, le choix d'une pratique par rapport à l'autre doit émaner de celui qui le vit.

Les médiateurs des associations travaillant auprès des Rroms parlent de « *mal sédentarisation* », notamment quand des groupes sédentarisés perdent non seulement leur motilité¹⁰² mais également les possibilités de vivre leur halte prolongée selon une organisation liée au voyage. Comment la « vie communautaire » peut-elle être conservée dans un habitat classique ? En effet, de nombreuses opérations de relogement de Voyageurs déjà sédentarisés (par exemple sur des aires d'accueil) ou en demande de sédentarisation sont entreprises. Le

¹⁰¹ Je traite ici seulement du choix dans la sédentarité. Le choix dans la circulation sera exposé dans le point suivant

¹⁰² Nous entendons ici le terme de motilité comme la capacité des groupes à se déplacer. La définition de Vincent Kaufmann retranscrit de façon pertinente cette conception de la motilité et peut être définie comme « *la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. L'usage de ce potentiel peut soit conduire à la réalisation d'une mobilité sociale ou spatiale, soit au renoncement actif, à la décision de ne pas être mobile en vue du maintien du champ des possibles, soit à la reconstruction d'un nouveau champ de motilité* » (Kaufmann, 2004: 33).

logement social apparaît comme la meilleure solution, notamment pour les élus, mais « *les logements sociaux qui leur sont proposés sont souvent des logements culturellement inadaptés. Situés en étage, ils sont trop exigus pour permettre les regroupements familiaux, et trop inaccessibles, dans le dédale des escaliers et des ascenseurs, pour favoriser les rencontres. Ceux qui s’y trouvent s’y sentent isolés, abandonnés, et les liens de solidarité sont rompus, pour des familles dont la vie en communauté et par la communauté est la principale raison d’être et le mode d’exister* » (Liégeois, 1994: 177). Le mode d’organisation communautaire des groupes rencontrés ne correspond pas aux options offertes par le logement social. La vie communautaire introduit une vie en groupe où la proximité est nécessaire. Les familles souhaitent des alternatives pérennes quant à leur stationnement mais peu de solutions leurs sont offertes. La pénurie de terrain est réelle, les seuls existants sont majoritairement dans des lotissements qui proposent très peu de possibilités en termes de diversité des modes d’habiter.

La question du choix est essentielle et se décline en plusieurs points. Tout d’abord, le choix de se sédentariser avec son groupe est fondamental, si nous considérons son importance sur l’équilibre individuel et collectif : « *ces habitudes [liées à l’organisation] semblent rester profondément ancrées dans les mentalités, malgré le passage du nomadisme à la sédentarisation* » (Formoso, 1987: 150). Par ailleurs, le choix quant à la localisation du lieu de sédentarisation apparaît tout aussi primordial. Les réseaux qui ont été déployés pendant la période de circulation peuvent être sollicités ponctuellement pendant la sédentarisation. Par ailleurs, les familles sédentaires rencontrées affirment que leur lieu de sédentarisation n’est pas anodin. En effet, il est autant lié à des logiques d’appartenance et symboliques qu’à la fréquentation de ce lieu en période de circulation. Le lieu de vie sédentaire fait partie intégrante d’une mémoire.

« Moi, je suis d’ici. C’est pour ça que je suis installé ici. Mes cousins sont pas loin, mes fils aussi. Alors, aller ailleurs...je sais pas...Puis on voyageait quand même beaucoup dans la région. Même nos ancêtres, ils sont pas loin... J’crois que la question s’est même pas posée en fait hein. On était d’ici, on connaissait le pays, donc on s’est arrêté là » (Terrain, Charente-Maritime, 2006, homme manouche à la retraite).

D’après les entretiens, donner le choix aux familles de leur mode d’habiter est essentiel, notamment parce qu’elles souhaitent reproduire leur organisation familiale traditionnelle. Ce choix permet de ne pas rompre de façon brutale avec les habitudes de vie nomades. Cette aversion pour la rupture montre que la sédentarisation ne peut être définitive, notamment du fait que le quotidien sédentaire est aménagé dans l’optique d’un nouveau départ possible, au sens propre.

Ces familles sont demandeuses de terrains familiaux de sédentarisation (locataires ou propriétaires). D’autres, au contraire, bien que minoritaires, s’inscrivent dans une démarche d’émancipation par rapport au reste du groupe. Ainsi, sur le territoire de la Communauté

d'Agglomération du Grand Poitiers, en 2007, onze familles ont sollicité le centre social pour un accompagnement à la recherche d'un logement. La caravane ne satisfaisant plus ces familles, elles ont demandé un relogement en habitat individuel. Ces Voyageurs habitaient auparavant sur un terrain familial avec d'autres familles appartenant au groupe élargi. Ce type de demande émane souvent de familles avec des enfants à charge et dont le projet de sédentarisation est avancé. En effet, les associations, qui les accompagnent dans leur projet de sédentarisation, leur fournissent des informations ciblées concernant les modalités possibles de leur sédentarisation. Les médiateurs sociaux leur précisent notamment les conséquences d'un habitat classique et individuel sur les solidarités familiales. Dans le même temps, ils les avertissent des démarches administratives parfois lourdes, exigées par un mode de vie sédentaire. Dans le cadre du logement de type individuel et social, les bailleurs publics sont logiquement les plus sollicités¹⁰³.

Ainsi, cette « *mal-sédentarisation* », mentionnée par les travailleurs sociaux, peut être imputable à deux raisons: soit d'un mauvais choix, soit d'un choix qui a été fortement incité. A ce titre, l'importance de la décision de la famille et du groupe est primordiale. Si le choix est réfléchi et qu'il s'inscrit dans un projet de vie, la sédentarisation se déroule dans de bonnes conditions. Cependant, franchir le pas de la sédentarisation reste une étape complexe. En 2007, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais, huit familles qui ont engagé un processus de relogement en habitat sédentaire se sont désistées, les causes évoquées par les familles étant principalement les contraintes et les lourdeurs administratives. Aussi, ces familles n'étaient sûrement pas prêtes à s'inscrire dans une démarche de sédentarisation en habitat classique (source : ADAPGV 86). En revanche, quatre familles ont mené leur projet de sédentarisation à la réalisation: trois d'entre elles sont aujourd'hui en terrain familial et une en habitat classique.

Ces sédentarisation démontrent malgré tout la persistance des habitudes de vie liées au voyage. Les Voyageurs qui souhaitent se sédentariser rencontrent de réels obstacles, notamment dans la recherche de lieux disponibles. L'autre possibilité, celle de la location, se heurte à des problèmes de représentations de la part des bailleurs privés. Par la suite, les Voyageurs posent souvent des difficultés quant à l'appropriation de leur lieu de vie lorsqu'il s'agit de location.

¹⁰³ Les bailleurs privés ne sont que très peu sollicités, de par les garanties demandées par les propriétaires ou les agences immobilières.



GHLIN NOMADES

"Le terrain pollué ? Un prétexte pour nous expulser"

Les habitants du camp de Ghlin se disent victimes d'injustice et réclament le droit à la différence

Le 21 octobre dernier à l'aube, 200 policiers investissaient le camp des Hirondelles, situé sur la route de Wallonie, à Ghlin. Une opération d'envergure qui faisait suite notamment à l'agression dont avaient été victimes une semaine plus tôt plusieurs policiers ayant tenté d'appréhender un habitant des lieux s'étant rendu coupable d'infractions de roulage. Dans la foulée, les policiers montois en avaient profité pour procéder à diverses vérifications d'ordre urbanistique et environnemental, tandis que leurs collègues de la police judiciaire se penchaient sur un volet "trafic de voitures" et un autre portant sur la disparition de deux Camerounais enlevés à Bruxelles et supposés enterrés à Ghlin.

Si aucun corps n'a été découvert depuis lors, l'opération policière avait toutefois mené à l'arrestation et à l'inculpation de quatre personnes, ainsi qu'à la saisie d'armes, de munitions et de marchandises provenant de vols. Quelques jours plus tard, forte des conclu-

sions de la police de l'Environnement, la Ville de Mons ordonnait l'évacuation du camp, fortement pollué, pour le 31 mars prochain au plus tard.

Autant de mesures que n'admettent pas les habitants du camp des Hirondelles, qui évoquent, soutenus en cela par la Ligue des Droits de l'Homme, l'Observatoire citoyen et Picardie Laïque, l'injustice dont ils disent faire l'objet.

"Nous voulons dénoncer l'amalga-

"Si on disperse ces familles, on leur arrache leur identité"

me et le traitement discriminatoire dont ces familles sont victimes, expliquait le président de Picardie Laïque. Sous prétexte qu'ils vivent différemment, on les accuse en effet de tous les maux."

Des maux - voir les faits reprochés plus haut - qu'ils nient haut et fort : "Les Camerounais, on les cherche toujours. Et les voitures saisies nous ont toutes été rendues. Donc..."

Et d'accuser Ville et Police d'avoir usé d'un prétexte - la pollution du sol - pour mettre fin à leur mode de vie.

"Car les gens du voyage ont une

culture spécifique, soulignait l'abbé Masson, aumônier national des gens du voyage. Une culture qui repose sur le clan. D'où l'importance d'un terrain comme celui-ci. Si on disperse ces familles, on leur arrache leur identité."

Pas question dès lors pour les occupants des lieux de quitter sa caravane pour un logement social, comme le voudrait la Ville de Mons : "Le seul problème, c'est la pollution du sol. Problème qui existe depuis longtemps, mais que la Ville n'a jamais tenté de résoudre. Qu'elle recherche donc les subsides auxquels elle a droit et qu'elle nettoie notre terrain. Ou qu'elle nous en propose un autre. Car nous refusons d'abandonner notre mode de vie pour autant..."

Un abus de droit selon le représentant de la Ligue des Droits de l'Homme : "Raison pour laquelle nous lançons un appel à tous les politiques démocratiques, s'ils existent encore, pour que de telles voies de fait ne se reproduisent pas..." ■■■ G.W.

2. Le refus du stationnement balisé: se défendre par la pratique déviante

Deux faits expliquent le stationnement illicite. Premièrement, il existe puisque les aires d'accueil ne sont pas en nombre suffisant et qu'elles sont inadaptées (Humeau, 1995: 152). Deuxièmement, le stationnement illicite peut être volontairement pratiqué par les familles qui refusent « l'arrêt balisé ». Celui-ci induit une circulation plus ou moins « artificielle », dans le sens où les lieux de halte sont clairement identifiés. Les lieux de stationnement deviennent « plutôt qu'une invitation au voyage en parsemant la France d'étapes repérées ou adaptées, un lieu de contrôle, de regroupement surveillé d'une population-problème » (Charlemagne, 1983: 16). Ainsi, cette pratique déviante comme moyen de contestation a été mise en avant par de nombreuses familles interviewées.

2.1. Le stationnement sauvage, une pratique « encouragée » par la loi

« Souvent, on aimait bien aller sur le bord de la Charente. C'était un coin vert, très beau...on était tranquille. On pouvait s'arrêter plusieurs jours, voire plusieurs semaines, puis on repartait » (J.J, terrain, 2005, Charente-Maritime).

J.J ne peut plus aujourd'hui s'arrêter comme il veut. Depuis l'apparition des textes législatifs cadrant le stationnement et, par là-même, la mobilité des groupes de Voyageurs, « s'arrêter là où on veut » est devenu hors-la-loi. L'inscription du stationnement, par le biais de la loi, a introduit le stationnement non encadré (ici compris comme non prévu, au même titre par exemple que le camping sauvage) dans l'illégalité. L'article 9 de la loi Besson de 2000 vient préciser les modalités du stationnement illicite :

Encart 5. 1: Article 9 de la loi de 2000 sur l'accueil des Gens du Voyage

I.-Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent en application de l'article 2, son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'article 1er. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire ou qui appartiennent à un groupement de communes qui s'est doté de compétences pour la mise en œuvre du schéma départemental. Les mêmes dispositions sont applicables aux communes qui bénéficient du délai supplémentaire prévu au III de l'article 2 jusqu'à la date d'expiration de ce délai ainsi qu'aux communes disposant d'un emplacement provisoire faisant l'objet d'un agrément par le préfet, dans un délai fixé par le préfet et ne pouvant excéder six mois à compter de la date de cet agrément.

II.-En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, le maire, le propriétaire ou le titulaire du droit d'usage du terrain occupé peut demander au préfet de mettre en demeure les occupants de quitter les lieux.

La mise en demeure ne peut intervenir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publique.

La mise en demeure est assortie d'un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. Elle est notifiée aux occupants et publiée sous forme d'affichage en mairie et sur les lieux. Le cas échéant, elle est notifiée au propriétaire ou titulaire du droit d'usage du terrain.

Lorsque la mise en demeure de quitter les lieux n'a pas été suivie d'effets dans le délai fixé et n'a pas fait l'objet d'un recours dans les conditions fixées au II bis, le préfet peut procéder à l'évacuation forcée des résidences mobiles, sauf opposition du propriétaire ou du titulaire du droit d'usage du terrain dans le délai fixé pour l'exécution de la mise en demeure

Le schéma actuel¹⁰⁴ de la procédure d'expulsion s'effectue en plusieurs étapes: dans un premier temps, le maire saisit le préfet, qui ordonne l'expulsion lorsque l'arrêt d'interdiction de stationner apposé par le maire de la commune n'a pas été respecté par les Voyageurs. Puis, si l'expulsion préfectorale n'est pas exécutée par ces derniers, ou bien si elle est simplement impossible à effectuer (dans le cas où les conditions légales de l'évacuation forcée par le préfet ne sont pas remplies¹⁰⁵), le maire saisit le Tribunal Administratif, ainsi que le Tribunal de Grande Instance, pour demander une expulsion ordonnée par le juge.

Les sanctions pénales induites par la pratique du stationnement illicite, et surtout par le refus de libérer les lieux après une expulsion ordonnée par le juge, sont au nombre de trois et sont reprises par la loi de Sécurité Intérieure de 2004 introduite par Nicolas Sarkozy:

- Peine de 6 mois d'emprisonnement maximum et 3 750 € d'amende (art.322-4-1 Code pénal).
- Suspension du permis de conduire pour une durée maximum de 3 ans (art.322-15-1 Code pénal).
- Confiscation du véhicule automobile (mais impossibilité de mise en fourrière de la caravane) (art. 322-15-1 Code pénal).

Un point essentiel à soulever est le paradoxe qui existe entre la volonté d'expulser, et les sanctions encourues si les Voyageurs ne respectent pas la décision du préfet ou du juge. Le souhait premier des maires est que l'espace occupé illicitement soit libéré, alors que les sanctions visent directement les « outils de la mobilité »: le permis de conduire et le véhicule automobile. Que fait donc une famille qui n'a pas obéi à l'ordre d'expulsion et qui se retrouve sans moyen de locomotion pour partir réellement ? Dans les faits, les groupes de Voyageurs qui stationnent de manière illicite sont évacués par les forces de l'ordre et repartent généralement à la recherche d'un autre lieu de stationnement.

Le stationnement illicite est, par conséquent, défini et sanctionné avec la loi de 2000, qui est soumise à une évolution constante. Quelles peuvent être les figures du stationnement illicite quand celui-ci n'est pas défini par la loi ? Autrement dit, le stationnement illicite existe-il quand le stationnement légal n'est pas spécifié législativement ? C'est le cas de la région wallonne. Néanmoins, bien que celui-ci ne soit pas légiféré, les expulsions des Voyageurs par

¹⁰⁴ Les alinéas de la loi de 2000 concernant le stationnement illicite ont été modifiés par la loi du 18 mars 2003 relative à la sécurité intérieure et par le décret n° 2007-690 du 3 mai 2007, JO du 5 mai 2007. Ces deux modifications introduisent une procédure simplifiée et plus rapide d'expulsion des groupes de Voyageurs en stationnement illicite.

¹⁰⁵ Par exemple, une commune ne respecte pas son obligation légale d'accueil ou bien le Préfet juge que l'intervention de la force publique est inappropriée ou encore le lieu du stationnement illicite concerne un terrain privé à caractère économique

les forces de l'ordre existent. Certaines communes exploitent encore la loi de 1798 qui interdit le stationnement des groupes rroms plus de 24h sur un terrain communal. Un des points essentiels concernant ce stationnement illicite réprimé, mais non légiféré, est que les Voyageurs ne peuvent avoir recours à l'application de la loi de l'accueil qui n'existe pas. En France, quand les groupes arrivent sur un territoire sur lequel il n'y a pas de dispositif d'accueil malgré l'obligation légale, ils peuvent choisir de faire valoir leur droit de stationner dans des conditions décentes. Le Voyageur, en France, a donc un « outil législatif » qui peut lui servir en cas de négociation pour la durée de la halte. Ce n'est pas le cas en Wallonie où les groupes expulsés n'ont aucun droit à faire valoir.

Ces contextes législatifs différents nous permettent d'enrichir notre étude d'une mise en confrontation des régions Poitou-Charentes et wallonne, en mettant notamment en relation l'existence ou l'absence d'une politique publique avec les pratiques de stationnement illicite. Etant donné que ce type de halte est légiféré en France, l'hypothèse principale serait que cette pratique n'existe plus ou que très peu. L'analyse de l'exemple de la région Poitou-Charentes permet de voir de quelle manière le cadre législatif a impacté ces pratiques.

2.2. Le stationnement illicite en question

Si les expressions « stationnement illicite » et « stationnement sauvage » sont largement employées par les élus locaux, il semble nécessaire d'apporter une nuance puisque l'arrêt ne peut être illégal, notamment lorsque les communes n'ont pas rempli leurs obligations d'accueil. Ainsi, le terme de « stationnement spontané » est plus propice à l'analyse des pratiques de stationnement quand la loi n'est pas respectée par les collectivités locales (Bidet, 2009: 105). Dans ce souci de distinction, nous employons donc l'expression « stationnement sauvage » et/ou « illicite » lorsque les familles s'arrêtent en dehors des structures officielles existantes, et « stationnement spontané » quand elles n'ont pas d'autres choix que de stationner « librement ».

Le stationnement libre est une des premières causes de la création de l'article 28 de la loi Besson de 1990, puis de la loi de 2000. A cette époque, « *ils [les élus locaux] sont quasi unanimes à s'élever contre le stationnement sauvage¹⁰⁶ perçu comme une grave nuisance pour des motifs objectifs et, pour des raisons subjectives en rapport avec les préjugés des sédentaires à l'égard des gens du voyage* » (Rapport Delamon, 1990: 25). En plus d'être une gêne, ce type de stationnement a un coût. En effet, « *plus de 27 500 caravanes stationnent illicitement tous les jours en France, soit près de 22 000 camps par an [...]. Si le coût de chaque stationnement est estimé en moyenne à 8 000 euros (dégradations et remise en état, préjudices matériels, commerciaux ou psychologiques, etc.) cela fait: 176 000 000 d'euros* » (Merchat, 2000). Ainsi, 22 000 lieux de stationnement illicites par an seraient créés par les Voyageurs à partir des années 2000. Cela représente environ 60 lieux d'arrêt illicites par jour,

¹⁰⁶ Notons ici la confusion du législateur entre le stationnement sauvage et spontané. En 1990, très peu d'aires d'accueil existent car seul l'article 28 de la loi Louis Besson vient « inciter » les communes à réaliser un dispositif d'accueil.

nombre qui augmente parce que « *le déficit d'aires de stationnement conduit les gens du voyage à s'installer sur des terrains privés et légitime, à leurs yeux, les transgressions que cela entraîne. Leur mode de vie les « oblige » à la transgression, et la transgression devient leur mode de vie* » (Merchat, 2000). En effet, une cause essentielle du stationnement sauvage est la pénurie d'espaces de stationnement officiels, ce qui place les Voyageurs dans une situation récurrence de transgression. Ce manque considérable d'aires d'accueil interpelle, alors que la loi a été votée il y a maintenant plus de dix ans. D'ailleurs, le législateur constate et s'interroge sur l'inapplication de la loi: « *La France comptait 400 000 personnes qui refusaient un mode de vie sédentaire, et que ce choix devait être respecté, dès lors qu'il ne troublait pas l'ordre public. Il convient cependant de résoudre le problème des emplacements qui ne sont que 8 000 alors qu'il en faudrait 40 000, a expliqué le ministre. Il a rappelé que M. Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur, avait abrogé la circulaire de 2001¹⁰⁷ du gouvernement Jospin, jugée trop contraignante pour les communes* »¹⁰⁸. La principale cause actuelle du stationnement sauvage est alors explicitement mentionnée par le législateur. Les Voyageurs, quant à eux, sont dans l'obligation de s'arrêter sur des terrains officiels qui n'existent pas, ou très peu. L'intense fréquentation de ces lieux, à certaines périodes de l'année, démontre qu'il manque, à ce jour, un nombre considérable d'espaces de stationnement. L'inapplication de la politique publique induit des comportements déviants et des pratiques illégales.

« Dans le temps, on n'avait pas de places désignées. Souvent, on pouvait stationner sur la place d'un village ou un autre type de place, et il y avait une pancarte où était inscrit « stationnement interdit à plus de 48h ». il y avait beaucoup de problèmes de nettoyage et d'hygiène car certaines familles ne nettoyaient pas derrière elles et la commune était obligée de le faire donc, de plus en plus de maires ont interdit le stationnement, même pour une courte durée. Donc, les groupes qui prenaient soin du lieu où ils s'arrêtaient ont été pénalisés par le manque d'hygiène de certains groupes. Et il était presque interdit de s'arrêter, pourtant, quand on avait des centaines de kilomètres derrière nous, il fallait qu'on s'arrête. Quand on arrivait, pas longtemps après, deux, trois heures après, la police arrivait pour nous chasser. On leur demandait « Où vous voulez qu'on aille ? On peut s'arrêter nulle part » Et le policiers répondaient: « Ca vous vous débrouillez, ce n'est pas notre problème, mais vous devez partir » (Terrain Charente-Maritime, J.J, manouche sédentarisé en reprise du Voyage, 2004).

L'absence d'une loi se fait ressentir mais la non-application et, surtout, la mauvaise application de politiques publiques engendrent également de la gêne et favorisent des pratiques illégales de stationnement, au point d'amorcer des situations conflictuelles entre les Voyageurs (Laflamme, 2007: 274).

Des Voyageurs ont ainsi précisé que les aires d'accueil ne répondaient pas à leurs attentes, notamment en termes de possibilités de stationnement communautaire. En effet, l'architecture même de l'espace de stationnement empêche la vie de groupe. Comme nous l'avons vu sur les

¹⁰⁷ Loi qui imposait aux communes des normes techniques pour la réalisation des aires d'accueil

¹⁰⁸ Installation illicite des gens du voyage: Mme Sylvie Desmarescaux interpelle le gouvernement sur les difficultés de procédure. <http://carrefourlocal.senat.fr> – Consulté le 27/10/09

schémas d'organisation des terrains familiaux, la disposition des caravanes est un acte soigneusement réfléchi, il met en avant un arrangement particulier, divisé en deux parties: celle de l'intimité de la vie familiale, et celle de l'activité professionnelle.

« Ils sont tous les uns sur les autres. C'est vraiment mal, les aires d'accueil. Vous êtes déjà allée sur une aire d'accueil ? Vous avez vu comme c'est fait ? Ils habitent tous avec tout le monde. Y a pas de place...c'est pas ça le voyage...ils peuvent rien faire, c'est vraiment du parking de caravanes...et d'êtres humains » (Terrain Deux-Sèvres, femme manouche sédentarisée en terrain familial)

« Bon c'est vrai qu'on est pas forcément bien ici. On aimerait plus rester en famille...pas forcément voir les autres. Vous voyez qu'on ait notre truc à nous. Aussi, il faudrait qu'ils pensent, ceux qui font les aires d'accueil, qu'on est des Voyageurs et qu'on vit souvent dehors. Un coin grillade par exemple. Mais c'est vrai que question...euh comment dire...question qu'on est tranquille, bah souvent c'est pas ça hein. Vous croyez que vous pourrez, vous, vivre tout le temps avec vos voisins ? » (Terrain, Charente-Maritime, 2007, homme manouche en aire d'accueil).

Le stationnement illicite peut être envisagé comme un mode de refus de « l'arrêt balisé » et de « l'effet de parking ». De nombreuses familles, attachées à leur liberté d'aller et venir, souhaitent s'arrêter où elles le souhaitent et refusent de stationner sur les aires d'accueil, car elles les ressentent comme une entrave à leur mode de vie. Stationner sur des lieux interdits leur permet ainsi de mettre en avant le refus du stationnement balisé. Dans ce cas précis, la transgression n'est pas subie, mais elle est choisie et devient l'expression d'une contestation. Ceci constitue également la marque d'une nostalgie du temps passé, où les groupes pouvaient stationner où ils le souhaitaient. La pratique du stationnement libre, malgré la législation du stationnement, démontre que ces politiques publiques sont venues modifier, du moins perturber, les pratiques circulatoires des groupes rroms. Certains acceptent malgré tout, par soumission, par commodité ou par obéissance, la législation en vigueur tout en la contestant:

« Non, nous ne pouvons plus voyager aux mêmes endroits que nos parents car les lois ont changé et nous sommes interdits de stationnement dans la plupart des villes. Alors, nous allons sur les campings et payons plus cher que les sédentaires parce que, soi-disant, nous sommes plus riches ! Mais c'est du n'importe quoi ! » (Source: extrait d'un mail du 15-03-04. Communication personnelle. Entretien par mail avec une femme Yéniche résidant en Suisse.)

Ces haltes illicites sont, en majeure partie, le fait de familles dont le degré de circulation est encore élevé. Ainsi, l'inapplication de la loi, mais également sa mauvaise application, rendent la halte compliquée. Par ailleurs, diverses logiques interviennent dans le choix de s'arrêter illégalement, pour preuve, le discours de quelques familles qui refusent de stationner sur le même lieu que des familles « semi-sédentaires » ou « sédentaires »: l'appropriation des lieux de vie n'est pas la même selon la durée du stationnement¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Nous reviendrons de façon plus détaillée sur ces processus d'appropriation dans le chapitre 7

Les trois principales causes liées au stationnement illicite sont donc le manque de places libres sur les lieux de stationnement officiels, l'inadéquation de l'architecture de ces espaces avec l'organisation familiale communautaire et le refus comme mode de contestation.

Il convient enfin de s'arrêter à nouveau sur les grands rassemblements (groupes de plus de 30 familles) qui occasionnent régulièrement des problèmes de stationnement illicite. Les communes, et plus généralement les communautés de communes ou d'agglomération, disposent de terrains spécifiques pour les grands rassemblements (c'est le cas de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers ou encore de l'agglomération niortaise). Ce type de réunion est, en général, cadré et prévu quelques semaines, voire quelques mois avant l'arrivée des caravanes. Néanmoins, les autorités locales font régulièrement l'expérience d'arrivées imprévues de grands groupes qui déclenchent alors l'ensemble du processus lié au stationnement illicite (expulsion notamment).

Les chiffres à l'échelle nationale concernant ce phénomène restent flous et difficilement utilisables. Néanmoins, les associations locales sont quotidiennement « sur le terrain » et sont prévenues assez rapidement d'un lieu de halte illicite. Elles peuvent par conséquent procurer des données correctes puisqu'une de leur mission est l'accueil des familles, quel que soit leur mode de stationnement. Elles détiennent donc un rôle d'information (orienter les familles vers les aires d'accueil existantes), de médiation (avec la population voisine du lieu de halte illicite) et de négociation (quand les aires d'accueil officielles sont pleines, des discussions s'engagent sur la durée autorisée de stationnement). Les haltes sauvages et illicites se déroulent généralement sur des terrains non adaptés et dépourvus de toutes commodités sanitaires. A cela, s'ajoute une crainte de l'expulsion constante. Ainsi, certaines familles ont modifié, par obligation, leurs pratiques circulatoires, en modifiant leur espace de circulation au sein d'une aire géographique plus réduite.

2.3. Le stationnement illicite et sauvage en région Poitou-Charentes

Pour cette approche, plusieurs sources sont ici mobilisées: celles issues de l'observation directe, celles d'entretiens et celles issues de sources secondaires provenant des bilans d'activités des associations de la région.

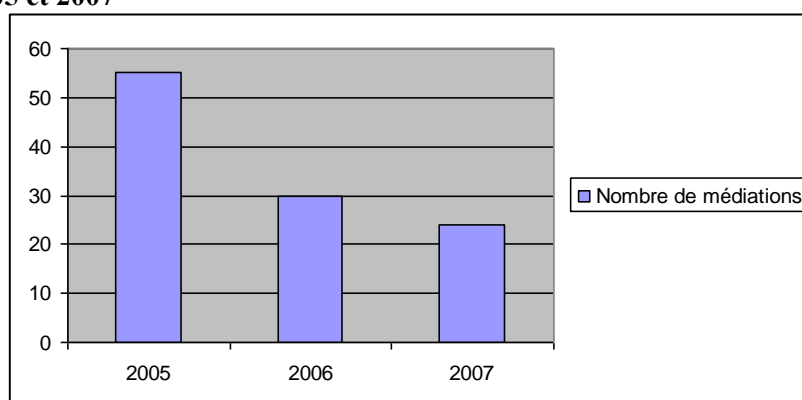
Deux situations vont être analysées pour illustrer la corrélation qui existe entre la pénurie d'espaces de stationnement adaptés et le stationnement sauvage.

Le premier cas présente une famille manouche de Charente-Maritime qui habite dans la commune « S ». La visite de cette famille s'est organisée avec l'aide d'une assistante sociale de la Caisse d'Allocation Familiale (C.A.F), en charge du suivi social de cette famille. Ma situation d'observatrice a découlé d'une crainte formulée par la famille. Leur situation (un couple avec deux enfants) est très précaire. Le site sur lequel est stationnée leur petite caravane ne peut convenir pour un arrêt de longue durée (pas de revêtement stable, absence de commodités). Néanmoins, les parents n'ayant pas le choix, ils y habitent depuis plusieurs

mois. La commune « S » dispose d'une aire d'accueil « neuve » depuis 2007¹¹⁰. Néanmoins celle-ci ne s'adresse pas aux groupes de Voyageurs s'inscrivant dans une démarche de sédentarisation. La famille ne pouvait donc pas stationner sur cet espace officiel, alors que d'autres familles, également en situation de transition sédentaire, y séjournaient depuis plusieurs mois. En plus d'être surfréquentée, l'aire d'accueil officielle ne pouvait répondre à leur demande spécifique. Ils voulaient « *quelque chose à eux* » un endroit où ils pouvaient « *vivre tranquillement* » (terrain, 2007). Nous constatons donc que l'offre en matière d'habitat adapté et/ou sédentaire reste insuffisante par rapport au nombre de demandes. Cette pénurie entraîne, de fait, du stationnement illicite et sauvage.

Un deuxième exemple concerne l'aire d'accueil des Grimaudières, sur la commune de Saint Benoît, dans la Vienne. Sa situation, à proximité du bourg de Nouaillé-Maupertuis et de la ville de Poitiers, lui confère une position recherchée par les groupes rroms. Cet espace de stationnement est régulièrement en surfréquentation. L'étalement des familles dépasse les limites de l'aire et « grignote » le champ agricole voisin. En effet, « *l'aire d'accueil des Grimaudières possède un cadre naturel positif, mais parfois trop, car, tous les ans, l'été, le champ annexe est envahi par une quarantaine de caravanes, ce qui entraîne des problèmes quant à la fourniture des fluides, à la facturation et à la remise en état après le départ* » (Rapport d'activité de l'ADAPGV 86 en 2006). Le département de la Vienne est régulièrement touché par le stationnement illicite. Il possède pourtant un nombre correct d'espaces de stationnement officiels. En 2006, 30 médiations concernant le stationnement illicite ont été effectuées, ce qui est néanmoins, en nette régression par rapport à 2005. Les périodes propices à ce genre de pratique restent le printemps et la période estivale. Cependant, on remarque que ces arrêts illicites se font chaque année dans les mêmes endroits, c'est-à-dire le domaine universitaire, le site de Châlons, la Zone de la République et le Parc des expositions. La raison principale évoquée par les Voyageurs est le caractère ponctuel de leur halte. Les raisons économiques et/ou familiales sont également signalées.

Graphique 5. 1: Nombre de médiations pour stationnement illicite sur la Communauté d'Agglomération de Poitiers entre 2005 et 2007



Source: Rapport d'activité 2005-2006-2007, ADAPGV 86

¹¹⁰ Une ancienne aire d'accueil devait être réhabilitée mais la commune a préféré en créer une nouvelle.



Photographie 5. 1: Stationnement illicite sur le campus de Poitiers – juin 2010

Céline Bergeon, 2010

Photographie 5. 2: Stationnement illicite campus de Poitiers – Juin 2010

Malgré les pierres disposées à l'entrée du terrain et les buttes réalisées pour empêcher l'entrée des caravanes, le campus de Poitiers est une nouvelle fois investi par des familles Roms en 2010.



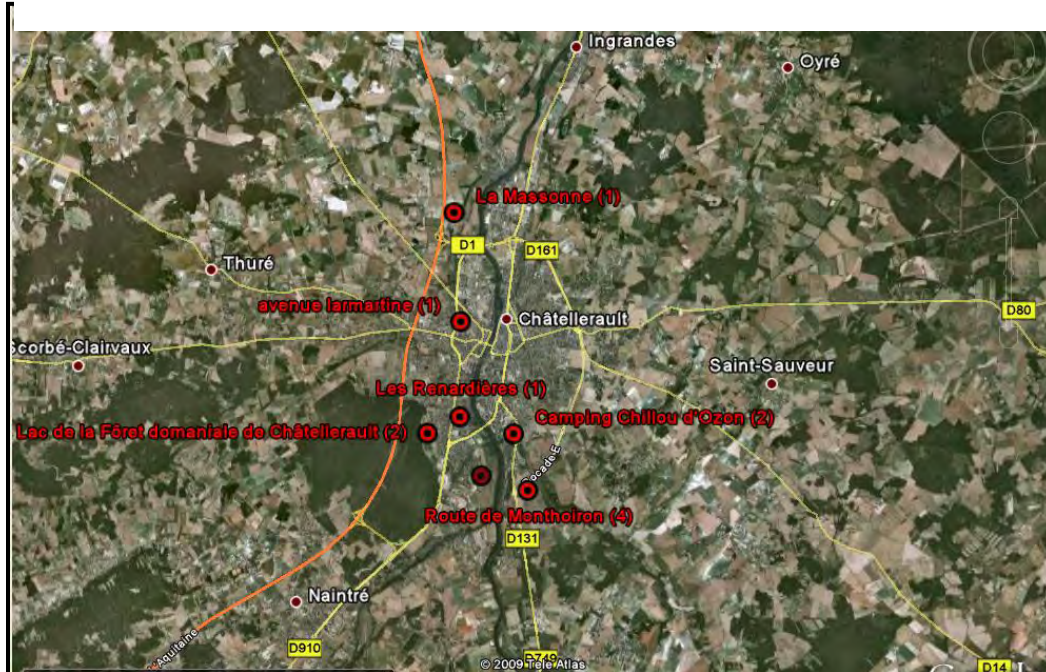
Céline Bergeon, 2010

Le nombre de lieux de stationnement illicites connus du service social de l'association de l'ADAPGV 86 est en constante baisse. La fréquence de ce type de halte a diminué de moitié entre 2005 et 2007 sur l'espace que l'association gère. La rapidité avec laquelle s'est effectuée cette baisse montre que l'offre en matière d'espaces de stationnement sur le territoire du

Grand Poitiers peut répondre, de manière générale, à la demande des Voyageurs. Néanmoins, les périodes les plus actives (du printemps jusqu'à l'automne) présentent une surfréquentation des espaces de stationnement existants, notamment lorsqu'il s'agit de groupes se réunissant pour de grands rassemblements. Ainsi, le département de la Vienne est un territoire très fréquenté par les grands groupes aux mois de septembre et d'octobre. Les uns se rassemblent pour l'ouverture de la chasse, les autres pour des réunions religieuses. En 2009¹¹¹, à deux reprises, le domaine universitaire a été investi par un groupe d'une trentaine de caravanes, faute de pouvoir stationner sur l'espace dédié aux grands rassemblements, qui était déjà fréquenté par un autre groupe.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais est également touché par le phénomène de stationnement illicite. En 2005, 17 médiations¹¹² ont été engagées pour résoudre des problèmes de stationnement illicite:

Figure 5. 1: Localisation des différents lieux de halte illicite sur la commune de Châtelleraudais en 2005



Source: D'après le rapport d'activité 2005 de l'ADAPGV 86.

Légende:

La Massonne (1): un cas de stationnement illicite connu de l'ADAPGV 86 en 2005

Menthoiron (4): quatre cas de stationnement illicite connus de l'ADAPGV 86 en 2005

Le lac de la forêt (2): deux cas de stationnement illicite connus de l'ADAPGV 86 en 2005

Ces phénomènes de stationnement illicite sur la commune de Châtelleraudais sont dus à la taille des groupes: ils ne peuvent stationner sur les aires d'accueil, trop petites pour les accueillir. Ensuite, ces espaces de stationnement ne peuvent accueillir certaines familles vivant encore en roulotte. En effet, les aires d'accueil sont principalement aménagées pour recevoir des caravanes et non un habitat traditionnel comme la roulotte.

¹¹¹ En septembre et en octobre 2009

¹¹² Le centre socio-culturel intervient sur l'ensemble du territoire de la CAPC. Dix-sept stationnements illicites sont signalés, sur la carte sont représentés seulement ceux se localisant sur le territoire de la commune de Châtelleraudais. Les 3 stationnements illicites mentionnés à Vouneuil-sur-Vienne n'y apparaissent pas.

2.4. Des lieux de stationnement à mono-usage pour des pratiques diversifiées: l'inadaptation des aires d'accueil officielles

Encart 5. 2: La cohabitation sur les aires d'accueil

Extrait d'une visite sur une aire d'accueil dans le département de la Vienne, en 2007. Accompagnée d'une médiatrice sociale, nous souhaitons leur rendre une visite pour connaître d'éventuels problèmes quotidiens. La famille A est celle que nous rencontrons en premier, nous discutons pendant une dizaine de minutes avant d'aller rencontrer la famille B (composée du papou et de la manmie), leurs enfants (famille C) se trouvent à quelques mètres.

Nous sommes en train de discuter avec la famille B. On tente de se rapprocher des caravanes des enfants (famille C), mais l'ambiance n'est pas bonne: c'est la dispute. Une mère se plaint qu'un de ses fils fait peur à son petit qui a 4 ans. On préfère alors prendre nos distances. On revient vers la famille A, tout en regardant discrètement la dispute qui prend de l'ampleur, les jeunes hommes, sont regroupés entre eux, ils tournent.

La famille A réengage la conversation. La médiatrice demande au père s'il a vu le container vert. Il dit que non. Les éboueurs l'ont en fait déposé très tôt ce matin, sans aucun contact avec les Voyageurs. On leur explique ce que c'est et qu'il faut seulement mettre le verre dans ce contenant. La mère se rapproche de nous: elle demande quand est-ce que l'assistante sociale va venir pour son fils qui ne fait que des bêtises. *« Ils font rien ces jeunes aujourd'hui, avant, comment on faisait, nous? Moi, j'ai travaillé en tant que cantonnier...bon aujourd'hui, c'est très dur de ramasser la ferraille et le cuivre car des tonnes ont été volées dans les décharges et, comme par hasard, c'est nous, mais il n'y a pas que nous, faut pas mettre tout le monde dans le même sac »*. La famille A se tourne vers la famille C qui se dispute encore, le père de la famille A: *« j'en ai marre d'être ici, ça va faire 6 ans qu'on est là, nous hein, l'hiver. Pis encore, là, c'est vide, mais, des fois on ne peut plus se tourner »*

Source: Travail de terrain, 2007, Vienne

Ces aires d'accueil ne répondent également pas à la demande d'une certaine partie de la population considérée comme circulante: c'est le cas des Voyageurs du cirque et des forains qui possèdent un très gros matériel professionnel et, par conséquent, n'ont pas accès aux aires d'accueil. Par ailleurs, comme les « autres Voyageurs », les forains mettent en avant le manque d'intimité, ainsi que l'impossibilité de stationner en groupe sur les aires conventionnelles. La durée de leur stationnement étant limitée dans le temps, les autorisations de stationner leurs sont accordées par les municipalités. Néanmoins, leur statut de forains leur confère une position plus confortable aux yeux des élus locaux et de la population locale puisque leurs activités professionnelles sont visibles, acceptées et, parfois même attendues, par les habitants.

Enfin, la cohabitation peut s'avérer être difficile du fait de la diversité interne de la population rom. Ainsi, certaines familles¹¹³ circulantes, qui voyagent tout au long de l'année, ont précisé qu'elles ne voulaient pas stationner sur les aires d'accueil car des « semi-sédentaires » et des familles « sédentaires » s'y trouvaient. Ici, l'arrêt du voyage (ou son amoindrissement) est

¹¹³ Terrain Charente-Maritime, 2005

considéré comme une atteinte au mode de vie, à la culture¹¹⁴. Il existe donc des conflits d'appropriation des lieux quand plusieurs familles, dont les pratiques circulatoires sont différentes, cohabitent. Les Voyageurs « sédentaires » développent des habitudes de vie qui dérangent celles de ceux encore en circulation et vice-versa.

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers, environ 90% des stationnements illicites sont le fait de familles, qui, malgré la réglementation en vigueur et leurs connaissances du dispositif d'accueil proposé sur ce territoire, continuent de stationner de manière illégale (Source: ADAPGV 86). Ainsi, sur les 24 médiations effectuées par l'ADAPGV 86 en 2007 concernant le stationnement illicite, la majeure partie d'entre elles était le fait de groupes de passage, mais qui reviennent chaque année dans le département. La récurrence de cette pratique illicite s'observe et démontre que les familles ne considèrent pas autrement les aires d'accueil que comme des lieux conventionnels. Le stationnement illicite est alors privilégié par rapport aux aires d'accueil, au risque de la sanction pénale.

Les causes de la halte illicite sont donc diverses: refus du stationnement balisé, inadéquation de ces espaces, pénurie de lieux dédiés. Pour certains, elle n'est qu'une alternative à des situations subies (en termes de gêne à la circulation ou bien en termes de possibilités de stationnement) et pour d'autres, elle répond à une conviction que le voyage ne peut être cadré et balisé. Le manque d'aires officielles et le détournement de leur fonction initiale d'accueil temporaire poussent les collectivités à entendre et à accepter des négociations. Les observations de terrain et les informations recueillies par le biais des entretiens montrent que l'offre en matière de lieux d'accueil n'est pas aussi diversifiée que le sont les pratiques de circulation. Le nombre de stationnements illicites le démontre.

3. Adaptabilité des pratiques: les nouveaux comportements circulatoires

Le travail de terrain met en évidence d'autres réponses à la législation spécifique de la circulation et du stationnement. En effet, des pratiques dynamiques et des comportements originaux ont pu être dégagés par le biais des entretiens. Les difficultés liées à la poursuite du mode de vie circulant existent mais il est nécessaire, dans le contexte actuel, de mettre en lumière le dynamisme dont font preuve de plus en plus de familles. Ce potentiel a souvent été oublié au profit d'analyses axées sur la sédentarisation. Comment ceux qui voyagent encore réussissent-ils à le faire ? Comment font ces groupes, toujours sur la route, pour contourner ou se réapproprié une loi qui tend à amoindrir le potentiel circulaire ? L'adaptation porte principalement sur le temps et l'espace.

La reconfiguration de la mobilité est un des principaux comportements créatifs développés en réponse aux difficultés occasionnées par les politiques publiques. L'objectif est tel que les

¹¹⁴ Quand J.J a arrêté le voyage, il a été durement critiqué par d'autres Voyageurs (Source: discussion avec J.J, 2005-2006).

Voyageurs redéfinissent les lieux initiaux de leur parcours, notamment ceux à fonction économique. Les pôles fondateurs de l'itinéraire, comme les lieux familiaux ou religieux, restent néanmoins très ancrés dans le parcours. Mes observations de terrain ont mis à jour trois types de mutation de la circulation: celui où la mobilité est amplifiée mais restreinte au niveau de la distance, celui où les périodes de halte se prolongent, afin d'amoindrir les coûts liés aux déplacements. Le dernier type introduit une relation particulière à la propriété et à la résidence.

3.1. A la recherche de la circulation traditionnelle dans la mobilité pendulaire

Le premier type est donc une intensification des déplacements, notamment mise à jour par le biais du récit de vie de J.J et par les entretiens effectués avec ses cousins. L'analyse des lieux de halte des parcours actuels montre que les itinéraires deviennent de plus en plus saccadés. Cette pratique est surtout celle de Voyageurs sédentaires ou de Voyageurs possédant un habitat fixe, qu'il soit classique (maison ou autre), ou adapté (terrain familial). J.J garde sa maison acquise lorsqu'il avait arrêté le voyage et circule en caravane pour ses activités économiques. Il revient très régulièrement à son « domicile fixe ». Régulièrement, il ne part que quelques jours ou quelques semaines. Les va-et-vient entre le lieu de travail et le domicile fixe se multiplient. Certains trajets s'apparentent de très près à des mouvements pendulaires entre lieu de travail et lieu résidence. On assiste donc à une intensification des déplacements. Ces derniers évoluent en termes de durée. Encore une fois, c'est une alternative aux difficultés de stationnement rencontrées par les Voyageurs en circulation. Mais c'est également un moyen efficace de fidéliser une clientèle sédentaire:

« Le porte à porte, c'est difficile aujourd'hui. Alors, je fais en sorte que ça soit plus moi, le Voyageur qui va vers le Gadjé, mais ce sont eux qui vont venir vers moi, s'ils en ont besoin, avec les affiches [...] et puis j'ai bien mis mon numéro de téléphone fixe dessus, c'est important, ils savent pas qu'on est des Voyageurs et, s'ils voient qu'on bouge trop, c'est plus bon pour le commerce » (Entretien avec J.J, 2005, Charente-Maritime, à son domicile)



Figure 5. 2: Prospectus de vente de J.J pour son commerce

Source: Bergeon Céline:
Prospectus réalisé par mes soins
à la demande de J.J en 2005
*L'adresse a été modifiée et les
numéros de téléphone enlevés.*

J.J a instauré un autre système de vente, afin de mieux s'adapter à la demande des Gadjé. Il fidélise une clientèle, tout en conservant des pratiques circulatoires (il travaille également sur les marchés et lors d'expositions, souvent en dehors de la région). Les clients peuvent ainsi passer commande à J.J, ce qui est original dans le sens où les Voyageurs répondent habituellement à une demande ponctuelle en termes de services et de produits de vente. J.J commence donc, petit à petit, à s'insérer dans un schéma classique de l'économie, qui lui permet de pratiquer autrement sa circulation. Par ailleurs, les modifications de la structure du parcours ne remettent pas en cause l'attachement que J.J peut avoir à des lieux précis. Il retourne dans certaines communes qu'il investissait avant d'engager sa période de sédentarité prolongée¹¹⁵.

D'autres cousins de J.J, rencontrés pendant la période d'immersion, ont également décidé d'intensifier leurs déplacements en ne restant que trois, voire quatre jours tout au plus dans les lieux de leurs activités économiques. La famille Wackermann m'explique ainsi qu'elle préfère ne pas s'arrêter sur de longues périodes puisque pour elle, rester longtemps dans un lieu possède des inconvénients multiples: *« généralement, on y reste vraiment pas longtemps d'abord pour éviter de trop rester avec les autres groupes. On n'a pas de choix de stationnement pour nous, donc on est obligé de faire comme la plupart des familles, aller sur les aires d'accueil...donc déjà ça...ça influence pleins de choses. Puis après c'est vrai que le voyage, pour qu'il continue et que pour que ça reste du voyage, faut bouger...nous on est comme des puces »*. Dans la suite de la discussion, quand je leur demande de me dire où est-ce qu'ils vont, Oli, le chef de famille me répond, que dernièrement ils sont allés à Limoges pendant quatre jours, puis à Angoulême pendant 3 jours, pour remonter ensuite dans le nord Charente à Ruffec sur 2 jours. Il m'explique aussi que, généralement, il s'arrange pour revenir le week-end *« chez lui »*, c'est-à-dire à Périgueux puisqu'il est un *« Voyageur de Périgueux »*. Il ajoute enfin que lorsqu'il ne rentre pas chez lui le week-end c'est exceptionnel et qu'il est alors chez ses cousins pour leur rendre visite. (Source: discussion avec Oli, cousins de J.J).

Ce premier type de reconfiguration de la mobilité s'appuie, par conséquent sur deux pratiques qui sont liées: le point de départ est un lieu d'habitat sédentaire à partir duquel s'organisent des déplacements plus ou moins intenses caractérisés par des allers et retours intensifs entre le lieu de résidence et le lieu des activités économiques. Ils deviennent une forme particulière de déplacement domicile-travail. Le mouvement pendulaire se complexifie du fait de l'allongement et/ou du raccourcissement de l'espace-temps entre ces deux pôles. Ils décrivent ainsi un ensemble plus ou moins étendu et polynucléaire gravitant autour d'un pôle fixe. Cette reconfiguration est une des conséquences du contexte répressif lié à la circulation et au durcissement des procédures liées au commerce ambulancier. Dans un même temps, elle reflète une adaptation des groupes rroms au contexte économique et sécuritaire actuel. La redéfinition des projets circulatoires illustre, de manière pertinente, le pouvoir d'adaptation dont font preuve les Voyageurs. Elle montre l'attachement à la circulation, dans le même temps qu'elle met à jour des modalités de « contournement » légal des politiques publiques.

¹¹⁵ J.J s'est sédentarisé suite à son service militaire. Pour rappel, il a travaillé dans une association de Voyageurs en Charente-Maritime où il exerçait son métier de vannier. Quelques mois avant sa retraite, J.J s'est reconstitué un capital matériel et économique, afin de reprendre le voyage avec sa femme et ses cousins.

La mobilité intensifiée à partir du lieu de résidence permet d'élargir les opportunités économiques par la multiplication des pôles de vente et de travail. Dans un même temps, ce type d'organisation de la circulation et de l'activité économique possède un autre avantage, celui d'avoir un local pour travailler le matériel et l'entreposer. Par exemple, J.J a réservé une pièce spécifique dans sa maison pour son travail. Il y fabrique ses produits, les entrepose et gère ses commandes.

Cette nouvelle stratégie pendulaire offre aux Voyageurs la possibilité de continuer leurs activités traditionnelles liées au voyage, notamment pour celles qui nécessitent un déplacement de plusieurs jours. La mobilité pendulaire devient alors une nouvelle ressource (Morokvasic-Muller, 1999). Les « Voyageurs circulants » sont au cœur des transformations actuelles du monde du voyage. On voit ainsi apparaître une économie fondée sur ce type de mobilité; les solidarités familiales, sociales et économiques perdurent et elles se transforment. Malgré la réadaptation du quotidien, les Voyageurs préservent leur mobilité puisqu'elle leur permet de garantir une qualité de vie.

3.2. Amoindrissement des déplacements et allongement de la durée de halte

D'autres familles optent pour un allongement de la durée de halte, diminuant ainsi leur présence sur la route. Il s'agit, pour ces familles, d'agir essentiellement sur la dimension temporelle, sans forcément modifier les lieux du parcours qui sont soigneusement sélectionnés en termes de rentabilité (activités économiques) et de tranquillité (facilité de stationnement). Le parcours reste donc multisites mais il est restreint en termes de nombre de lieux. C'est pourquoi la mobilité de nombreuses familles se résume à voyager une partie de l'année, période pendant laquelle les membres axent leurs déplacements sur des motivations essentiellement économiques. Cette adaptation s'apparente fortement à la conception des pouvoirs publics de la « semi-sédentarité » mais s'inscrit plutôt dans une démarche sélective des lieux composant le parcours. Ainsi, les familles organiseront la plupart de leurs déplacements pendant la période estivale. Néanmoins, pour quelques-unes, notamment celles qui font de la vente sur les marchés, la période hivernale sera privilégiée. Ce choix dépend de la nature des services et des produits que les Voyageurs proposent aux Gadjé.

Néanmoins, précisons que les aires d'accueil ont été aménagées en ce sens: elles ferment souvent leurs portes pendant la période estivale pour rouvrir à la fin de l'été. En cela, cette pratique a nécessité d'être spécifiquement interrogée pendant les entretiens. Les Voyageurs s'accordent à dire que ces impératifs influencent fortement leur départ.

« Ben... On n'a pas le droit souvent de rester tout le temps sur l'aire. Y a des périodes de fermeture et d'ouverture. Parfois, c'est à cause des travaux et des fois... ben... c'est parce que c'est le règlement. Des fois, on s'en fiche car, de toute façon, on avait décidé de partir mais d'autres fois, c'est un peu plus difficile...quand on sait pas forcément trop où aller, mais on essaie de se débrouiller tout le temps. Puis après, quand ça ré-ouvre, généralement, on est toujours là. Car on vient toujours ici: c'est notre chez nous d'hiver maintenant ». (Terrain, Charente, 2007, femme manouche).

C'est également le cas de la famille Pietro, rencontrée dans le département de la Vienne, qui d'ailleurs, après quelques heures de discussion, s'avéra être une cousine de J.J que je n'avais pas encore vue. Gina, m'expliqua donc que le voyage était devenu tellement difficile aujourd'hui, que sa famille préférerait « *voyager utile* », tout en précisant que le voyage pouvait être aussi « *des moments sans travail et en famille...pour les loisirs* ». Quand ils arrivaient dans une commune, sur une aire d'accueil, ils décidaient ainsi d'y rester le plus longtemps possible pour pouvoir être tranquille un maximum de temps mais « *tu sais bien que les aires d'accueil, on ne peut pas y rester comme on veut...* », donc Gina raconta qu'elle restait quelques mois (le plus qu'elle pouvait) et repartait ailleurs: « *mais souvent on repartait, mais là où on connaissait quand même. Le tout c'est qu'il y ait de la place pour nous et qu'en même temps on puisse arriver à se faire des petites affaires* ». Quand je lui demande pourquoi dans ce cas-là ne pas se sédentariser devant tous les obstacles qu'elle rencontrait: « *ha non, jamais...du moins pas pour le moment...faudra vraiment qu'on puisse plus, mais vraiment plus...en fait je n'arrive même pas à y penser* » (Terrain, 2007, Vienne, discussion avec Gina, Hors entretien).

C'est pendant ce moment de halte prolongée que les interventions sociales, ainsi que la scolarisation des enfants, peuvent être engagées¹¹⁶. Néanmoins, les Voyageurs évoquent une relation entre le développement des aides sociales et l'amointrissement de la mobilité. Par ailleurs, une période de halte prolongée et un temps de vie plus long en un lieu permet d'instaurer d'autres logiques économiques, notamment celle de la fidélisation de la clientèle. Sans nier l'impact des lois concernant le stationnement et la circulation, l'enjeu économique est un facteur essentiel à considérer dans la reconfiguration des projets circulatoires des familles.

L'allongement de la durée de halte permet également de développer des attaches territoriales singulières et de faire l'expérience de différents modes d'habiter. C'est le cas, par exemple, des Voyageurs « semi-sédentaires » qui habitent, durant la période hivernale, les aires d'accueil : des logiques particulières d'appropriation de l'espace se développent, au point que certaines familles s'approprient totalement ces lieux, pourtant à vocation publique. Dans un même temps, les Voyageurs, dont la halte se prolonge, font preuve d'une volonté de participation à la vie de la cité et à l'amélioration de leur environnement de vie. Nombre d'entre eux participent à des moments de vie collective comme les fêtes de quartier, ou des rencontres entre Voyageurs et Gadjé, etc. Sur ce point, la fréquentation régulière des soirées-débats, organisées par l'ADAGPV 86, a permis de mettre en évidence des contrastes quant à la participation des Voyageurs et des habitants locaux à ces rencontres. En effet, si la commune organisatrice de la soirée n'est pas concernée par l'accueil des Voyageurs (présence d'une aire de stationnement), peu de Voyageurs et de Gadjé y participent. A titre d'exemple, ce fut le cas à plusieurs reprises, dans le département de la Vienne, où seuls quelques élus et membres de l'association étaient présents à plusieurs de ces rencontres. Cette observation est commune à toutes les réunions organisées dans les municipalités qui n'accueillent pas de Roms. Au contraire, celles qui sont directement concernées par le stationnement des familles

¹¹⁶ Je n'exploite pas ici la problématique de la scolarité parce qu'elle décrit un sujet à part entière. Je tiens néanmoins à préciser que, même si cela reste très inhabituel, la scolarisation des enfants est une des causes évoquées par les Voyageurs pour justifier leur halte hivernale prolongée.

voient leur taux de participation augmenter significativement (Source: Travail de terrain, 2005-2010). Ainsi, les communes qui font partie de l'espace des pratiques des groupes, possèdent une place singulière pour les Voyageurs, bien que cette attache ne soit pas forcément perçue par la population locale.

3.3. Etre propriétaire pour mieux circuler: les stratégies de l'acquisition multisites

Conscients que la circulation se complique, des groupes ont su trouver une alternative à leurs difficultés de stationnement. Ils font l'acquisition de terrains pour pouvoir mieux stationner et circuler de façon plus aisée. Plus précisément, ces familles achètent des parcelles dans les lieux de leur parcours. Elles circulent alors de terrain familial en terrain familial et rendent le projet circulatoire plus facile : les difficultés liées au stationnement s'amointrissent. L'acquisition multisites constitue donc une stratégie où posséder un « bien », une parcelle permet de reproduire les pratiques circulatoires.

Lors d'un week-end, les cousins de J.J, Pierre et Gilou sont venus s'installer chez le fils de J.J. D'ailleurs, à chaque fois qu'ils viennent en Charente-Maritime, il stationnent ici. Les caravanes sont installées dans le jardin. Pierre et Gilou nous racontent que leurs enfants ont acheté un terrain pour y installer leur caravane, dans le même département que leurs parents mais « *pas trop proche non plus quand même* » (Pierre). La conversation s'oriente très vite sur les terrains, les caravanes, l'environnement du terrain et J.J, Pierre, Gilou, nous discutons des avantages de ces terrains par rapport aux aires d'accueil qui pour eux sont de véritables parkings... « *ou des camps comme tu veux, tu vois...* » (J.J) (à moi de deviner et de faire quelques rapprochements). Pierre nous dit alors qu'il n'y a pas trop de Voyageurs dans le coin et qu'il y a des bonnes foires... « *Pourquoi pas, faudra qu'on s'invite alors* » dit J.J alors qu'il me précise que jamais il n'ira sur une aire d'accueil, les cousins et la famille sont là pour accueillir et dépanner (Source: Immersion, discussion avec J.J, Pierre et Gilou)¹¹⁷

« Le tout, aujourd'hui, c'est de trouver un terrain. Et ça, c'est pas facile. Mais une fois qu'on a le terrain, déjà ça va mieux, on se sent quand même plus libres. Enfin, pour nous hein, parce que les aires d'accueil...soit c'est plein, soit c'est fermé, soit c'est mal placé...enfin, tu vois c'est pas possible. La chance qu'on a, nous, c'est qu'on a pas mal de cousins un peu partout – mais ça, c'est un peu tous les Voyageurs hein [rires] – et chez nos cousins, eh ben on peut quand même stationner. On retrouve un peu comme avant, pas au total mais disons qu'on se sent moins, moins, moins...plus libres ! » (Terrain, entretien, Charente-Maritime, 2007, homme manouche propriétaire d'un terrain familial).

L'analyse des carnets de réexpédition de l'ADAPGV 86, va en ce sens : très fréquemment, la destination demandée pour le renvoi de leur courrier était celle d'un terrain familial possédé par un proche. Outre le fait que ces lieux peuvent décrire les pôles de rencontres familiales, ils sont maintenant devenus des lieux de pratiques professionnelles.

¹¹⁷ L'exposé de cette situation s'est fait par prise de note après la discussion.

« Eh pis tu sais, c'est pas si mal que ça finalement. Car, par contre, pour le partage...enfin, on peut toujours faire des affaires, tu vois. Le voyage, c'est les affaires, si tu fais pas d'affaires, tu peux pas voyager. C'est pour ça aussi qu'on se laisse et qu'on se retrouve, car les cousins qu'on a laissés, en attendant, ils vont aller chiner des bons plans, et nous pareil. Puis après, on partage la combine. Ça nous rappelle un peu dans le temps, bon c'est pas quand même tout pareil mais...on se retrouve, on discute, on débarque...c'est le voyage d'aujourd'hui » (Terrain, entretien, 2007, femme manouche, Charente-Maritime).

La stratégie de l'acquisition multisites se développe donc, pour rendre le stationnement et le départ plus paisibles. Une question importante à poser est celle de savoir les raisons de cet achat : est-ce la pénibilité du stationnement balisé ? Les Voyageurs possédaient-ils déjà ces terrains avant l'apparition des aires d'accueil ? Les projets circulatoires sont venus se greffer sur ces acquisitions. Si nous considérons les souhaits et les procédures d'acquisition de terrains en cours, et si nous analysons les résultats obtenus lors des entretiens, cette pratique est principalement due aux difficultés de stationnement. La désorganisation des schémas traditionnels d'itinérance, induite par le stationnement balisé, a introduit des logiques de circulation nouvelles. Par ailleurs, la législation et l'évolution du contexte économique ont mis à mal cette circulation. De nombreux groupes ont vu leur potentiel circulaire s'amoinrir de façon importante. Cependant, la sédentarité incitée (notamment par la législation) a servi de « rebond » pour certaines familles, amenées à réadapter leur projet circulaire. De ce fait, la sédentarité est manifestement utilisée comme tremplin pour mieux circuler.

Il existe néanmoins des Voyageurs qui habitent sur des terrains familiaux et qui ne circulent plus du tout. Ces familles détiennent également un rôle essentiel au sein du parcours des autres familles du groupe qui sont encore en circulation. Ils sont une aide à la mobilité par l'offre de stationnement qu'ils procurent et par les informations économiques à l'échelle locale qu'ils peuvent fournir à leurs proches. Ils sont alors ressources pour ceux qui circulent.

En Charente-Maritime, nombre de ceux qui possèdent un terrain reçoivent régulièrement des cousins en stationnement. Une scène particulièrement signifiante m'a interpellée lors de ma période d'immersion. J'étais chez la famille Dieno, qui est sédentarisée et locataire d'une maison sur un grand terrain. Durant un week-end, des cousins de Dordogne, sont venus s'y arrêter. Ils étaient accompagnés de leurs enfants adultes, également en possession de leur caravane. Ils devaient repartir « plus loin » quelques jours plus tard. Le grand-père de la famille Dieno, pourtant en possession d'une maison à seulement quelques kilomètres, est venu aussi s'installer avec sa femme ; ils ont garé leur caravane sur le terrain. Cette scène illustre de manière pertinente plusieurs éléments. Tout d'abord, nous voyons l'importance du groupe et l'équilibre qu'il fédère. Le déplacement du « Papou » et de sa caravane montre que la sédentarité n'empêche pas la mobilité. Enfin, le phénomène de la recomposition familiale perdure toujours, malgré l'arrêt de la mobilité. Dans ce cas, bien que le déplacement ne s'effectue pas sur une grande distance, nous voyons le rôle essentiel de la réunion de la famille. Les pôles dans lesquels se déroulent ces recompositions sont donc à vocations différentes : pour le papou, il s'agit d'un pôle familial, pour les cousins de Dordogne, il s'agit de raisons familiales et économiques. Enfin, le rôle de la famille Dieno est double: elle a

permis la recomposition familiale grâce à son terrain, dans le même temps qu'elle a aidé ses cousins de Dordogne à faire une halte vers d'autres lieux à vocation économique.

Nous pouvons retenir plusieurs éléments de l'analyse de ces nouveaux comportements circulatoires. En premier lieu, les données des associations concernant les demandes d'acquisition de terrains familiaux et les sollicitations pour des « prêt-caravane¹¹⁸ » montrent que le passage définitif entre un mode de vie circulant et un quotidien intégralement sédentaire est une démarche complexe. Néanmoins, les groupes de Voyageurs ont su mettre à profit les opportunités offertes par certaines politiques publiques.

Malgré les tentatives de sédentariser ou de freiner la circulation des Voyageurs, les pôles majeurs du projet circulatoire sont maintenus. Ainsi, au-delà la distance, c'est le temps qui, aujourd'hui, est le plus modifié. En effet, le rapport « espace-temps » évolue : les lieux sont investis de façon plus longue, afin d'épuiser au maximum les ressources économiques et afin de laisser la place au « temps du commerce ». Par ailleurs, les groupes s'insèrent aujourd'hui de plus en plus, dans le cadre d'activités économiques structurées, comme le calendrier des marchés locaux et des événements commerciaux exceptionnels. A cela s'ajoute l'offre ponctuelle en termes de services et de produits de vente. La modification de l'environnement économique et des modalités d'exercice des activités professionnelles a contribué à l'émergence de nouvelles organisations du travail. En plus de la réorganisation des projets circulatoires, le savoir-faire et son inscription dans le cadre de l'économie classique amorcent un nouveau mode de circulation.

3.4. La religion ou l'alibi de la mobilité

La religion possède un poids considérable dans les logiques itinérantes actuelles, surtout pour les Voyageurs de confessions pentecôtistes et évangéliques puisque ces églises possèdent un culte sédentaire ainsi qu'un culte itinérant. Face aux gênes occasionnées par les politiques publiques de stationnement, la religion apparaît comme une alternative possible pour les familles. Elle est considérée comme une solution à la circulation légiférée et offre aux Voyageurs en « mal de mobilité » d'autres possibilités de circuler. Le parcours comme la halte sont alors organisés par les pasteurs. L'itinérance religieuse structure donc la mobilité de nombreuses familles.

« - Ah oui, on participe à des grands rassemblements. En fait, maintenant, on commence à voyager quand les missions commencent. C'est très important et on se

¹¹⁸ Le prêt-caravane est une aide de 4000 euros maximum, allouée aux Voyageurs pour remplacer leur habitation mobile. Il est soumis à plusieurs conditions: être ressortissant du régime général ou assimilé, avoir au moins un enfant à charge, être bénéficiaire d'une prestation familiale (y compris l'ARS pour un enfant), ou du RMI, de l'AAH, de l'APL, de l'AFEAMA, de l'AGED, avoir un quotient familial inférieur ou égal à 610 €, ne pas être en situation de surendettement. Il s'agit d'un prêt sans intérêt pour remplacer une caravane existante, compte tenu de sa vétusté et/ou insalubrité et /ou de son exiguïté par rapport à la composition de la famille. Les bénéficiaires sont les familles dont l'habitat principal est une caravane. Un contrôle sur place, a priori, est effectué pour vérifier si l'achat est justifié en fonction des critères définis. (Source: site internet de la CAF, consulté le 03/11/09)

sent moins attaqués, vous comprenez. Y en a qui vont commencer là bientôt, elles seront pas très loin, si vous voulez venir. On pourra vous informer des dates et des places. On fera passer le mot à M. pour qu'il vous le dise.

-Et pourquoi vous y participer ? Vous trouvez ça plus facile ?

-Disons que, déjà, c'est pour notre foi et puis, c'est vrai faut l'avouer, c'est quand même plus facile hein. Y a que comme ça qu'on voyage maintenant. Vous avez vu sur l'aire d'accueil, juste à côté, là, y a même un local de la mission Vie et Lumière. Ils nous accompagnent » (Terrain, Deux-Sèvres, 2010, femme manouche « sédentarisée » en terrain familial mais sur les routes pendant la période des missions).

La religion devient un réel alibi de la mobilité, car elle permet aux Voyageurs de perpétuer des pratiques de circulation perdues ou devenues compliquées. Si les pasteurs ont trouvé de « bons fidèles » parmi les Rroms, ils permettent aujourd'hui à de nombreuses familles d'éviter une « sédentarisation totale ». L'autonomie, qui structure habituellement les projets circulatoires, est ici plus qu'amoindrie puisque ce sont les organisateurs des missions qui choisissent les dates et les lieux des rencontres. Le choix est donc restreint pour les familles, mais l'argument de la tranquillité de stationnement est souvent mis en avant. Avec l'essor de la religion qui définit des pôles géographiques essentiels dans le parcours, le facteur économique tend à s'amoindrir¹¹⁹. Ainsi, les familles ne circulent plus (ou moins) pour saisir des opportunités économiques rémunératrices, mais pour alimenter une pratique en perdition.

La religion peut donc être considérée comme un alibi, comme elle peut décrire une pratique d'adaptation pour contrebalancer les obstacles à la circulation « classique »¹²⁰. Dans un même temps, l'adhésion à un groupe « plus large » fait office de protection dans un climat hostile qu'est celui de la société environnante.

Les entretiens ont mis en évidence que l'itinéraire religieux, bien qu'il soit valorisé par les Voyageurs, n'est pas exempt de toute pratique économique. Ces réunions sont également un moyen d'établir de nouvelles alliances économiques. Par ailleurs, la participation de plus en plus massive des Voyageurs (parfois plus de 2 000 caravanes) augmente les possibilités de négociation et de chine entre les familles. Les forces de travail fusionnent pour un meilleur profit. Les réseaux économiques déjà préétablis s'agrandissent et laissent la place à des opportunités plus grandes.

« J'me souviens d'un jour, c'était l'année où la Mimby [sa fille] commençait à fréquenter. On connaissait plus ou moins la famille. On sait tout, tu sais...et tu sais, les missions, c'est une ambiance bizarre mais agréable, on est tout le temps tous ensemble, y en a qui viennent et qui repartent. Dans l'autre famille, celle que fréquentait la Mimby, ils avaient repéré pas mal de ferraille chez un Gadjó. Ils y sont allés pour demander au Gadjó ce qu'il comptait faire de tout ça. Bref, au bout d'un moment, il a dit qu'on pouvait prendre, alors, ils sont venus me chercher, les hommes de l'autre famille...quand on est arrivés, mais c'est qu'il y en avait de la ferraille. Donc, on a tout fait ensemble et forcément ça a facilité les choses... [Rires] » (Terrain, 2007, Charente-Maritime, Manouche sédentaire, circulant pendant les missions).

¹¹⁹ A tout le moins, les groupes pour lesquels la religion est importante, ce n'est pas le cas de tous.

¹²⁰ J'entends ici par « mobilité classique » celle qui s'inscrit dans des schémas traditionnels de circulation, issue de plusieurs générations et renouvelée régulièrement par la pratique et les habitudes de fréquentation.

4. Réseaux économiques nouveaux et inscription du modèle économique traditionnel dans la légalité

Mettre en relation l'évolution des schémas traditionnels de circulation avec celle des activités économiques permet d'analyser la manière dont ils sont liés. Il s'agit, pour les Voyageurs, d'insérer des pratiques économiques traditionnelles dans le système commun, ou d'utiliser ce qui existe légalement pour adapter leurs activités. Avec l'aide des centres sociaux, les familles ont pu accéder à des procédures dont ils n'avaient pas la connaissance. Ils ont intégré leurs activités professionnelles et traditionnelles dans un système économique légal et « moderne ».

4.1. Le renforcement des solidarités familiales consolide les nouvelles alliances économiques

Tout au long de ce travail, nous avons vu que la solidarité liait les pratiques, que celles-ci soient économiques, familiales ou spatiales. Le groupe est une unité à la fois complexe et unifié dans laquelle toutes les générations cohabitent. A plusieurs reprises, les Voyageurs adultes ont fait part de leurs inquiétudes quant à la situation professionnelle de leurs enfants, en expliquant, notamment, que la transmission des savoir-faire était difficile. Néanmoins, les entretiens avec les jeunes adultes, souvent en couples, ont montré leur attachement aux activités économiques traditionnelles. Ils ont également mis en avant la nécessité du travail en famille et l'importance que celle-ci pouvait avoir dans les apprentissages et les débouchés économiques.

- « - *Moi, je veux que mon mari, il fasse la ferraille et puis c'est tout, voilà.*
- *Moi, mon père, il est ferrailleur: alors mon mari il sera ferrailleur aussi.*
- *Je veux qu'il me ramène plein de sous »* (Aire d'accueil de Bressuire, 2005, ADAGV 79).

La notion de solidarité intergénérationnelle s'associe de façon pertinente aux logiques qui animent les relations entre les membres de la famille. En cela, nous nous rapprochons des écrits de Bergston et Roberts, en 1991, qui la décrivent comme des liens forts et structurés à partir de six types de solidarités. La *solidarité structurelle* décrit la co-résidence ou la proximité géographique. Elle s'illustre notamment dans la vie de groupe. La *solidarité associative* représente la fréquence des contacts, elle décrit notamment les périodes de recompositions et les alliances familiales. La *solidarité affective* est celle qui décrit les sentiments d'appartenance au groupe, alors que la *solidarité consensuelle* représente l'adéquation des opinions : elle s'illustre notamment par l'adhésion et la défense d'un mode de vie. Les deux solidarités qui nous intéressent plus particulièrement sont la *solidarité fonctionnelle* (qui représente les échanges réciproques) ainsi que la *solidarité normative* qui décrit les valeurs à l'égard des solidarités entre les générations. Ainsi, les rapports qui unissent les membres de chaque famille définissent des liens particuliers entre les six

solidarités distinguées ici. La solidarité économique qui existe entre la famille et chacun de ses membres s'inscrit dans la mécanique des solidarités consensuelle et fonctionnelle. En effet, les alliances économiques sont faites d'échanges divers, notamment en termes de débouchés et de chantiers professionnels. Un va-et-vient d'informations d'ordre économique s'instaure entre les membres des familles, et ce malgré la dispersion spatiale. Les moments de recomposition familiale sont essentiels, notamment pour la circulation de l'information économique. La transmission intergénérationnelle y participe, surtout en termes de savoir-faire des activités traditionnelles.

Enfin, l'échange de l'information par le biais des nouvelles technologies et de la communication évolue de manière considérable:

« Il y a encore quelques places où nous pouvons voyager, là où nos parents allaient dans le temps, mais ce n'est plus la même ambiance, car avant, nous étions tous unis. Maintenant, tout le monde se perd de vue, s'installe, ne voyage plus ou trop...ne s'entend plus, ne se parle plus etc. Les téléphones portables ont été une grande révolution chez nous...car les gens s'appellent, mais ne se voient plus » (Source: extrait d'un mail du 17 mars 2004. Communication personnelle.)

Il existe donc une modification des modes de communication, notamment dans l'échange de l'information économique. Effectivement, les nouvelles technologies de la communication prennent aujourd'hui une place particulière dans le quotidien des groupes. Cependant, bien que les Voyageurs rencontrés utilisent couramment ces moyens de communication, ils ne sont pas privilégiés à la rencontre humaine, les familles estimant que ces réunions participent de la pérennité de la cohésion du groupe.

4.2. La création d'entreprises ambulantes

Un des principaux problèmes liés aux activités économiques traditionnelles est qu'elles ne sont pas toutes reconnues légalement. C'est par exemple le cas pour la récupération et le travail de matériaux, ou bien encore la chine. L'économie s'inscrit alors dans un parcours spécifique et *« les ressources des Tsiganes dépendent largement de l'ordre économique des sociétés dans lesquelles ceux-ci sont amenés à s'intégrer. La diversité des situations rencontrées ne peut être niée et la réduire à l'extrême serait malhonnête. Elle résulte de l'adaptation aux circonstances, notamment aux politiques qui visent les Tsiganes depuis leur apparition en Europe, au cours des siècles suivants et, tout récemment encore. L'économie tsigane n'est donc pas statique. Elle s'insère dans l'économie de la société environnante qui en fixe le plus souvent les conditions d'exercice »* (Reyniers, 1998: 8). Les activités ambulantes sont encore, aujourd'hui, cadrées par la loi du 03 janvier 1969. En constante évolution, l'insertion de cette économie au système global est possible par son introduction dans des niches économiques spécifiques. Néanmoins, un phénomène se développe de plus en plus, qui est celui de l'intégration des activités traditionnelles dans le parcours classique de l'économie. Ainsi, de nombreux Voyageurs deviennent des entrepreneurs indépendants dans

le cadre d'une entreprise ambulante. Il s'agit de micro-entreprises leurs permettant d'exercer leur savoir-faire dans un cadre légal.

« Mais pour moi et pour beaucoup d'entre nous, qu'est-ce qui nous a tués, c'est bien le RMI ! Avant le RMI, tout le monde arrivait à faire ses affaires. On allait de droite à gauche, on faisait les saisons. Il y a des métiers pour lesquels on n'est pas obligés d'être sur place pour avoir une activité propre à la vie du voyage: il y a le cirque, les fêtes, les saisons, les marchés, le spectacle, l'antiquité... Il y a plein de métiers que l'on peut faire tout en bougeant. Or, on nous dit aujourd'hui: vous voulez vous en sortir, le seul moyen, c'est une formation, une éducation, des diplômes.

Moi je n'ai aucun diplôme et cela fait 30 ans que je travaille et 20 ans que je paie mes impôts. Et je suis une entreprise qui réussit en plus. Parce que des entreprises qui réussissent, il y en a plein au milieu des Gens du Voyage. C'est vrai qu'on regarde un pourcentage: vous avez 700 dossiers et un petit nombre qui ont une chance d'émerger sur un travail. Mais nous ce qu'on revendique, ce n'est pas une chance d'avoir un diplôme plus un travail pour pouvoir bosser dans une usine. Ce qu'on revendique, c'est de pouvoir exercer librement notre activité par rapport à notre mode de vie qui est le voyage. Moi, je vais exercer mon activité à Marseille, à Bordeaux, n'importe où. Ce qu'on revendique, c'est le droit de voyager¹²¹ ».

Par le biais de ce témoignage, l'adaptation économique dans le contexte de l'économie classique est observable. Cette Voyageuse nous précise que beaucoup d'entre eux possèdent aujourd'hui des micro-entreprises. Effectivement, en France, environ 100 000 micro-entreprises (en micro-forfait) ont été créées par des Voyageurs en 2005 (environ la moitié de celles-ci sont encore sur le marché actuellement). Les secteurs qui sont aujourd'hui rentables sont le bâtiment et les espaces verts.

C'est dans ce cadre que les employés de l'ADAPGV 86 propose aux Voyageurs leur aide par une permanence de l'ADIE¹²², afin qu'ils puissent constituer des dossiers de création de micro-entreprises. Concernant le secteur de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers, l'association organise, une fois par mois, une permanence spécifique pour ce type de demande. Le temps imparti est généralement consacré au conseil et à l'information concernant les créations d'entreprises. I.M, éducatrice spécialisée et coordinatrice du centre socioculturel du Grand Poitiers, pointe une observation pertinente: *« nous apportons des informations complémentaires permettant de mieux appréhender l'individu, sa famille et sa situation administrative. Car, même si le registre du commerce ou des métiers est au nom d'une personne, il concerne souvent une famille, voire un groupe familial »*. En effet, l'organisation du travail pour Voyageurs reste, en majeure partie, une tâche familiale et partagée. Ainsi, le but de cette cellule d'aide est de faire non seulement une promotion économique mais aussi culturelle, car l'économie reste attachée à un mode de vie. Il s'agit donc de mettre au service de la population sédentaire et locale des services issus de savoir-faire traditionnels mais exercés dans un cadre légal. L'ADAPGV 86 s'occupe actuellement de

¹²¹Source: L'insertion professionnelle des Gens du Voyage. Rencontre-débat du 12 octobre 2005, salle F. Pellicer. Soirée organisée par Convergence à la Source et l'Association départementale Action pour les Gens du Voyage (ADAGV)

¹²² Association pour le droit à l'initiative économique. L'ADIE finance et accompagne les créateurs d'entreprises qui n'ont pas accès au crédit bancaire et, plus particulièrement, les demandeurs d'emploi et les allocataires du RMI.

plusieurs types de demandes de Voyageurs qui souhaitent s'inscrire dans ce processus. Ces sollicitations concernent notamment l'approfondissement des techniques manuelles afin que celles-ci soient reconnues officiellement et sanctionnées par un diplôme. Des petites entreprises d'élagage, de ravalement de façades, de maçonnerie et de rempaillage ont été envisagées. Enfin, des commerçants ambulants (vente de matelas, de linge, de vaisselle, de bibelots) s'insèrent également dans la légalisation de leur négoce¹²³. L'ensemble de ces dossiers représente, en 2006, environ trente familles désirant légaliser leurs activités professionnelles. La création d'entreprise devient donc une pratique privilégiée par les Voyageurs qui espèrent faire de leurs savoir-faire une entreprise légale et rentable. Néanmoins, les procédures pour effectuer cette démarche sont lourdes. C'est pourquoi les centres sociaux organisent des rencontres afin de les informer et de les aider dans leur objectif. Une des préoccupations majeures des Voyageurs est de savoir les incidences de ces créations d'entreprise sur leur accès aux minimas sociaux comme le RSA. La régularisation des activités traditionnelles est un souci majeur pour les Rroms, parce que les niches économiques qu'ils investissent sont maintenant fréquemment contrôlées¹²⁴.

¹²³ Source: rapport d'activité 2006

¹²⁴ Nous pouvons citer ici l'augmentation des contrôles en 2007 pour le commerce de la ferraille.

Conclusion

Dans ce chapitre, une place particulière a été donnée à l'analyse des conséquences des politiques publiques. Le phénomène de la sédentarisation a été spécifiquement exposé. Des expériences de vie, des scènes quotidiennes et des témoignages sont venus illustrer cette sédentarisation qui effraie tant les Voyageurs. Si peu d'entre eux s'insèrent dans une rupture brutale de leur mode de vie, la plupart continue de reproduire, dans leur quotidien sédentaire, les habitudes acquises pendant la circulation. Les activités économiques, l'organisation journalière et le lieu de vie sont habités par le voyage. C'est pourquoi les Voyageurs sédentaires participent, à leur manière, à la reproduction d'un mode de vie, espérant reprendre un jour ou l'autre le voyage.

La mise en relation des pratiques circulatoires effectuées dans un cadre législatif contraignant et celles exercées dans un contexte « libre » ne laisse pas entrevoir de réelles différences. En effet, le stationnement illicite et sauvage existe en Poitou-Charentes comme en région wallonne. Directement lié au retard des communes dans l'application de la loi, ce type de halte peut être un argument de contestation pour des familles qui refusent le stationnement balisé. Par ailleurs, l'introduction de la législation, censée amoindrir la circulation traditionnelle, a principalement engendré une restructuration de la mobilité. Ces nouveaux comportements circulatoires reflètent une adaptation et une réponse dynamique aux gênes occasionnées par les politiques publiques. Ces nouvelles pratiques ne sont pas celles de l'ensemble des groupes mais elles deviennent récurrentes ; sans compter que les familles sédentaires sont toujours prêtes à repartir, pour la plupart d'entre elles.

Par souci de ne pas s'insérer dans une vision négative, et parce que l'adaptabilité des Voyageurs dans la société actuelle est souvent oubliée, une attention particulière a été donnée à ces nouveaux comportements. Plusieurs types d'initiatives sont créés par les Rroms pour pérenniser le projet circulatoire. D'après les pratiques observées, celui-ci peut prendre des visages différents mais n'a qu'un seul objectif : la circulation. La reconfiguration du parcours et l'acquisition multisites sont les deux principales innovations destinées à le faire perdurer.

Avec ce remodelage de la circulation, les groupes ont modifié les deux aspects principaux qui rythment leur quotidien, c'est-à-dire le temps et la distance. En effet, soit le temps est allongé dans les différents lieux du parcours, soit les temps de déplacements se font plus courts et la circulation, qui était auparavant circulaire, devient saccadée et décrit un rythme plus intensif. Néanmoins, le rythme cyclique, même s'il s'en trouve perturbé, perdure. La modification du temps induit, par conséquent, une modification des distances. Dans le premier cas, la circulation est moindre puisque le temps de halte est long, dans le second, les distances et les temps de circulation sont multipliés.

CONCLUSION DE LA PARTIE 2

Cette deuxième partie s'est attachée à analyser les conséquences des politiques publiques sur la circulation, dans le même temps qu'elle a exposé les nouveaux comportements circulatoires développés en réponse au contexte légal. L'énergie mobilisée par les Voyageurs pour pérenniser leur quotidien témoigne de l'attachement à ce mode de vie en dépit des difficultés liées à la loi. Il s'agissait de dépasser une considération misérabiliste en montrant la persévérance des familles, autrement dit de voir le fonctionnement de ces « *cultures souterraines* [...] qui constituent *de véritables centres de résistances culturelles pour les minorités* » (Bîrzea, 1996: 25). Le concept de motilité s'épanouit donc dans cette perspective puisque son intérêt est « *de mettre en évidence les modalités de la transformation de la capacité à être mobile en mobilité proprement dite* » (Kaufmann, 2004: 34). Et ce sont bien ces capacités qui ont été soulignées dans cette deuxième partie. Capacités économiques, capacités spatiales et sociales forment donc les trois piliers essentiels de la restructuration de la circulation des Voyageurs.

Les stationnements illicites et sauvages sont deux pratiques courantes en Poitou-Charentes comme en Wallonie. La législation n'empêche donc pas la pratique déviante même si elle contribue à la gêne des familles ambulantes. La Wallonie, qui désire aujourd'hui s'appuyer sur le modèle français, souhaite organiser officiellement l'accueil et le stationnement des familles Roms sur son territoire.

La notion de désordre (entendue comme une perturbation) a été également utilisée dans la mesure où le mode de vie nomade est souvent mis hors la loi, parfois pour être mieux défini à l'aune de nouvelles contraintes. En effet, certaines familles s'enlisent dans ce désordre, alors que d'autres l'utilisent pour créer de nouveaux projets circulatoires.

La redéfinition des projets circulatoires transforme la circulation. Celle-ci devient plus intense ou, au contraire, est plus saccadée. Si les familles pouvaient auparavant se laisser aller au hasard, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les déplacements économiques sont mûrement réfléchis dans un objectif de rentabilisation certaine. Encore une fois, la question du choix est essentielle. En introduisant une réflexion sur le rôle de la religion dans la circulation, on peut concevoir que celle-ci possède une place particulière dans le quotidien actuel des familles puisqu'elle leur permet de voyager. Mais cette circulation, organisée par les pasteurs, est, elle aussi, artificielle puisque cette notion de choix n'a plus de sens dans ce contexte. La religion est donc de réceptacle de Voyageurs qui n'ont pas eu la possibilité de rebondir face aux politiques publiques. Il semble que, pour beaucoup d'entre eux, le culte soit devenu une échappatoire aux difficultés liées au voyage.

La question de l'utilité des aires d'accueil demeure. A de nombreuses reprises, et les extraits d'entretiens en témoignent, les Voyageurs les ont remis en cause parce qu'elles ne répondent pas aux demandes de ceux qui les habitent: trop petites, problèmes d'intimité familiale,

difficultés de cohabitation. Aujourd'hui, ces espaces officiels ne sont plus privilégiés par les familles, qui s'orientent vers les terrains familiaux. Et pour preuve, des aires d'accueil ferment pour être réhabilitées en « habitat adapté »: c'est le cas, notamment, dans le département de la Vienne, en Poitou-Charentes. Ces observations et ces témoignages méritent de porter une attention particulière à ces aires d'accueil, tant remises en cause par les familles Roms.

**PARTIE 3 : LES LIEUX : ENTRE ESPACES DE
COHABITATION, D'EXPRESSION ET DE RELEGATION**

Introduction

Cela est désormais établi : le projet circulaire des familles roms est constitué de projections, de circulations, d'appropriations et de lieux. Mais il convient de distinguer le Lieu du « lieu », le premier aurait du sens dans le parcours et détiendrait une signification particulière pour le groupe tandis que l'autre serait imposé par la législation au travers de l'aire d'accueil. La description puis l'analyse de ce « lieu artificiel » permettront ainsi de comprendre les ressentis et les représentations des familles qui sont dans l'obligation d'y stationner.

Les aires d'accueil sont aujourd'hui un élément indissociable des Voyageurs. En effet, elles sont les lieux principaux de leur localisation et de leur visibilité. Le lieu dans le parcours est un espace de rebond, et nous avons vu que, seul le parcours dans son intégralité donne sens au projet circulaire. Il paraît ainsi important de dissocier « lieu du parcours » et « lieu de stationnement ». Si la ville est investie parce qu'elle possède une importance particulière pour la famille, le lieu de halte, lui, permet le déploiement des intentions familiales. Dans quelle mesure le lieu de stationnement, obligatoire depuis 2000 a-t-il un sens ? Cette question est d'autant plus cruciale que la visibilité première des Roms reste aujourd'hui la localisation des aires d'accueil.

Faire une analyse du lieu de stationnement officiel amène à se questionner sur le passage d'un lieu fonctionnel à un lieu de vie. Comment l'aire d'accueil, initialement prévue pour le stationnement *stricto sensu*, peut-elle devenir un lieu de vie par obligation ? En tant qu'espace de contrôle social (Gasnier, 2004 : 38), plusieurs types de rapports sociaux et politiques peuvent s'y déployer. Dans ses recherches sur la mobilité des jeunes de la rue, M. Parazelli (1995) évoque six types de rapport que l'on peut aisément appliquer aux processus qui se jouent dans et à partir de l'aire d'accueil. Ces observations nous conduisent véritablement à penser celle-ci comme un lieu de vie à partir duquel se donnent à voir des relations plus ou moins conflictuelles mais, néanmoins, existantes. Cette analyse faite par M. Parazelli distingue les rapports entre les « *modes de relation* » : en effet elle tente de mettre à jour la requalification de l'espace fonctionnel en lieu de vie par le biais de l'investissement symbolique et de l'appartenance. Elle distingue les « *modes d'utilisation* » du lieu en spécifiant particulièrement les activités qui s'y organisent et les conflits qui peuvent en découler. Les « *modes d'occupation socio-spatiales* » permettent de mettre en miroir les règles imposées par la gestion des espaces publics et les pratiques des résidents. La « *programmation* » définit les modes d'injonction des pouvoirs publics dans l'usage du lieu. Plus précisément, elle décrit les restrictions qui recadrent le lieu dans son usage initial parfois dévié par les pratiques des résidents. « *L'accessibilité* » représente le degré d'ouverture et de fermeture du lieu avec l'extérieur, autrement dit, elle décline les situations de ségrégations spatiales ou encore d'éloignement. Enfin, le « *contrôle de surveillance* » explicite la nature des relations sociales notamment le degré de tolérance et de répression envers les populations utilisatrices du bien public (Parazelli, 1995 : 287-308). C'est donc dans cette ligne directrice

que l'analyse des lieux de stationnement va s'effectuer. Les situations d'entente comme celles de conflit seront mobilisées puisque ces dernières participent également du processus des relations sociales : elles entretiennent les interactions (Simmel, [1912] (1995) ; Coser, 1956). Ainsi, cette analyse repose sur une approche dialectique de la place de l'aire d'accueil dans le quotidien des groupes puis dans l'espace local. La focalisation sur ces lieux permet ainsi de « *spécifier avec précision les mécanismes qui les rendent effectivement important* » (Entrikin, 2003). Une attention particulière va donc être portée au fonctionnement du lieu et de ses effets.

La halte ne peut être dissociée de la circulation. De ce fait, la conception des aires d'accueil par les Voyageurs est indissociable de celle qui y est faite de la circulation. Largement critiqués par leurs utilisateurs, les espaces de stationnement officiels méritent une attention particulière. Dans quelle mesure les aires d'accueil peuvent-elles être perturbatrices des projets circulatoires ? Quelle image possèdent-elles ? Est-ce un lieu de confinement ou de sérénité ? Les résidents se sentent-ils étrangers ? Pour faire cette analyse, un intérêt particulier est porté aux discours. Il s'agit de dire l'aire d'accueil par ceux qui la vivent en insistant particulièrement sur les variations des contextes d'énonciation. Plus précisément, comment l'aire d'accueil est-elle racontée par ses usagers directs et, dans une autre mesure, par les Voyageurs qui ont opté pour d'autres modes d'habitation (terrain familial ou habitat classique). Quelles sont les représentations des Voyageurs sédentaires et de ceux encore en route ? Saisir les discours, en suivant les aires d'accueil et les Voyageurs, est une démarche qui permet de comprendre les continuités ou les ruptures qui animent la vie sur ces espaces de stationnement.

La première appréhension de ces espaces de stationnement se fait par la distance : aller d'aire d'accueil en aire d'accueil m'a permis de me saisir une réalité parfois déconcertante. Ainsi, aborder le thème de l'éloignement spatial est devenu nécessaire devant tant de surprises et d'incohérences. Ces éloignements pourraient relever d'un processus de ségrégation qui peut être considéré « *à la fois comme un fait social de mise à distance et comme une séparation physique* » (Grafmeyer, 1996 : 209). Quels sont les mécanismes qui conduisent à mettre à distance les aires d'accueil et de fait les Voyageurs ? Comment pouvons-nous considérer cette ségrégation ou cet éloignement, s'ils existent, sachant qu'il subsiste néanmoins des relations entre Voyageurs et Gadjé notamment via les échanges économiques ? Est-ce une « ségrégation totale » où apparaît une absence totale d'interaction sociale entre et avec les autres groupes ? (Taeuber et Taeuber, 1965 ; Philpott, 1978). Peut-on parler de ségrégation concernant les aires d'accueil ou est-il préférable de la considérer comme un éloignement ?

Cette dernière partie se décompose en trois chapitres. Dans le premier (chapitre 6), une attention particulière est portée à la présentation des espaces de stationnement tels qu'ils sont définis par la loi. Pour ce faire, un retour sur la législation est nécessaire afin de voir l'ensemble du dispositif, depuis la décision de créer une aire d'accueil jusqu'à sa réalisation. Nous questionnerons donc ces espaces de stationnement officiels et nous verrons où en est la réalité actuelle. Dans le chapitre 7, nous appréhenderons, par le biais des discours, le glissement entre un espace fonctionnel et un lieu de vie en nous attachant particulièrement

aux récits des Voyageurs ainsi qu'à leurs représentations et utilisations de l'aire d'accueil. En miroir à la « humanistic geography », empruntée aux théories anglo-saxonnes, les manières dont les groupes s'approprient leur espace de vie seront notamment privilégiées. Il s'agit de comprendre les sentiments et les conceptions des Voyageurs à propos des espaces de stationnement qu'ils utilisent. Enfin, le chapitre 8 étudiera la place de l'aire d'accueil dans la ville. Faire une analyse spatiale de la localisation des aires d'accueil permettra ainsi de confirmer ou de corroborer l'intuition première, à la rencontre de ce terrain, de l'existence d'un processus d'éloignement social et spatial.

CHAPITRE 6 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT: ETAT DES LIEUX ET QUALIFICATION

Introduction

Parce que le stationnement des Rroms est légiféré à l'échelle nationale, nous ne pouvons exclure d'y faire référence. Les deux terrains de recherche viennent illustrer l'application de ces recommandations. En France, les différents types d'espaces de stationnement sont cadrés par la loi Louis BESSON de 2000¹²⁵ (annexe n° 9), tandis qu'en Belgique, comme nous l'avons vu, aucune législation officielle n'est encore en vigueur, l'accueil étant effectué de façon éparsée et ponctuelle. Cependant, il existe quelques espaces de stationnement « non officiels » plus ou moins reconnus des autorités publiques sur lesquels les familles stationnent. Par conséquent, faire un état des lieux de l'offre de stationnement est essentiel pour aborder cette partie consacrée spécifiquement aux dispositifs de halte officiels. En faire l'impasse reviendrait à nier les difficultés, d'autant que la circulation des groupes dépasse les frontières des deux terrains mobilisés pour cette recherche. Ces espaces de stationnement font surgir plusieurs gênes, notamment parce que les projets circulatoires ne peuvent s'épanouir : *« pour les gens du voyage, le territoire national ne sera désormais plus continu, et la libre circulation à laquelle leur droit est si fièrement proclamé devra compter avec les frontières communales »* (Gotman, 2004 : 227).

1. Les figures du lieu de halte : quand l'accueil différencie les pratiques

Le stationnement des groupes de Voyageurs est souvent perçu de façon uniforme (Humeau, 1995 : 151). Pourtant, les familles doivent composer avec un dispositif hétérogène. Malgré cela, l'aire d'accueil est souvent vue comme la seule solution existante à leur stationnement. La loi de 2000 différencie quatre types de stationnement. Les exposer de façon détaillée va permettre dans un premier temps de connaître l'offre existante et de voir si cette diversité peut avoir l'ambition de répondre à la pluralité des pratiques circulatoires.

1.1. Les aires d'accueil : un lieu réalisé spécifiquement pour les Voyageurs

Les aires d'accueil (planche de photos p. 280) sont donc des espaces officiels, réglementés et connus des Voyageurs comme des Gadje. A la seule observation, une aire d'accueil est un espace délimité par des clôtures ou des haies, où stationnent des personnes habitant en

¹²⁵ Une circulaire en date de 2001 (Annexe n° 10), vient compléter la loi de 2000.

caravane. Des lignes séparent les emplacements et organisent l'espace intérieur. Une attention particulière de l'organisation interne nous indique qu'il y a un règlement intérieur, celui-ci précisant notamment le public auquel s'adresse cet équipement :

Encart 6. 1: Les conditions d'admission sur les aires d'accueil¹²⁶

<u>« CHAPITRE II – CONDITIONS D'ADMISSION</u>	
<u>Article 3 :</u>	<u>Formalités d'admission</u>
	Pour stationner sur le terrain, il faut :
	⇒ être "voyageur", c'est-à-dire être détenteur d'un titre de circulation ou assimilé en cours de validité,
	(...) »

Source : Rapport Hérisson, 2008

Le règlement intérieur, proposé par le rapport Hérisson (2008), identifie clairement les Voyageurs comme les seuls utilisateurs possibles des aires d'accueil. Une population ciblée stationne sur des lieux formellement spécifiés. Les personnes habitant en caravane, mais qui ne se disent pas appartenir à la population des Rroms ne peuvent donc pas résider sur ces espaces, en témoignent les premières lignes du règlement intérieur de l'aire d'accueil de Parthenay dans le département des Deux-Sèvres : « *Article 1 – La Communauté de Communes de PARTHENAY met exclusivement à la disposition des Gens du Voyage une aire d'accueil et de séjour* ».

A première vue, ces aires d'accueil sont aménagées : des locaux et des sanitaires y sont construits pour les familles. L'environnement reste, dans la majeure partie des cas, uniforme : l'aire d'accueil est le plus souvent entourée de champs agricoles et se trouve à proximité d'infrastructures routières ; plus rarement elle est proche des commerces et des habitations. Ce type de paysage est récurrent et, en effet, de nombreuses aires d'accueil prennent ce visage. Pourtant, dans les textes de loi et ses rappels, elles sont décrites comme des lieux intégrés au paysage communal et dont les caractéristiques urbanistiques sont reprises dans la circulaire n°06/00074/C en date du 3 août 2006¹²⁷ (Annexe n° 12). Celle-ci prévoit, entre autres, les équipements de l'aire d'accueil et les modalités de stationnement. Elle donne également une attention particulière à la localisation du lieu de halte dans l'espace communal :

¹²⁶ Il s'agit d'un exemple de règlement intérieur dont les communes peuvent se servir pour élaborer leur propre règlement.

¹²⁷ Ces recommandations étaient déjà mentionnées dans la circulaire de 2001 concernant l'application de la loi L. Besson de 2000.

Encart 6. 2: L'aire d'accueil : les conditions de réalisation

« La localisation des aires doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage. Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein ou à proximité des zones urbaines afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains, notamment sanitaires, sociaux et scolaires et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation.

L'aménagement, l'équipement et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage doivent être conformes aux normes définies par le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil.

Ainsi, par exemple, la place dite « de caravane » doit permettre le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Chaque place de caravane doit comporter un branchement d'eau potable et une borne électrique.

L'aire est dotée des équipements sanitaires comportant un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC, pour cinq places de caravane.

Le gestionnaire de l'aire d'accueil établit un dispositif de gestion et de gardiennage qui permet d'assurer, au moins six jours par semaine, la gestion des arrivées et des départs, la perception du droit d'usage et le bon fonctionnement de l'aire d'accueil, notamment en ce qui concerne la régularité du service de ramassage des ordures ménagères. Le gestionnaire rédige, à cette fin, un règlement intérieur et il adresse au préfet le rapport annuel de fonctionnement de l'aire prévu au III de l'article 4 du décret du 29 juin 2001 précité.

La satisfaction aux normes du décret ouvre droit à la subvention pour l'investissement prévue à l'article 4 de la loi du 5 juillet 2000 et, pour les aires d'accueil, à l'aide à la gestion prévue à l'article 5 de cette même loi, ainsi qu'à une majoration de la dotation globale de fonctionnement

La conception de l'aire doit tenir compte des règles sanitaires et de sécurité en vigueur ainsi que des règles d'accessibilité de l'article R.111-19.1 du code de la construction et de l'habitation.

La durée maximum du séjour autorisé est précisée dans le règlement intérieur de l'aire d'accueil. Cette durée qui ne doit pas encourager la sédentarité des gens du voyage sur les aires d'accueil, ne doit pas être supérieure à 5 mois. Mais des exceptions peuvent être faites, notamment pour permettre aux enfants scolarisés sur place d'achever leur année scolaire ».

Source : circulaire n°06/00074/C en date du 3 août 2006

Le législateur évoque le terme de « place de caravane » qui accueille la caravane ainsi que le véhicule qui la tracte. Souvent, un emplacement sur une aire d'accueil correspond à deux « places de caravane ». La circulaire du 5 juillet 2001 (Annexe n° 10) préconise une taille minimum de 75 m² pour chaque « place de caravane ». « L'emplacement », lui, unité la plus souvent employée dans les règlements intérieurs des aires d'accueil comme dans les schémas départementaux, comporte deux « places de caravane » et représente donc une superficie de 150 m². Une famille qui arrive sur une aire d'accueil loue donc un emplacement pour y placer deux caravanes, ses deux véhicules et pour y organiser sa vie familiale. Cette circulaire de 2001 est d'autant plus importante qu'elle vient détailler de façon précise la loi de 2000. C'est elle qui fixe les conditions de vie sur les aires d'accueil.

La durée de stationnement moyenne ainsi que la capacité idéale maximale d'accueil y sont également mentionnées. Ainsi, la circulaire précise que les aires d'accueil s'adressent exclusivement aux Voyageurs itinérants dont la durée de séjour ne doit pas dépasser plusieurs mois. D'ores et déjà, la confrontation de ces recommandations avec les observations faites dans le chapitre 5 montre qu'il existe un décalage entre les souhaits du législateur et la réalité observée sur le terrain. Un paradoxe apparaît : il est le produit de l'impact des aires d'accueil

sur les projets circulatoires des familles rroms. Ces aires d'accueil, censées mettre en place un roulement et donc favoriser la circulation sont aussi investies par des familles sédentaires. Pourquoi tant de familles se sont sédentarisées depuis la création de ces aires d'accueil dont le règlement incite à la circulation ?

Concernant leur capacité, la circulaire de 2001 précise que pour des raisons de rentabilités financières, les aires d'accueil ne doivent pas posséder moins de quinze « places de caravane » (soit sept emplacements). Dans un souci de sécurité et pour éviter « la concentration de groupes », la taille maximale préconisée ne doit pas dépasser, quant à elle, 50 « places de caravane » (soit vingt-cinq emplacements). Les réalités observées sur le terrain de recherche poitevin montrent que ces recommandations sont respectées. Effectivement, les capacités des aires sont toutes comprises entre quinze et cinquante places. Néanmoins, les familles ont toutes précisé que leur stationnement sur les aires d'accueil leur posait des difficultés notamment pour garer les caravanes du groupe les unes à proximité des autres.

Les phases d'élaboration et de réalisation d'un dispositif d'accueil au sein du département sont cadrées par la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. Celle-ci prévoit six étapes majeures. Par la suite, un travail s'opère une fois le schéma départemental finalisé et signé¹²⁸. Les communes consultent dans un premier temps ce schéma (étape 1) afin d'engager une étude pré-opérationnelle et une mise en place des partenariats (étape 2) qui seront utiles à la conception du projet (étape 3) en termes d'aménagement, de gestion et d'actions socio-éducatives. La réalisation de l'aire d'accueil (étape 4) précède la mise en service et le début de son projet socio-éducatif (étape 5). Enfin, l'aire d'accueil fonctionne grâce à la mise en place du dispositif de coordination et de suivi (étape 6).

¹²⁸ Pour une présentation complète de l'élaboration du schéma départemental, se référer au chapitre 4



Photographie 6. 1: (4 prises) : Aire d'accueil des Grimaudières, Saint Benoit (86). Bergeon Céline, 2010



Photographie 6. 2: Aire d'accueil de Saujon (17). Communauté d'Agglomération de Royan, 2010



Photographie 6. 3: Aire d'accueil de la Croix de Bois, Poitiers (86), Communauté d'Agglomération de Poitiers, 2009

1.2. Un accueil simplifié pour l'arrêt de courte durée

La loi de 2000 mentionne également des emplacements disponibles et susceptibles d'être occupés occasionnellement par des familles de Voyageurs qui sont de passage. La circulaire de 2001 en précise les modalités et distingue les aires de petit passage de celles dites de grand passage. Les aires de petit passage définissent un lieu destiné à des courtes haltes en particulier dans les communes de moins de 5 000 habitants. Ces communes ne sont pas dans l'obligation de créer un espace de stationnement mais elles peuvent souhaiter disposer d'un espace pour l'accueil temporaire de familles dont le parcours les amène à fréquenter la commune. Ainsi, dans un souci de régulation et afin d'éviter des phénomènes de stationnement illicite, elles organisent un accueil des plus sommaires. L'ensemble de ces lieux disposent d'équipements très réduits : les aires sont peu aménagées (dispositif de ramassage des ordures ménagères, accès à l'eau et l'électricité restreints). C'est le cas, par exemple, des communes de Rouillé et de Lavausseau, dans le département de la Vienne. Ces municipalités ont réservé un espace, pour les familles circulantes, qui ne peut être qualifié « d'aire d'accueil » puisqu'il n'y a ni branchement d'eau, ni d'électricité.

Elles sont généralement éloignées des zones urbaines et leur capacité maximum d'accueil est environ de dix places de caravane. Moins fréquentées par les Voyageurs, elles concernent le plus souvent des groupes disposant de cinq à dix caravanes. Ces équipements peuvent être mentionnés dans le schéma départemental afin d'accéder à des subventions pour leur création et leur entretien. Ces aires de petit passage ne nécessitent pas de gardiennage et peu de travaux de maintenance. Il s'agit d'un espace simple, sans équipement particulier, parfois laissé à l'abandon et « *servant de lieu de « décharge » pour la population locale* » (source : médiateur association ADAPGV 86). Certaines aires de petit passage ont une fonction particulière et peuvent se situer à proximité de zone urbaine comme c'est le cas pour celle du C.H.U de Poitiers, qui accueille les familles dont un des membres est hospitalisé.



Photographie 6. 4: Aire de passage du C.H.U de Poitiers

Source : Bergeon, C. 2010

Certaines communes mettent à disposition des Voyageurs des aires de petit passage qui sont seulement ouvertes l'été. C'est notamment le cas des départements dont les activités estivales sont liées au tourisme auxquelles répondent les familles rroms. C'est le cas, par exemple, de la Communauté de Communes de l'Île d'Oléron, qui, chaque été depuis 2007, ouvre « le petit deau », espace réservé aux familles résidant l'été sur l'île pour leurs activités économiques. Quand cette aire de petit passage est ouverte, les familles doivent s'acquitter de leur consommation d'eau et d'électricité. La durée maximale autorisée, de quinze jours, incite par ailleurs, à la circulation et encourage le roulement en termes de fréquentation.

Ces aires de petit passage sont parfois investies par des familles qui y séjournent de façon plus longue. C'est le cas de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers. Par ailleurs, les dégradations sur ces terrains sont courantes ; les associations sont fréquemment obligées d'engager des procédures de nettoyage et de réhabilitation. En outre, l'appropriation de ces espaces par des familles en recherche d'un lieu de sédentarisation est une observation courante. Bien que ces aires répondent à un minimum d'exigences en termes d'équipements et de prise en charge, elles font de plus en plus l'objet d'arrêts prolongés, ce qui témoigne des difficultés rencontrées par les Voyageurs pour leur stationnement.

Ces équipements se multiplient dans la mesure où les coûts sont peu élevés, des subventions étant possibles et permettent aux municipalités d'engager des recours lorsqu'elles sont confrontées à des stationnements illicites. Cette assignation à des stationnements provisoires possède une double incidence, elle modifie les pratiques circulatoires tout en les confortant.

1.3. Le stationnement des grands groupes à la lumière de la législation

Les aires de grand passage sont souvent investies par des grands groupes « en route » pour des grands rassemblements. Ces deux dispositifs d'accueil - les aires de grand passage et les aires de grands rassemblement - sont donc liés par la nature de l'offre mais également parce qu'ils participent, ensemble, à la même motivation des groupes : les réunions liés au culte¹²⁹.

La loi du 5 juillet 2000 ne fixe pas les limites du grand passage et ne le distingue pas du grand rassemblement. Seuls les « *passages traditionnels et occasionnels* » y étaient indiqués. C'est encore une fois la circulaire de 2001 qui vient apporter des précisions quant à la nature de ces deux pratiques :

« Compte tenu du développement, constaté au plan national, de groupes importants voyageant ensemble, les départements devront disposer de capacités d'accueil adaptées aux besoins de ces groupes, qui incluent les groupes convergeant vers les lieux de grands rassemblements traditionnels ou occasionnels, quelques temps avant ou après ces rassemblements eux-mêmes. Il est donc important de distinguer les « grands passages » qui ne dépassent pas généralement les 200 caravanes et qui ne sont connus que deux ou trois mois avant leur

¹²⁹ Pendant le travail de terrain, l'ensemble des haltes de grands groupes était lié au culte excepté un groupe en stationnement chaque année sur le Grand Poitiers qui se réunit à la même période pour l'ouverture de la chasse.

passage, « des rassemblements traditionnels et occasionnels » qui sont, eux, connus longtemps à l'avance et regroupent un nombre bien supérieur de caravanes ».

Les aires de grand passage sont destinées aux groupes de 50 à 100 caravanes (Schéma départemental 2009-2015 de la Vienne) qui circulent ensemble. En cas d'impossibilité pour la commune d'offrir un terrain d'une telle ampleur, celle-ci a la possibilité de proposer plusieurs terrains, peu éloignés les uns des autres pour ne pas rompre l'équilibre des groupes. La particularité de ces terrains réside dans leur non-permanence : leur ouverture dépend de l'arrivée de ces groupes. Le caractère ponctuel de leur utilisation leur confère des obligations moindres. En effet, les équipements, ainsi que leurs aménagements sont restreints, l'alimentation en énergie peut être permanente comme temporaire (citernes pour l'eau, raccordement électrique). En outre, ces terrains sont souvent localisés hors zone constructible et dans des zones éloignées des centres urbains.

Concernant l'acquisition et/ou la réquisition de tels terrains, le rapport Hérisson (2008) précise qu'ils doivent être « *recherchés prioritairement dans le patrimoine de l'Etat, et à défaut, dans les domaines publics ou privés des collectivités locales voire des terrains appartenant à des particuliers* ». La réquisition de terrains appartenant à des particuliers est donc un phénomène qui peut être envisagé en dernier recours. Ces grands groupes circulent principalement d'avril à septembre, ce qui correspond effectivement à la période des grands rassemblements, notamment religieux. Les deux pratiques, rassemblement massifs et événements religieux, apparaissent donc comme liées. Une des solutions envisagées par le Gouvernement est de travailler en étroite collaboration avec les associations comme l'ASNIT (Association Sociale Nationale Internationale Tsiganes) qui possède des informations essentielles concernant les déplacements des grands groupes et qui joue un rôle indispensable dans l'organisation de l'accueil auprès des communes. Bien que la plupart des grands passages soient préparés en amont, il existe des difficultés qui sont liées au désengagement des communes lorsque l'ASNIT les sollicite pour une halte. D'un autre côté, certains groupes tardent à se manifester pour l'organisation de leur arrivée : les communes sont donc « prises sur le fait ».

Dans son rapport de 2008, le sénateur Pierre Hérisson annonce la mise en place d'un nouveau régime juridique concernant l'organisation du grand passage : celui-ci prend appui sur le modèle mis en place pour les rassemblements festifs et les raves-parties. Ce nouveau cadrage s'adresserait aux groupes composés de 50 à 200 caravanes, et leur proposerait des terrains de plusieurs hectares pour un arrêt n'excédant pas quinze jours. Les groupes seraient également soumis à des impératifs de date, une autorisation devant être demandée auprès de la Préfecture, deux mois avant l'arrivée des caravanes. Un état des lieux du terrain et des équipements serait réalisé en présence du déclarant du rassemblement (Hérisson, 2008). Ce type d'accueil devient nécessaire car de plus en plus de Voyageurs participent à des événements de culte de grande ampleur (Tableau 6.1 pour l'exemple de la Charente-Maritime).

Les grands rassemblements représentent les réunions à caractère culturel ou religieux, qui rassemblent un nombre conséquent de caravanes. Ils peuvent réunir jusqu'à plusieurs dizaines de milliers de personnes et des centaines de caravanes. Du fait de l'ampleur de ces réunions, les besoins en termes d'espaces de stationnement atteignent parfois 100 hectares. L'Etat assume cet accueil du fait de l'importance de l'événement. C'est pourquoi les terrains loués pour les grands rassemblements appartiennent le plus souvent au Ministère de la Défense¹³⁰. Le gouvernement souhaiterait aujourd'hui faire évoluer l'offre en termes de grands rassemblements avec la réservation de quatre terrains officiels, répartis sur le territoire national. Ces quatre lieux seraient soumis à un système de rotation. Il souhaiterait également que des terrains lui appartenant soient vendus aux collectivités territoriales ou aux associations travaillant auprès des Voyageurs pour l'organisation de ce genre de manifestation.

Il est courant que les départements, à l'aide des associations, prennent contact avec les organisateurs de ces grands rassemblements. Ces échanges permettent ainsi de connaître les itinéraires précis des missions et d'avertir les organisateurs sur la disponibilité des terrains. Une fois les familles arrivées, une personne-ressource est identifiée pour régler tout problème qui pourrait survenir.

Le stationnement lié aux grands rassemblements devient, au même titre que le grand passage, une préoccupation essentielle. Pour la plupart, ces rencontres sont à vocation religieuse et s'organisent à travers le culte itinérant. Néanmoins, si la spécificité de ce culte est bien d'être mobile, l'instauration de lieux de procession fixes, comme le préconise le Sénateur Pierre Hérisson (2008), amène, à l'instar des aires d'accueil officielles, à fixer encore une fois la circulation. Si ces lieux de grands rassemblements sont identifiés et balisés, l'itinéraire pour s'y rendre deviendra également identifiable comme il le devient aujourd'hui pour la circulation traditionnelle des familles.

¹³⁰ Source : Rapport Hérisson, 2008

Tableau 6. 1: Evolution des grands passages dans le département de la Charente-Maritime entre 2003 et 2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pays Rochelais	6 groupes (sur 6 semaines)	6 groupes (6)	6 groupes (7)	7 groupes (8,5)	6 groupes (6)	7 groupes (8)	9 groupes (11)
Pays Royannais	8 groupes (9)	3 groupes (5)	8 groupes (11)	11 groupes (19,5)	8 groupes (18)	6 groupes (10,5)	8 groupes (9,5)
Pays rochefortais	4 groupes (4)	3 groupes (5)	3 groupes (5)	7 groupes (11)	5 groupes (8)	5 groupes (6)	5 groupes (5)
Pays santon	4 groupes (4)	3 groupes (2,5)	1 groupe (1)	2 groupes (2)	2 groupes (3)	3 groupes (4,5)	3 groupes (3)
Pays d'Aunis	0	1 groupe (1)	1 groupe (1)	2 groupes (2)	0	1 groupe (2)	3 groupes (2,5)
Pays Vals de Saintonge	2 groupes (2)	0	2 groupes (2)	1 groupe (1)	2 groupes (2)	0	1 groupe (1)
Pays Marennes-Oléron	0	0	1 groupe (1)	0	0	1 groupe (0,5)	2 groupes (2,5)
Pays Haute-Saintonge	0	0	0	0	1 groupe (1)	0	0

Source : Schéma départemental d'accueil 2010-2016 des Gens du Voyage de la Charente-Maritime

1.4. Les terrains familiaux encouragés pour une « pré-sédentarisation »

L'offre en termes de terrains familiaux est introduite par la circulaire de 2001. La loi de 2000 les mentionne dans sa version consolidée de 2007. Le rapport Hérisson (2008) vient confirmer la volonté des pouvoirs publics de développer ces terrains et mentionne « *qu'il faut encourager une forme d'habitat adapté à ceux des gens du voyage qui ne voyagent plus, ou réduisent leurs déplacements* » d'autant plus « *qu'il ne servirait à rien de financer des aires aménagées destinées à recevoir des itinérants si elles n'ont, en réalité, que pour seul objet de satisfaire les besoins d'une population sédentaire* » (Hérisson, 2008). Cet « habitat adapté » peut prendre deux formes :

- « *les terrains familiaux locatifs (sans habitat en dur) permettant de fixer sur un territoire un groupe familial sans renoncer, le cas échéant, à quelques mois de voyage.*
- *L'habitat mixte qui permet une construction en dur destinée à l'habitation tout en maintenant la présence de caravanes et de Maison Ultra-Sociale¹³¹.*

Photographie 6. 5: Terrain familial de Saint Georges du Bois (17)



Source : Communauté de communes de Surgères

Incitant fortement le développement des terrains familiaux, les pouvoirs publics souhaitent ainsi contrebalancer les problèmes d'acquisitions de terrains non conventionnels : « *ce phénomène s'est développé de manière empirique et pas toujours maîtrisé de sorte qu'il soulève aujourd'hui des difficultés nouvelles auxquelles les collectivités publiques sont confrontées* » (Hérisson, 2008). Le financement des terrains familiaux, au même titre que les aires d'accueil, est introduit dans la circulaire de 2003¹³² relatives aux terrains familiaux locatifs.

Ces terrains familiaux sont un habitat à usage privé. Ils peuvent être soit loués, soit la propriété des familles. Ces dernières doivent obtenir une autorisation d'aménagement, définie par l'article R. 443-7-1 du code de l'urbanisme, notamment pour pouvoir y stationner plus de trois mois dans l'année. En effet, le code de l'urbanisme définit des modalités de stationnement sur ce type de terrain :

¹³¹ Ces MUS peuvent être bénéficiaires de financements PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) et ouvre des droits APL.

¹³² Circulaire n°2003-76/IUH1/26 du 17 décembre 2003.

- pour les terrains familiaux accueillant plus de six caravanes : l'autorisation d'aménagement est obligatoire,
- pour les terrains familiaux accueillant moins de six caravanes : deux demandes d'autorisation peuvent être formulées. Soit une autorisation de stationnement, soit une autorisation d'aménagement (Source : article R. 443-7-1 du code de l'urbanisme).

La demande d'aménagement est pérenne alors que la demande de stationnement doit être renouvelée tous les trois ans. Pour les terrains familiaux en location, les directives sont claires : ces espaces doivent éviter d'accueillir trop de caravanes, le nombre de six étant privilégié. Des regroupements de terrains familiaux sont permis mais sont limités au nombre de cinq.

2. L'offre existante : de la mauvaise application de la loi Besson à sa non-application

Dix ans après la promulgation de la loi sur l'accueil et le stationnement des Voyageurs, où en sont les réalisations ?

« On n'a pas la liberté qu'on avait avant [lève les yeux]. Avant, on arrivait sur les places, on voyait un petit peu d'herbe...oh là là qu'est ce que c'était bien [rires]. C'est vrai c'était la vie quoi ! Tandis que maintenant, et ben, on arrive sur une place, on n'a pas le droit de rester. Eh ben on n'est pas arrivé que les gendarmes sont sur nous, euh...il faut euh, il faut euh...bah y a des emplacements, il faut se mettre dessus, même qu'il y a pas de place. Vous avez beau dire aux gendarmes, « mais on y est allé mais y a pas de place », « ben y a un emplacement alors allez voir plus loin ! », voilà. Alors c'est dur parce que aller voir plus loin, mais plus loin il n'y a pas de place aussi [rires]. Alors ça peut en faire ça des kilomètres des plus loin et des plus loin hein ! » (Voyageuse, Bressuire, 2005, ADAGV 79).

L'état des lieux de l'offre existante est nécessaire, notamment parce que le manque d'espaces de stationnement libres a été un sujet récurrent dans les discours des Voyageurs rencontrés :

« Y a des départements où c'est pire...là ici ça peut aller mais des fois c'est un vrai casse tête. Du coup on ne s'arrête jamais trop où on veut et où on avait décidé. Faut pas se plaindre dans le pays là, on trouve quand même assez facilement mais quand on quitte le département, allez... la région, je me demande comment ils font les Voyageurs dans certaines départements car même pour ceux qui sont de passage comme nous, c'est souvent plein partout » (terrain 2007, Charente, manouche en aire d'accueil).

« - Ca me fait de la peine quand ils repartent [son fils, sa belle-fille et leur enfant] comme ça.

- Ils vont où ?

- Il retourne sur Tours là où ils ont l'habitude d'aller.

- Ils ne restent pas avec vous ?

- *Non tu sais nous maintenant on est vieux, on a notre terrain, en plus moi je suis malade. Faut qu'ils fassent leur vie mais quand ils repartent comme ça...*
- *Mais là ils sont en voiture ?*
- *Oui ils sont venus pour quelques jours, leur caravane elle est sur une aire d'accueil à Tours.*
- *Et ça se passe bien à Tours ?*
- *Bah apparemment oui, ils disent qu'ils sont bien là-bas, ils n'ont jamais eu de problème. Ici c'est toujours plein...d'ailleurs tu l'as sûrement vu, quand tu viens ici tu passes par l'aire d'accueil, tu as vu elle est pleine et c'est toujours comme ça »*
(Terrain 2010, Deux-Sèvres, Femme manouche en terrain familial).

Si la pénurie de lieux de stationnement a été mentionnée à plusieurs reprises, il semble pertinent de regarder un instant l'offre à l'échelle nationale. En effet, l'existence de disparités serait susceptible d'influencer la concentration ainsi que la dispersion des groupes. Les observations faites au niveau national nous donnent la possibilité de comparer et de discuter l'état d'avancement de l'accueil dans les deux espaces qui nous intéressent pour cette recherche. Cet état des lieux, à l'échelle nationale, permettra notamment de mieux comprendre et analyser celui du Poitou-Charentes et de la région wallonne.

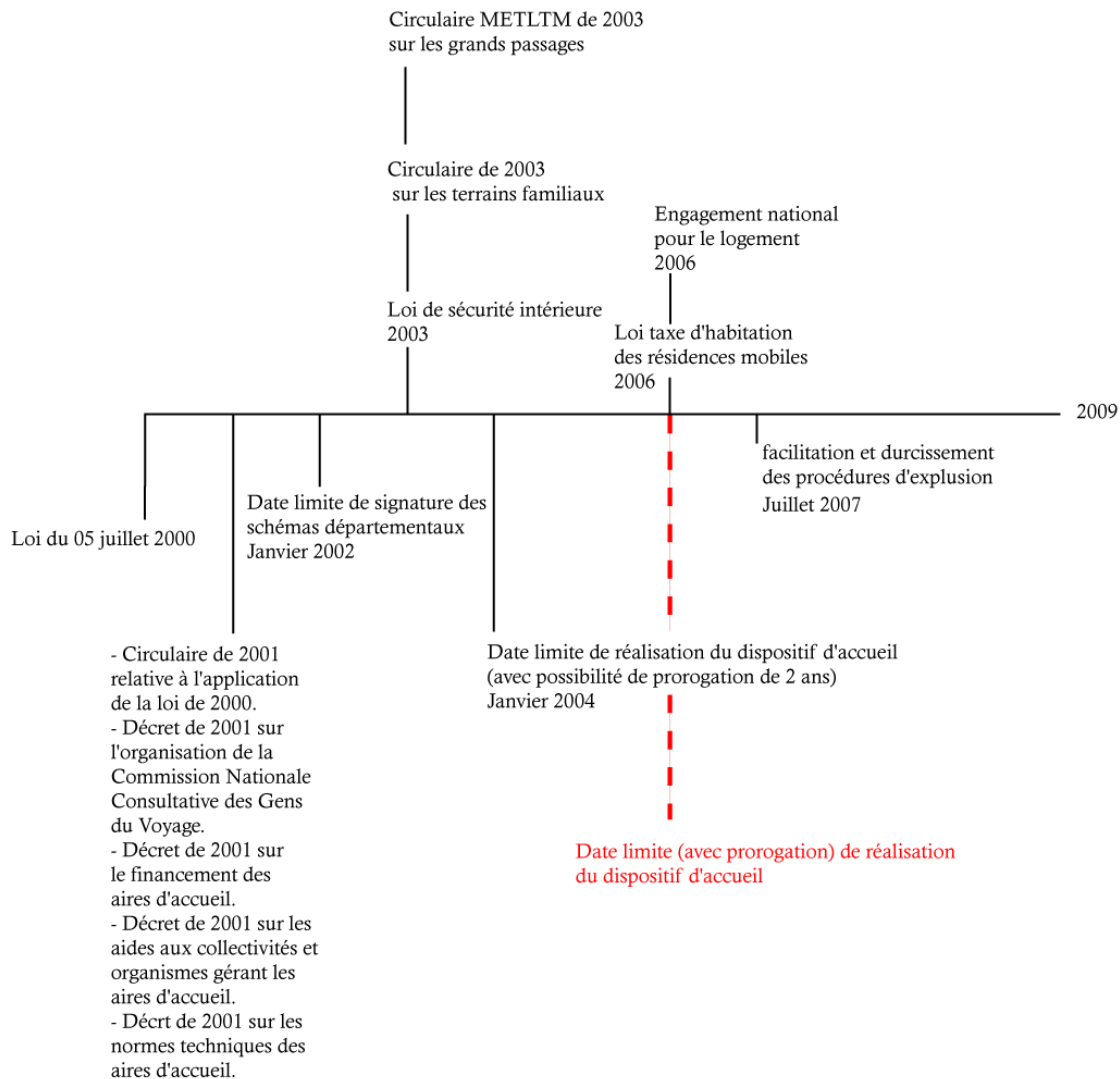
Du fait de cette carence, les familles se trouvent alors dans des situations de compromis, parfois d'errance, à la recherche d'un espace de stationnement libre. Les élus locaux sont souvent montrés du doigt pour la non-application de la loi alors que la création d'une aire d'accueil est toujours un acte délicat.

Le manque d'aires de stationnement officielles engendre du stationnement illicite. Les associations s'inquiètent de cette situation et revendiquent l'application de la loi de 2000 par toutes les communes qui figurent dans le schéma départemental. Mais de nombreuses municipalités s'installent dans l'illégalité sans être inquiétées.

2.1. L'offre de stationnement en France

Depuis 2000, les circulaires et décrets relatifs au stationnement des Voyageurs en France se multiplient, des articles sont introduits de façon ponctuelle dans des textes de lois comme celle de la sécurité intérieure en 2003.

Schéma 6. 1: Les différentes étapes législatives concernant l'habitat des Roms en France

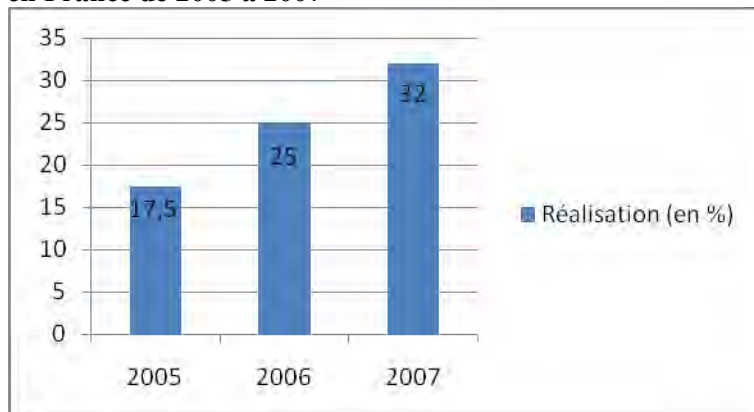


Conception / Réalisation : Bergeon Céline - le 10 novembre 2009

Le schéma ci-dessus illustre cette multiplication de textes. Le choix d'introduire la loi de sécurité intérieure est justifié par son article 14 qui est spécifiquement consacré aux Voyageurs. Celui-ci vise, entre autres, le stationnement illicite et les dommages qu'il peut causer à la collectivité et à la population locale. En 2006, les communes auraient dû terminer la réalisation de leur dispositif d'accueil. Par ailleurs, les années 2008 et 2009 constituent des

années charnières pour de nombreux départements puisque les schémas départementaux arrivent à leur période de renouvellement¹³³.

Graphique 6. 1: Evolution des réalisations d'aires d'accueil en France de 2005 à 2007



Source : DGUHC - Bureau des politiques sociales (Enquête auprès des DRE)

Les réalisations des aires d'accueil restent faibles. En effet, si en 2005 le taux d'achèvement est de 17,5 %, il n'évolue que de moitié en 2007 avec 32 %, démontrant ainsi les difficultés liées à la création de ce dispositif. En 2006, seulement 25 % d'entre elles l'ont organisé.

Les cartes ci-après montrent l'évolution de la réalisation des aires d'accueil entre 2005 et 2007 par département. Certains départements ne disposent d'aucun espace de stationnement, comme c'est le cas en 2005 pour seize départements (Alpes-Maritimes, Ardèche, Ardennes, Corrèze, Corse du Sud, Haute-Corse, Creuse, Loir-et-Cher, Lot, Haute-Marne, Oise, Paris, Somme, Yonne, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne). Ils n'étaient plus que dix (Ardennes, Corrèze, Corse du Sud, Haute-Corse, Haute-Marne, Oise, Paris, Yonne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) en 2006 puis sept en 2007 (Corrèze, Corse du Sud, Haute-Corse, Haute-Marne, Oise, Paris, Yonne). Nous constatons, néanmoins, une évolution positive puisque de plus en plus de départements s'équipent chaque année.

A l'opposé, certains départements, même s'ils ne remplissent pas la totalité de leurs obligations pourtant inscrites dans leur schéma, possèdent déjà des infrastructures. C'est notamment le cas en 2007 de l'Ain, du Finistère, de la Haute-Garonne, de la Gironde, de l'Ille-et-Vilaine, de l'Indre-et-Loire, de l'Isère, de la Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire, du Nord, du Pas-de-Calais, du Bas-Rhin, de la Sarthe et l'Essonne.

Les communes s'investissent dans la réalisation des aires d'accueil mais il manque un nombre considérable de lieux de halte sur l'ensemble du territoire français pour répondre aux besoins des familles. Par ailleurs, la diversité des pratiques circulatoires ainsi que leur évolution – du

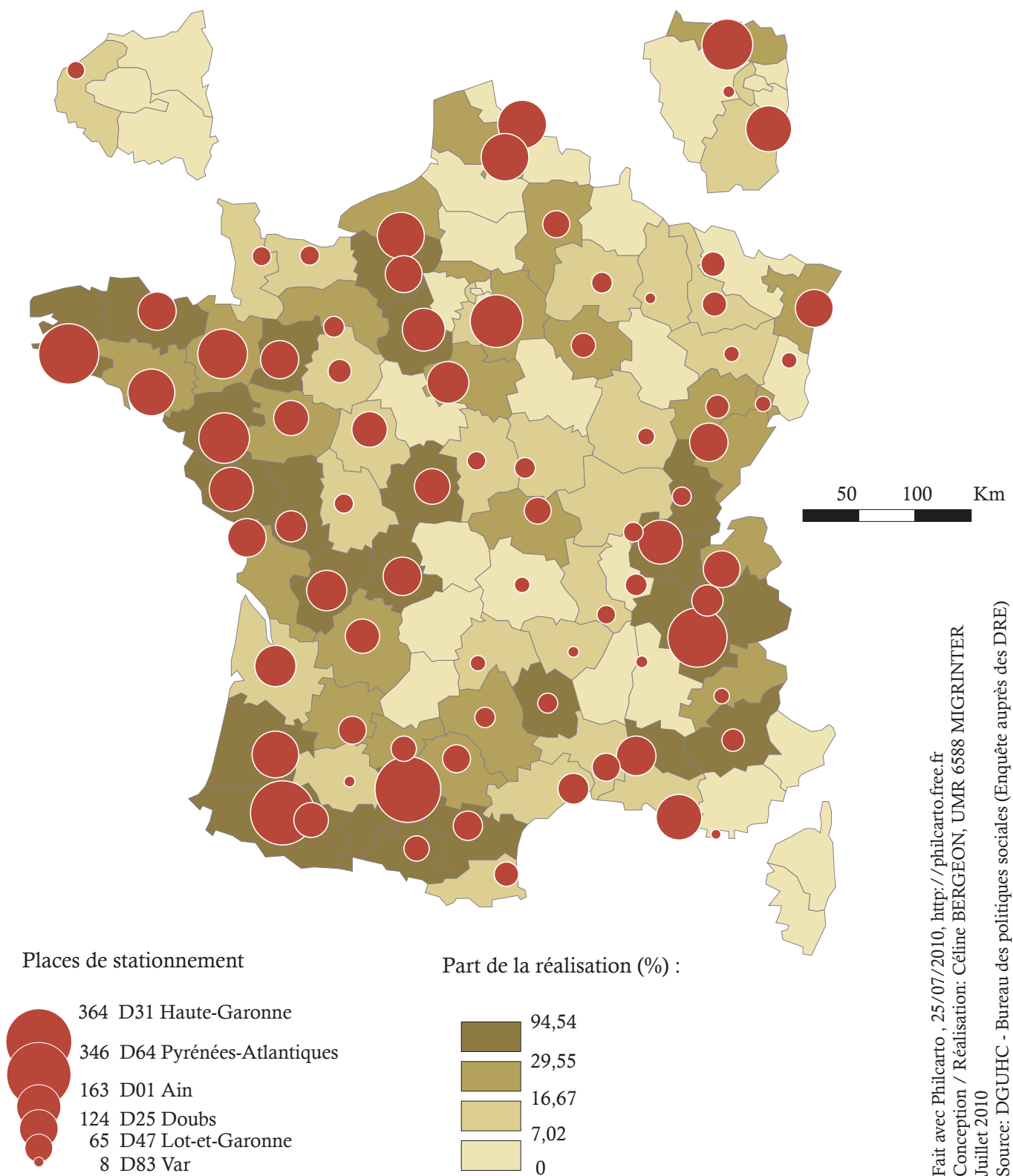
¹³³ Nous rappelons que les schémas départementaux sont signés pour une période de six ans.

fait, notamment du caractère éphémère que peuvent revêtir la circulation et la sédentarisation – poussent les municipalités à reconsidérer l'offre d'accueil dans sa diversité.

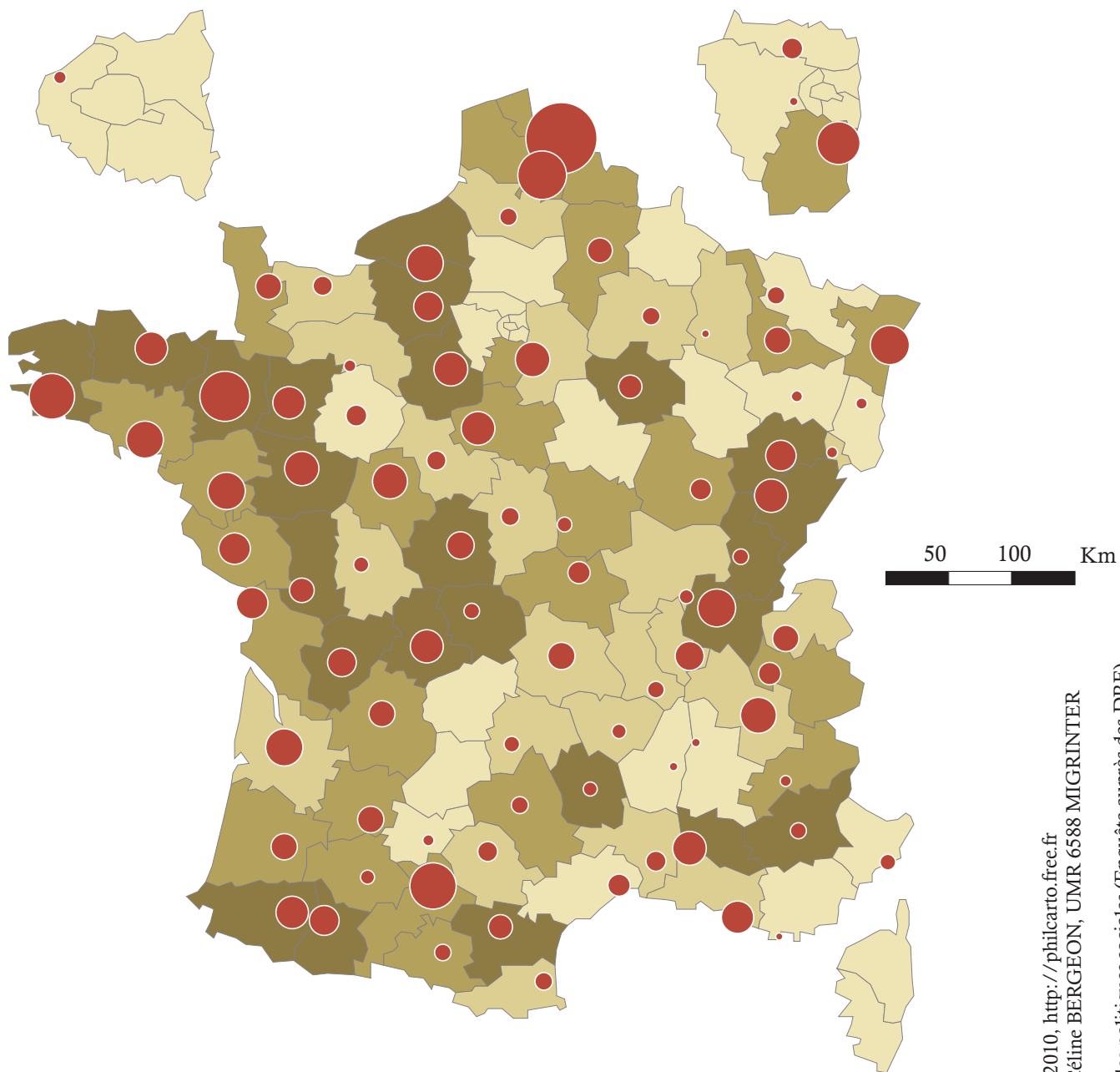
Ainsi, selon le rapport de la DGUHC (Direction Générale l'urbanisme, de l'habitat et de la construction), 42 % des obligations ont été réalisées fin 2008, soit 729 aires d'accueil sur 1 833 prescrites par l'ensemble des schémas départementaux, 66 aires de grand passage et 200 places en terrain familial locatif.

Carte 6.1

LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE EN 2005



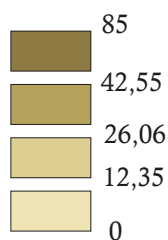
LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE EN 2006



Places de stationnement

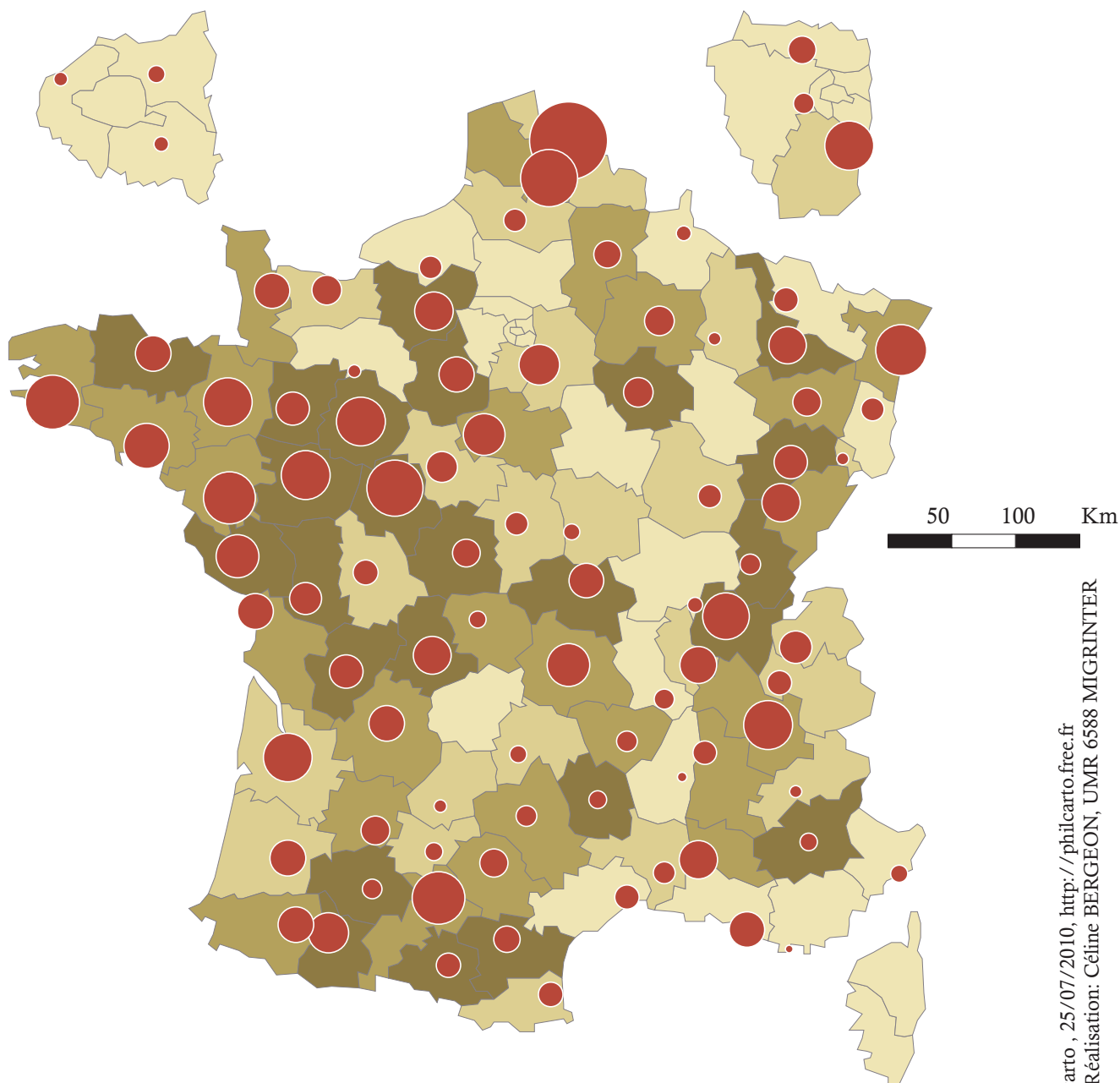


Part de la réalisation (%) :

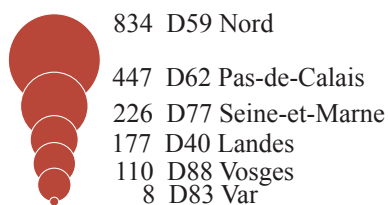


Fait avec Philcarto , 25/07/2010, <http://philcarto.free.fr>
 Conception / Réalisation: Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTIER
 Juillet 2010
 Source: DGUHC - Bureau des politiques sociales (Enquête auprès des DRE)

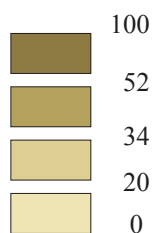
Carte 6.3

LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE
EN 2007

Places de stationnement



Part de la réalisation (%) :



2.2. La Belgique, un territoire à l'accueil contrasté

L'accueil des Voyageurs en Belgique reste contrasté entre la Flandre, qui a anticipé la législation et qui possède un dispositif de stationnement, et la Wallonie, qui accueille les familles rroms au cas par cas. En effet, La Flandre possède un accueil reposant sur le volontariat mais inscrit dans le fonctionnement de la municipalité, alors que la Wallonie est retardée dans sa réalisation, notamment par l'absence de programme institutionnel ciblé. La responsabilité, ainsi que la tolérance des Bourgmestres et des Echevins sont essentiellement sollicitées pour tolérer le stationnement des familles rroms qui souhaitent résider sur leur territoire communal. Aucune obligation n'est donc faite aux communes wallonnes. Cependant, les problèmes de stationnement illicite amènent aujourd'hui les législateurs, en collaboration avec les associations, à regarder de plus près la problématique de la halte des populations circulantes.

Les Voyageurs en Flandre peuvent stationner sur trente terrains résidentiels communaux (Carte 6.5), ce qui correspond environ à 500 places de stationnement (Beersmans, 2010 : 10). Elle dispose également de cinq terrains privés (équivalent du terrain d'accueil familial en France). Une centaine de places de passage sont proposées pour les courts arrêts qui ne dépassent pas une dizaine de jours. Malgré cela, il subsiste un manque de places de stationnement en Flandre. Cette question est pourtant principale dans les plans stratégiques pluriannuels des minorités. Ces recommandations sont relayées par la Commission Flamande pour les Gens du Voyage (VWWC).

La communauté flamande participe financièrement à la réalisation et à l'aménagement des espaces de stationnement. Cette part de prise en charge est de 90%. Le stationnement des familles Rroms en Flandre fait partie intégrante du plan flamand d'aménagement du territoire. Ce dernier, dans sa version réactualisée de 2010, préconise ainsi davantage de terrains de passage de meilleure qualité ainsi que de la diversité en termes d'offres (il distingue notamment les terrains de détente, de passage et résidentiels). Ce plan d'aménagement flamand considère également la caravane¹³⁴ comme un habitat et souhaite une localisation urbaine des espaces de stationnement (Beersmans, 2010 : 11). Bien que reposant sur le volontariat, la Flandre possède malgré un dispositif d'accueil pour les familles Rroms circulant sur son territoire.

En Wallonie, l'aire d'accueil de Bastogne, réalisée en 1982, offre un équipement sommaire aux familles rroms. De ce fait, elle est rarement fréquentée, d'autant plus que la commune ne se situe que très rarement sur le parcours des familles qui circulent à l'intérieur de la Wallonie (source : terrain 2007). Récemment, plusieurs municipalités se sont portées volontaires pour créer des espaces de stationnement officiels (Namur et Verviers par exemple) alors que

¹³⁴ En 2004, la caravane a été introduite dans le code flamand du logement.

d'autres ont créé un service de médiation communal: c'est le cas notamment de Mons, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Verviers (source : terrain, 2007).

La Belgique est donc un territoire contrasté concernant le stationnement des Voyageurs. Si la Flandre a organisé son accueil que très récemment, la Wallonie, quant à elle, rencontre encore de grandes difficultés dans l'élaboration d'une politique ciblée. En effet, très peu de communes ont sollicité les fonds débloqués par le gouvernement wallon pour le financement d'aires de stationnement.

2.3. L'accueil des Voyageurs en région Poitou-Charentes : un observatoire de l'application de la loi de 2000

La région Poitou-Charentes est l'une des premières à organiser l'accueil et le stationnement des Voyageurs. La loi de 2000 n'était alors qu'une formalité puisque les quatre départements de la région ont engagé, à la même période, la deuxième version de leur schéma départemental. C'est, en quelque sorte, « l'heure du diagnostic » des six années passées. Pour exemple, le département de la Vienne a choisi d'élaborer une synthèse du travail, laquelle a fait office de base à la réalisation du nouveau schéma départemental. Ainsi, une enquête a été pilotée en début d'année 2008 par la Direction Départementale de l'Équipement de la Vienne, à la demande du Préfet et du Président du Conseil Général. La D.D.E a alors envoyé un questionnaire à l'ensemble des communes de la Vienne, afin de définir au mieux les contours des futurs aménagements, précisés dans le schéma départemental 2009-2015. En parallèle à ce questionnaire, des réunions régulières ont été effectuées sur cinq thématiques ciblées (économie-insertion, grands passages, accueil-habitat, scolarité, accompagnement social), qui reflètent aujourd'hui les principaux axes de travail des associations et des institutions locales en charge de l'accueil des populations Rroms dans l'espace local. En cela, considérer cette région en tant qu'observatoire de l'application de la loi de 2000 est pertinent : elle possède l'expérience de l'accueil des populations rroms. Le renouvellement des schémas départementaux est notamment l'occasion de voir les avancées quant à la réalisation des aires d'accueil et de les confronter à la réalité du terrain.

2.3.1. Le Poitou-Charentes, un pouvoir attractif pour les familles

La région est, un « espace de significations » pour beaucoup de groupes même pour ceux qui possèdent encore une circulation nationale.

« Ici, ça va. Moi je pense que c'est pas pire qu'ailleurs. Même si on rencontre des problèmes quand même. Puis, les aires d'accueil ça se dégrade vite. Y a des communes qui ont pas du tout d'espace pour qu'on stationne hein. Comment on fait alors ? [...] Y a pas mal d'aires d'accueil qui se sont ouvertes ces dernières années. Vous avez déjà été sur l'aire de Montmorillon ? Elle est pas mal hein...mais bon ça reste une aire d'accueil » (Homme manouche, Sud Vienne, en aire d'accueil).

Photographie 6. 6: 11: Aire d'accueil à Jaunay Clan (Vienne)

Source : Commune de Jaunay-Clan

Ainsi, par sa situation et ses arguments économiques, la région Poitou-Charentes est un territoire fréquenté par les familles du voyage aussi bien circulantes (pendant toute l'année ou seulement l'été), que sédentarisées. Dans tous les cas, les Voyageurs rencontrés témoignent d'un profond attachement à la région. Pour certains, ils possèdent également des attaches locales.

Si l'obligation de créer un schéma départemental d'accueil est respectée dans les quatre départements, le stationnement, quant à lui, n'est pas totalement réglé. A l'image de l'accueil des populations rroms à l'échelle nationale, le dispositif en région Poitou-Charentes, reste également insuffisant.

Tableau 6. 2: Etat de la réalisation des aires d'accueil en 2008 dans la région Poitou-Charentes (France)

	REALISATION		PRESCRIPTION		TAUX DE REALISATION (%)	
	Aire d'accueil	Places de caravanes	Aire d'accueil	Places de caravanes	Aire d'accueil	Places de caravanes
Charente (16)	8	154	16	252	50	61
Charente-Maritime (17)	12	277	16	432	75	64
Deux-Sèvres (79)	10	141	10	175	100	81
Vienne (86)	13	241	17	284	76	85
Total	43	813	59	1143		

D'après la Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages – Bureau des politiques sociales du Logement

De réels efforts sont pourtant entrepris par les municipalités à l'aide des associations travaillant auprès des Voyageurs. Néanmoins, comme nous l'avons vu, le nombre de médiations pour stationnement illicite témoigne que l'offre n'est pas complète et ne satisfait pas l'ensemble des familles séjournant dans la région.

Photographie 6. 7: Stationnement illicite à Beaulieu, Poitiers, juillet 2010



Céline Bergeon, 2010



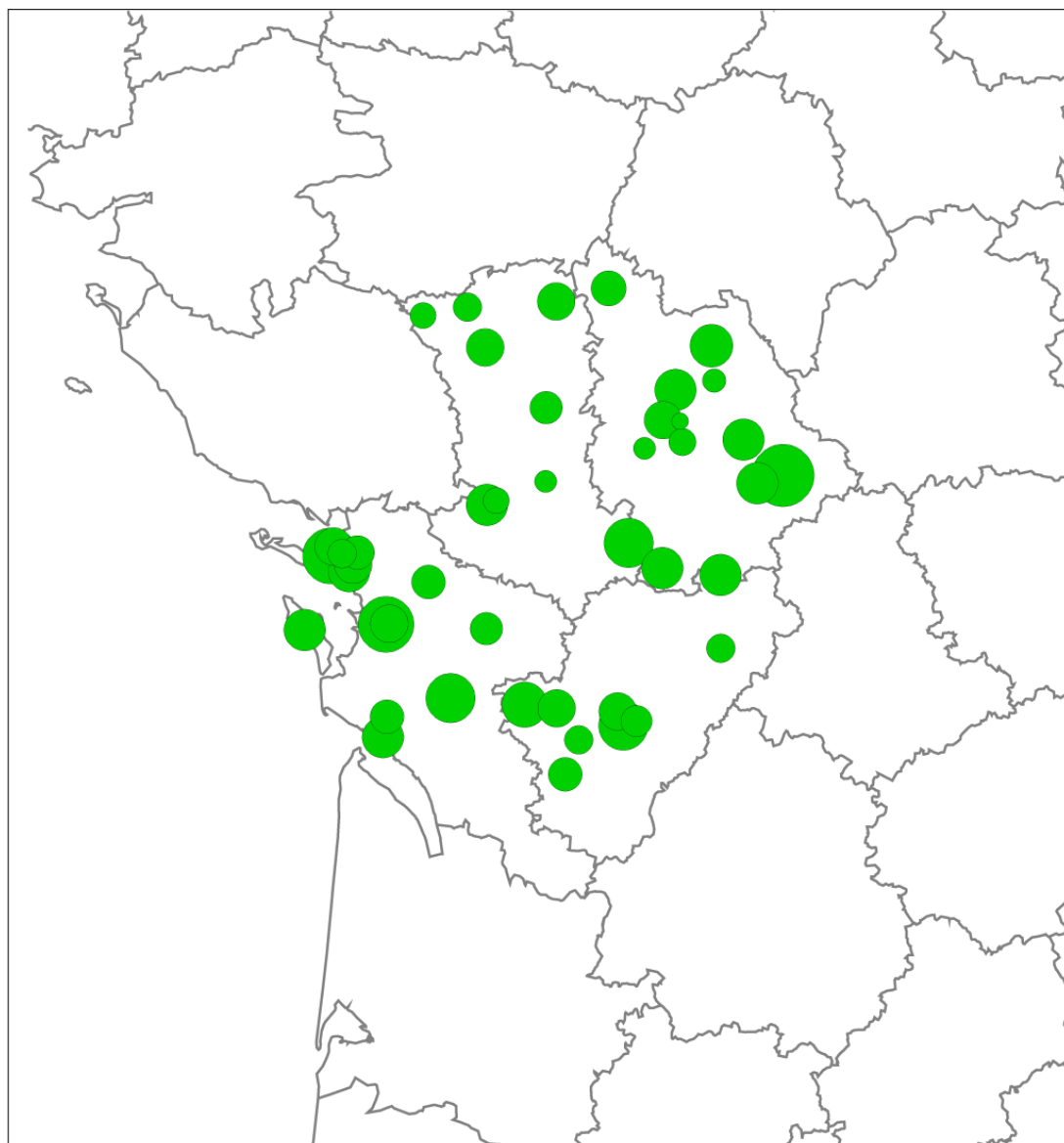
Photographie 6. 8: Stationnement illicite sur le site du C.H.U de Poitiers, Août 2010

Céline Bergeon, 2010

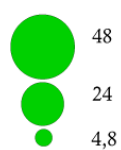
Les deux cartes ci-après exposent la totalité du dispositif d'accueil dans les quatre départements de la région. Au 31 décembre 2008, les départements de la Vienne, de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres et de la Charente ont respecté leurs obligations d'accueil¹³⁵ prescrites dans les schémas à hauteur de 85%, 64%, 81% et 61%.

¹³⁵ Tout type d'accueil confondu (aire d'accueil, aire de petit passage, aire de grand passage et terrains familiaux locatifs aménagés par les collectivités locales).


Carte 6. 4: Nombre de places de caravane par aire d'accueil en Poitou-Charentes en 2010



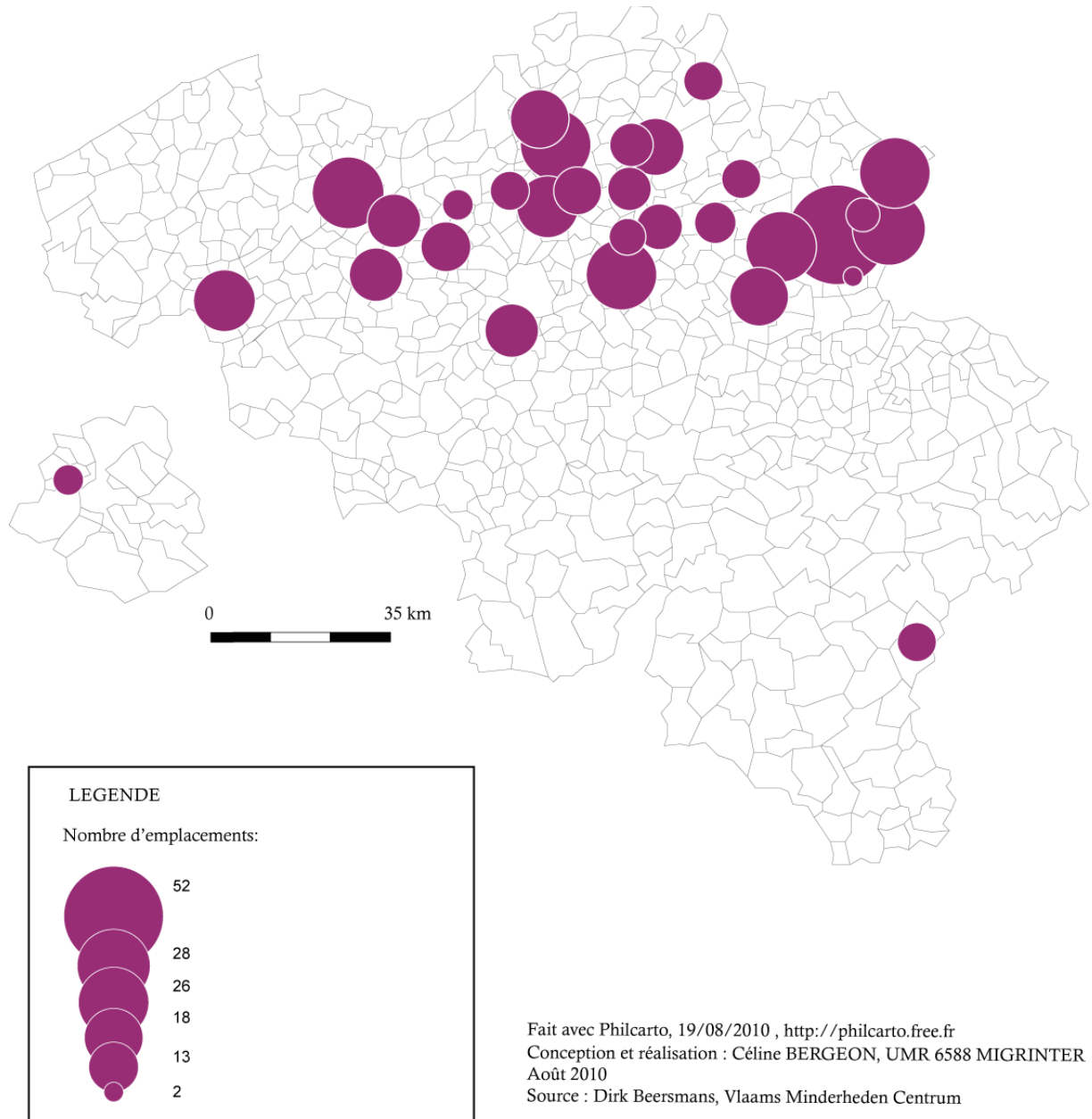
Légende:
Nombre de places caravanes



20 30 Km



Conception et réalisation : Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER, Juillet 2010
Sources : Schémas départementaux 17, 86, 16, 79 et DRE
Fait avec Philcarto - <http://perso.club-internet.fr/philgeo>

Carte 6. 5: Répartition des emplacements pour les Voyageurs en Belgique en 2010

2.3.2. Focalisation sur la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers

L'association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage de la Vienne (ADAPGV 86) gère, en 2010, six espaces de stationnement. De l'aire d'accueil officielle en passant par le terrain familial ou le terrain de passage, l'offre en matière de stationnement sur le Grand Poitiers, bien qu'insuffisante, prétend répondre à la diversité des haltes. Les aires d'accueil sont néanmoins situées dans un périmètre plus ou moins éloigné de l'agglomération. Les médiateurs du centre social se rendent chaque semaine sur l'ensemble des espaces de stationnement, notamment pour régler les coûts liés à la consommation des énergies. Bien que ces moments soient motivés par des aspects financiers, la rencontre avec les médiateurs sociaux est également l'occasion de moments d'échanges où les familles peuvent se confier, et ce, sur leur lieu de vie. Elles sont, pour la majeure partie d'entre elles, « semi-sédentaires » et possèdent le plus souvent une mobilité régionale voire locale.

Les échanges sur ces espaces ont montré l'attachement des familles à leur lieu de vie notamment lorsque les Voyageurs mentionnent leur retour. Ils espèrent ainsi que l'espace qu'ils occupaient à leur départ, reste libre et toujours en bon état à leur retour.

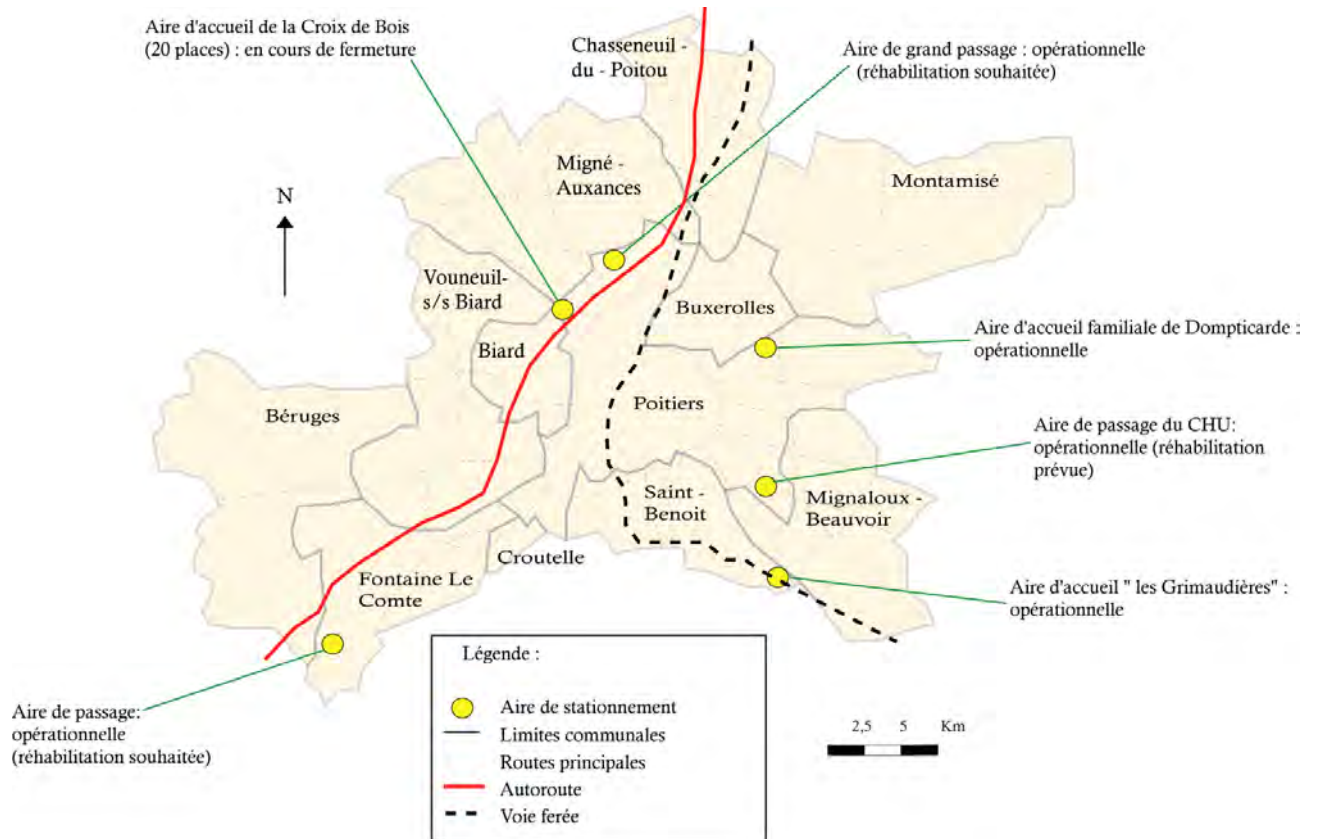
« Ah ça, on ne sait jamais comment ça sera quand on reviendra. On sait pas qui va y passer, qui va s'arrêter...et surtout on ne sait pas si on aura de la place, nous, quand on reviendra. Généralement ça se passe bien. Hein I. ? Nous, ça fait des années qu'on revient là chaque année, on connaît maintenant, même si on aimerait bien certaines choses sur cette aire » (Homme manouche, terrain 2007, Vienne, Aire d'accueil).

Néanmoins, nous pourrions facilement imaginer que cet attachement est dû à un pragmatisme, notamment du fait du manque d'aires d'accueil. En effet, si c'est une des raisons évoquées par les Voyageurs, les entretiens montrent également qu'ils désirent stationner sur des endroits qu'ils ont identifiés, auxquels ils sont attachés, et où ils ont pu développer des habitudes de vie.

La carte ci-après présente la localisation des espaces de stationnement sur le territoire du Grand Poitiers. Celui-ci possède deux aires d'accueil, deux terrains de petit passage, une aire d'accueil familiale, et un terrain de grand rassemblement. Rappelons qu'une de ces deux aires d'accueil est en cours de fermeture¹³⁶

¹³⁶ Comme nous l'avons déjà évoqué, depuis environ deux ans, une famille s'était appropriée l'aire d'accueil. Par ailleurs, le tracé de la nouvelle ligne TGV reliant Poitiers à Limoges passe sur l'aire d'accueil. L'association qui la gère, a donc profité de ce projet pour fermer cette aire d'accueil début 2010. Une concertation pour son remplacement est en cours.

Carte 6. 6: Localisation des aires de stationnement sur la Communauté d'Agglomération de Poitiers en 2010



Source : ADAPGV 86 – Terrain 2005-2010

Réalisation/conception : Bergeon Céline, UMR 6588

Migrinter Juillet 2010

3. La loi de 2000 : une législation non respectée

Les observations, mais surtout les cartes qui ont été présentées, tant aux échelles nationale, régionale que départementale expriment un retard important en termes d'accueil. Pour certains départements, aucun dispositif d'accueil n'existe alors que la loi a été votée il y a maintenant plus de dix ans. La lenteur avec laquelle s'organise le stationnement officiel des Voyageurs en France suscite des interrogations. Effectivement, si l'objectif premier des pouvoirs publics, avec la mise en place de la loi, était bien de contrer la halte illicite, la non-application de la législation sous-entend des difficultés. Pourquoi y a-t-il pénurie d'espaces de stationnement en France alors qu'il existe une loi et que le public visé par cette législation encoure des sanctions en cas de non-respect? Pourtant, l'Etat a été plus que tolérant face au retard des communes en leur octroyant notamment des délais supplémentaires pour la réalisation de leurs objectifs. Ainsi, « *de telles dispositions sont motivées par le fait que la mise en œuvre de la loi Besson a été "plus complexe" que prévu. Les discussions entre les services déconcentrés de l'Etat et les collectivités locales n'ont été engagées, bien souvent, qu'à partir de la parution des décrets d'application - au début du deuxième semestre 2001. De plus, parvenir à un consensus sur le sujet n'a rien d'évident, compte tenu des réticences de nombreux élus face aux gens du voyage - accusés d'actes de vandalisme, de vols...* »¹³⁷.

L'analyse des discours des acteurs politiques, depuis le début des années 2000, semble la plus adaptée pour cerner ces difficultés et ces obstacles. Pour cela, l'utilisation de données récoltées pendant cette recherche, va permettre de comprendre les raisons de cette réticence. Relayée par le discours des acteurs associatifs, cette analyse nous permettra ainsi obtenir un aperçu des réserves émises par les élus.

En effet, si les difficultés sur le terrain sont manifestement réelles, la non-application de la loi de 2000 met en exergue plusieurs phénomènes, comme en témoigne l'Association des Maires de France (AMF) qui juge cette loi inutile. Il est vrai que les entretiens et les observations de terrain ont montré, quelques fois, des situations originales (présence d'une aire d'accueil qui n'est pas fréquentée) ou de blocage (dispositif totalement inadapté).

« Aujourd'hui, on retrouve les mêmes problèmes sur les aires d'accueil. Par exemple l'aire d'accueil de Saintes qui a été refaite il n'y a pas longtemps, qui a subi des dégradations de la part des Voyageurs présents : destruction de locaux...donc les lois ont rien à voir avec les problèmes sur les aires d'accueil, les Voyageurs prennent l'excuse des lois mais en fait c'est eux qui ne respectent plus rien. Les aires d'accueil sont trop grandes, il y a trop de Voyageurs dans une seule aire d'accueil et il y a beaucoup de conflits. Le mieux, ce serait de créer des petits terrains où chaque groupe peut s'arrêter. Ce terrain sera géré par la commune et à chaque départ du groupe il devrait faire un état des lieux pour voir quels sont les groupes à problèmes. Donc ce serait des petits terrains pouvant accueillir trois à quatre caravanes, pas beaucoup de groupes aujourd'hui, ont plus de caravanes que ça ! Quand il n'y avait pas ces grandes aires d'accueil, les groupes devaient trouver des petits terrains de

¹³⁷ Source : Ligue des Droits de l'Homme de Toulon <http://www.ldh-toulon.net/spip.php?article303>, consulté le 12 novembre 2009. Discours des collaborateurs de Marc-Philippe Daubresse, le secrétaire d'Etat au logement en 2004.

halte. « Ah, il y a déjà quelqu'un sur le terrain, on les connaît pas donc on s'en va »
(J.J, Manouche sédentarisé en reprise du voyage, terrain Charente-Maritime).

Il est understandable que la mise en œuvre de la loi est complexe. Cette complexité est due, en grande partie, à la diversité des pratiques circulatoires. Les Voyageurs précisent eux-mêmes que les aires d'accueil sont trop uniformes et non-adaptées à la diversité de leur mode de vie.

Dans un même temps, les discours des acteurs locaux en Wallonie vont également nous permettre de comprendre un processus déjà difficile en l'absence de législation. Pourtant, les communes disposent d'aides financières pour la réalisation de ces projets, et le stationnement spontané dérange autant les élus que les habitants. Ainsi, nous pourrions définir des difficultés comparables rencontrés par les acteurs locaux, tant en présence qu'en absence d'une législation.

3.1. La pénurie du foncier

Une des principales raisons mentionnées par les acteurs locaux, en région Poitou-Charentes comme en région wallonne, est le manque et le coût des surfaces constructibles, aptes à recevoir de l'habitat. En France, les préconisations de la loi 2000 et plus particulièrement sa circulaire de 2001 garantissent des règles de localisation, d'hygiène et de sécurité. D'ailleurs, ces mêmes recommandations sont reprises quasiment à l'identique dans la circulaire n°06/00074/C en date du 3 août 2006 sur « *la mise en œuvre des prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage* », ce qui témoigne de la préoccupation majeure des pouvoirs publics de considérer l'aire d'accueil dans l'espace local. La circulaire de 2001 insiste notamment sur la situation géographique de l'aire d'accueil par rapport aux espaces et aux équipements urbains.

Seulement, ces terrains non éloignés des services urbains sont rares. La pression foncière sur les zones périurbaines est considérable (Bidet, 2009 : 231, 376). Les conditions de localisation et de proximité, inscrites dans la circulaire de 2001, font de l'implantation d'une aire d'accueil, une entreprise difficile. Aujourd'hui, les lieux officiels de halte ne sont pas considérés comme une forme d'urbanisation à part entière, bien que ceux-ci fassent partie de l'engagement national sur le logement de 2006 (ENL). En effet, les aires d'accueil peuvent être insérées dans les 20% de logements sociaux obligatoires instaurés par ce texte. Ainsi, le développement des zones urbaines a repoussé les espaces de stationnement parfois aux extrémités des limites communales. Bien que les petites municipalités fassent partie intégrante du parcours, les villes sont des espaces marchands pour les familles : c'est notamment dans ces lieux que les opportunités économiques sont les plus florissantes. Dès lors, nous pouvons aisément mettre en lien ces observations. En effet, le développement et l'intensification des déplacements à partir des lieux de halte peuvent être mis en relation avec l'évolution du contexte urbain qui freine l'accès des Voyageurs à la ville et à ses espaces marchands. Par exemple, les femmes qui font initialement du porte-à-porte, doivent maintenant organiser au préalable leurs déplacements et la durée de la vente ; les méthodes de travail s'en trouvent

perturbées. Non seulement la pénurie du foncier engendre du stationnement illicite mais elle participe également de l'amointrissement des systèmes économiques. Elle remet en cause l'inscription socio-spatiale et économique des groupes au sein des espaces urbanisés.

Les acteurs associatifs sont conscients de cette pénurie mais ils estiment qu'elle sert souvent de prétexte aux élus locaux pour ne pas respecter la législation.

3.2. Les maires sont obligés, les habitants s'opposent

L'implantation d'une aire d'accueil provoque souvent des conflits locaux. En effet, des blocages peuvent survenir à l'échelle communale. En Wallonie comme en région Poitou-Charentes, les habitants ont un certain pouvoir décisionnel, du moins contestataire lorsqu'il s'agit de créer une aire d'accueil sur leur territoire de vie.

Dans un premier temps, si les maires des communes se sentent, dans la majorité, concernés par leur obligation d'accueil, d'autres s'insèrent dans une position d'attente : la création d'un espace réglementé est une décision délicate et souvent repoussée aux marges basses des impératifs communaux. L'hostilité des maires, quant à l'accueil des populations circulantes sur leur territoire, est aussi une réalité. La période des élections municipales est, quant à elle, propice à la suspension temporaire du « dossier rrom ». Par « prévoyance électorale », le report de la question est fréquent. Les oppositions peuvent aussi provenir de la population locale¹³⁸. Ce fut notamment le cas pour l'implantation de l'aire d'accueil de Chauvigny dans le département de la Vienne. Habituellement, des réunions d'information sont organisées en amont, pendant lesquelles la localisation de l'implantation de l'aire d'accueil est discutée. Dans de nombreuses communes, les maires doivent repousser le dossier car chaque nouveau lieu proposé est lourdement défendu par les populations locales. Un jeu de contestation s'installe entre le corps municipal et les habitants, des pétitions peuvent circuler dans le but de dissuader les élus de poursuivre leur projet de construction. Cependant, comme précisé dans la circulaire de 2001 « *un délai de deux ans [est fixé] à partir de l'approbation du schéma départemental pour la réalisation des aires d'accueil par les communes. Au-delà, le préfet peut se substituer à celles-ci pour réaliser à leurs frais les aires d'accueil prévues par le schéma. Il est important de souligner que l'octroi des financements spécifiques prévus par la loi - en particulier en ce qui concerne l'aide à l'investissement au taux de 70 % - n'est garanti que pour les opérations réalisées dans les délais fixés par la loi* ». Le report continu du dossier, par contestation de la population locale, positionne ainsi le maire dans une situation délicate. Le dépassement des délais impartis par le schéma départemental induit la perte des 70% des subventions de l'Etat : la commune doit donc, dans ce cas, supporter la charge financière de la création de l'aire d'accueil et de son équipement. Les crédits sont alors pris directement sur l'enveloppe budgétaire de la commune : le contribuable participe donc, dans ce cas, au financement des espaces de stationnement.

¹³⁸ Nous évoquerons de façon plus détaillée le phénomène NIMBY dans le chapitre 8.

Ainsi, deux indices permettent de douter de l'engagement de l'Etat envers les populations circulantes : le faible taux de réalisation des aires d'accueil alors que celles-ci sont, en majeure partie, financées par l'Etat et l'argument du foncier (Durousseau, 2003) mais « *répondre aux normes prévues par la loi suppose dans ce domaine une forte volonté politique et un grand sens des responsabilités. Il est si facile de se décharger du problème sur la commune voisine* » (Sueur, 2004 : 103).

L'espace de halte est l'objet de confrontations, d'échanges ou encore de tensions politiques et sociales. Ces observations montrent l'importance que peut revêtir l'implantation d'un lieu spécifique dans l'espace de vie des habitants d'une commune. Celui qui effraie devient alors le « voisin ». Devant la difficulté de la tâche, des sociétés privées ont été créées et transforment aujourd'hui l'aire d'accueil en véritable produit marchand.

4. De l'espace de stationnement au « village-Voyageur » : quand la spécificité culturelle devient lucrative pour la société d'accueil

Les aires d'accueil sont, dans leur majeure partie, gérées par les associations, les communes ou des établissements publics de coopération intercommunale. Ces institutions font souvent appel à des architectes dans le cadre de la réalisation de ces équipements. Néanmoins, de plus en plus de sociétés privées font leur apparition sur le marché du stationnement, notamment pour sa gestion quotidienne.

4.1. Le marché du stationnement : une filière en voie d'expansion

Dans son rapport de 2008, le sénateur Pierre Hérisson précise que « *la gestion d'une aire d'accueil ne peut être comparée à la gestion de n'importe quel autre équipement public. Au-delà de la nécessaire implication des élus, il convient de former les personnels en contact avec les gens du voyage. Pour des modes de gestion en régie, les modalités de droit commun de recrutement de la fonction publique territoriale ne conviennent pas à l'exercice d'un métier dont il faut reconnaître qu'il requiert un profil particulier voire une formation qui n'existe pas à ce jour [...]. Actuellement, une dizaine de sociétés développent des savoir-faire et des méthodes qui leur sont propres mais qui donnent satisfaction aux collectivités auprès desquelles elles candidatent à l'obtention de contrats de gestion d'aires* ». Le sénateur P. Hérisson évoque ici la spécificité du mode de vie des Voyageurs et prétend que cette particularité nécessite des capacités particulières. Les candidats à la fonction publique territoriale ne seraient donc pas préparés à travailler auprès de cette population. Un paradoxe existe alors puisque le lieu de halte est considéré comme un équipement d'intérêt public, mais l'Etat, censé administrer ce bien, délègue sa gestion à des sociétés privées. Le marché de la création et de la gestion de l'aire d'accueil devient donc une entreprise rentable et est encouragé par les pouvoirs publics. Cette externalisation est surprenante, les pouvoirs publics

obligent une « mise en territoire » des Voyageurs tout en reconnaissant leur incapacité à la gérer.

Au-delà du caractère lucratif que revêt la construction¹³⁹ d'une aire d'accueil, la gestion, elle, peut prendre plusieurs visages. Elle peut être gérée par les associations, comme c'est le cas pour les espaces de stationnement de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers. Elle peut être aussi sous la gestion d'une coopération intercommunale comme dans le département de la Charente (16) où toutes les aires d'accueil sont gérées par le Syndicat mixte pour l'accueil des Gens du Voyage en Charente¹⁴⁰ (SMAGVC). La troisième solution qui s'offre aux municipalités est donc de confier la gestion des espaces de stationnement à des sociétés privées qui se spécialisent dans ce domaine. Environ dix établissements de ce type existent aujourd'hui en France et se partagent le marché de la gestion des aires d'accueil. Il paraît important de se questionner sur ce « désengagement » qui peut prendre deux significations. L'Etat considère que les employés les plus aptes à travailler auprès des Voyageurs sont ceux ayant des connaissances spécifiques de ce public : il opte ainsi pour ce cas de figure pour éviter toute erreur relationnelle ou encore de gestion. L'autre signification que nous pouvons supposer est celle du simple désintérêt de l'Etat pour cette population.

Ces observations montrent combien l'accueil des Rroms est complexe. Si la décharge de la gestion des aires d'accueil témoigne effectivement du désintérêt des communes, elle signifie également une volonté de mieux comprendre les Voyageurs par le biais de travailleurs qui ont des connaissances spécifiques de cette population.

En région Poitou-Charentes, cette tendance à la privatisation de la gestion de l'aire d'accueil s'accroît au fil que de nouveaux espaces de stationnement s'ouvrent. Deux sociétés se partagent ainsi le marché.

Figure 6. 1: Logo de la société "L'Hacienda"



Source : Site internet de la société (http://www.sg2a.fr/front/100-29-1-SG2A-L_Hacienda)

¹³⁹ Après avoir finalisé le projet de construction de l'aire d'accueil, les municipalités lancent des appels d'offre pour en débiter la réalisation. Ce marché devient lucratif pour les sociétés de construction qui instaurent une véritable concurrence pour obtenir les contrats. L'organisme demandeur du service tend généralement vers la solution économique la plus avantageuse et rentable.

¹⁴⁰ Le SMAGVC est composé de représentants du Conseil Général de la Charente et d'une centaine de communes ou communautés de communes. Il met notamment en œuvre des politiques d'accueil adaptées en développant particulièrement la solidarité dans l'accueil des Voyageurs en Charente (Source : Atlas régional des Gens du Voyage, juin 2010).

La société « *L'hacienda* » est l'un de ces promoteurs présents dans la région. Elle organise le stationnement d'amont en aval, c'est-à-dire qu'elle propose ses services de la construction de l'espace de halte jusqu'à sa gestion. Se considérant comme un partenaire privilégiée des collectivités locales, elle accompagne les municipalités dans « *les conseils pour la création ou la rénovation de l'aire d'accueil, la gestion quotidienne et l'accompagnement des gens du voyage, l'entretien courant et nettoyage, le contrôle qualité permanent, le suivi administratif et financier mensuel et semestriel* »¹⁴¹. C'est dire si les compétences avancées par cette société sont diversifiées. Dans tous les cas, « *L'hacienda* » gère en 2008, 155 des 729 aires d'accueil réalisées sur le territoire français. Cette société est en charge de la gestion de sept aires d'accueil¹⁴² sur douze dans le département de la Vienne : toutes se situent en dehors de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers. « *L'Hacienda* » gère également les deux aires d'accueil de Mauléon et de Nueil-Les-Aubiers sur neuf au total dans le département des Deux-Sèvres. La Charente et la Charente-Maritime, quant à elles, n'ont délégué aucune gestion à cette société.

Figure 6. 2: Logo de la société Vago



Source : Site internet de la société
(<http://www.vagogestion.com/telegestion.php>)

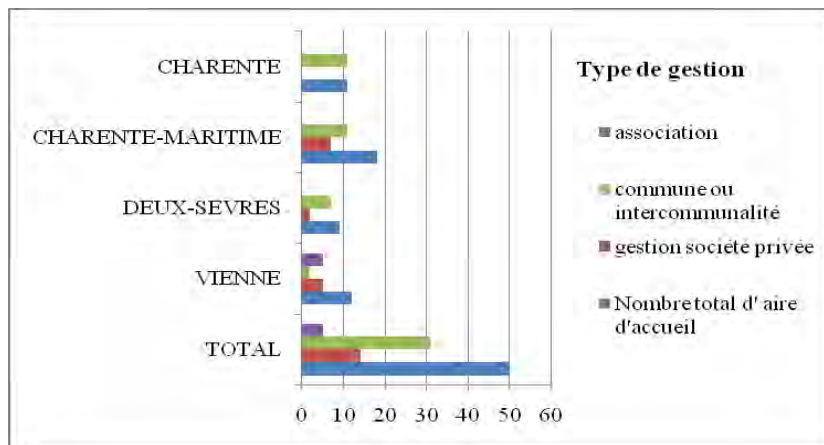
La société « Vago »¹⁴³, quant à elle, a été créée en Charente-Maritime. Elle est gérée par l'ancien coordinateur du « Service accueil des gens du voyage » de Communauté d'agglomération de La Rochelle. Elle gère sept aires d'accueil sur quatorze dans le département de la Charente-Maritime et s'occupent d'un espace de stationnement dans la Vienne. Elle n'intervient pas dans la construction de l'espace de stationnement mais peut s'occuper de l'ensemble de la gestion de l'aire. Elle dispense également des formations et des stages pour les futurs employés, qu'ils soient municipaux ou qu'ils travaillent pour la société privée.

¹⁴¹ Source : <http://sg2a.fr/index.php>, consulté le 13 novembre 2009

¹⁴² Nous incluons les aires d'accueil et les aires d'accueil familiales type Dompticarde à Poitiers.

¹⁴³ Nous pouvons également citer les sociétés Préf'Aire, Eelis, ou encore l'entreprise Vesta.

Graphique 6. 2 : La gestion des aires d'accueil dans la région Poitou-Charentes en 2009



D'après l'Atlas régional des Gens du Voyage, 2010

Sur le terrain, ces différentes gestions s'occupent principalement de l'entretien et de la maintenance de l'aire d'accueil. Si l'espace de stationnement qui est géré par une société privée semble totalement artificiel et organisé très rigoureusement, celui dont la gestion est confiée aux associations, aux communes ou aux établissements intercommunaux apparaissent être moins stricts sur l'utilisation du lieu par les familles. D'ailleurs sur ce point, ces dernières sont plus sujettes à la sur-fréquentation que les premières, témoignant d'une surveillance moins accrue que sur les aires d'accueil gérées par des sociétés privées. Au niveau du coût d'installation et de consommation des fluides, les différents types de gestion s'accordent et offrent aux Voyageurs des prix plus ou moins semblables. Elles ne sont donc pas en concurrence d'un point de vue financier.

L'intérêt des promoteurs et des entreprises privées représente 28 % du parc de la gestion des aires d'accueil dans la région Poitou-Charentes (62 % pour les communes et l'intercommunalité, 5 % pour les associations) (Graphique 6.2). Le danger de cette externalisation est l'amplification du désintérêt des élus locaux pour les Voyageurs. Néanmoins, nous pouvons supposer que les connaissances de ces employés favorisent une meilleure organisation et compréhension du quotidien des familles. Mais le risque majeur est de considérer ces populations circulantes uniquement selon leur spécificité, au point d'en oublier leur statut d'habitant. Nous pouvons ainsi interroger cette délégation de la gestion - cette externalisation - au regard de la place des Rroms dans la société globale : cette spécialisation est-elle souhaitable au risque de remettre en cause la place du Voyageur dans la société ? L'expérience de terrain montre qu'effectivement, l'aire d'accueil gérée par une association ou une coopération intercommunale apparaît comme un lieu plus ouvert, du moins comme un potentiel espace de rencontres entre les Voyageurs et les Gadje.

4.2. Le « quartier-voyageur », le nouveau visage de l'accueil sédentaire ?

L'habitat adapté est un sujet dont l'importance grandit au fur et à mesure que les familles souhaitent s'inscrire dans un processus de sédentarisation. Dans un même temps, il est une alternative pour les familles qui ont redéfini leur projet circulatoire.

Photographie 6. 9: Le "village-tsigane" de mirabeau à Marseille (Source : rue 89, édition du 12 juin 2008)



Le premier « *quartier-voyageur* » voit le jour en 1979 près de Marseille. Situé à Mirabeau, 400 caravanes sont venues s'installer à proximité d'usines de traitement de métaux et de récupération. Le cas du village de Mirabeau est extrême : l'espace de stationnement, initialement sauvage, est actuellement qualifié de « bidonville » par les élus. Bien que la Mairie de Marseille décide de la qualifier d'aire d'accueil, le « *village tsigane* » de Mirabeau, ne possède pas l'ensemble des équipements prévus par la loi de 2000 et de sa circulaire de 2001. Bien qu'il soit rare, ce type d'installation et sa qualification

en tant que « village » ou de « quartier » se développe en France.

Les aires d'accueil sont présentées comme un équipement d'intérêt général. Alors, pourquoi certains élus et membres d'association, parlent-ils aujourd'hui de « quartier » lorsqu'ils font référence aux aires d'accueil ? Pour illustrer cette question, l'exemple du lieu de stationnement de Varzay en Charente-Maritime est révélateur de cette évolution. Cet espace de halte, devenu un espace de « non droit¹⁴⁴ », au début des années 2000, devrait montrer un tout autre visage dans quelques mois : celui d'un « *quartier pour les Voyageurs* » sur lequel vont être réalisés vingt-trois terrains familiaux et une salle municipale. Le projet a été voté et approuvé définitivement par le conseil municipal de Varzay début octobre 2009. Chaque terrain familial pourra ainsi accueillir quatre caravanes et disposera d'un équipement en dur construit avec des matériaux écologiques (chauffe-eau solaires) d'un auvent, d'une cuisine et d'une salle d'eau (Source : Schéma départemental de la Charente-Maritime 2010-2016 : 50). Par ailleurs, véritable lieu autonome, le quartier disposera d'équipements précis, tels une station d'épuration et des bacs de dégraissage pour que les familles qui y résident puissent y exercer leur activité traditionnelle de ferrailage. Le projet estimé, à plus de 3,2 millions d'euros, a été approuvé après quelques réserves de certains élus, demandant pour certains, un référendum. Pourtant, les intentions du projet valorisent une intégration spatiale et sociale des Voyageurs dans l'espace local (*Ibid.*).

¹⁴⁴ Rappelons les difficultés des médiateurs sociaux à se rendre sur cet espace à cause de tensions qui s'y étaient développées, notamment du fait de l'appropriation exclusive du lieu par quelques familles.

Y a-t-il donc une différence entre ce « *quartier pour Voyageurs* » et l'aire d'accueil ? Pour Pierre George et de Fernand Verger le quartier est « *une entité vivante à l'intérieur de la ville ; de ce fait c'est une réalité géographique aussi. Il constitue un milieu de vie, d'activités, de relations. Il est perçu comme un environnement immédiat, plus familier que l'ensemble de la ville et, à plus forte raison, que l'agglomération. Structuralement, le quartier se compose d'un ensemble d'îlots, délimités par des rues, qui sont à la fois artères de circulation et réalités fonctionnelles et sociales par la présence de magasin, des cafés et la fréquence des cheminements quotidiens. Il est articulé sur un certain nombre de points forts : carrefours, places qui sont à la fois des plans de repères et de lieux de rencontre* » (George, Verger : 1996 : 383). Les définitions sociologiques et géographiques de la notion de quartier décrivent un lieu de vie animé par différentes structures pouvant rassembler la population. Ainsi « *le quartier n'est donc pas seulement un espace géographique aux limites précises, mais un espace socio-géographique, voire historico-socio-géographique [...] Le quartier est délimité autant par des formes et des structures que par des représentations, des pratiques, une histoire. Ces composantes en interrelations, définissent l'ensemble continu appelé quartier* » (Dumoulin, 2001 : 51). Le « *quartier de Varzay* », bien qu'il fasse preuve d'une avancée dans la reconnaissance de l'espace de stationnement dédié aux Rroms, ne possède pas toutes les qualités requises pour être ce quartier-là. Il manque notamment une desserte en termes de services qui font du quartier une entité géographique, économique et sociale à part entière. Par exemple, il n'est pas précisé selon quelles modalités va être utilisée cette salle municipale, lieu d'habitude réservé pour l'utilisation des services communaux mais également pour l'ensemble des habitants de la commune : sera-t-elle réservée aux seuls Voyageurs ? Peut-on parler de « *quartier ethnique* », ce qui serait une première expérience en France de regroupement officiel d'une population minoritaire ?

Les études sur le « *quartier ethnique* » insistent d'ailleurs sur son caractère fermé et homogène, résultat d'une « *typologie substantialiste et d'une théorie du microcosme social* » (Benveniste, 1994 : 143). Cette homogénéisation fait notamment écho à celle qui a été mise en avant dans la création de catégorie liée à la mobilité des Voyageurs dans un but de mieux maîtriser leurs déplacements. L'intérêt porté aux milieux mixtes, notamment révélé par C. Tapia (1973 : 127) lors de ses recherches sur les contacts interculturels dans un quartier de Paris, révèle le rôle majeur des modes de régulation dans la cohabitation, de sorte que « *l'interpénétration physique de populations culturellement hétérogènes dans une zone géographique ne peut entraîner chez ces populations des attitudes ou des opinions réciproquement favorables s'il n'existe pas d'interventions ou d'institutions régulatrices de ce milieu* ». Considérons alors cette régulation comme essentielle mais dans quelle mesure se définit-elle dans le cas de ces « *quartiers* » pour les Voyageurs tout en sachant qu'ils sont exclusivement réalisés pour ce public ? Si cette régulation est manifeste dans la standardisation d'une population, elle l'est moins lorsqu'il s'agit de la mixité et de la cohabitation entre les Rroms et les Gadjé. Le milieu résidentiel est alors le témoin des enjeux du « *vivre-ensemble* » et montre « *l'intérêt de maintenir des milieux mixtes au plan de l'origine ethnique ou de la race [et] rompre avec une vision du milieu résidentiel (ou plus généralement avec l'image du quartier ethnique) comme base territoriale qui facilite le maintien de certaines pratiques culturelles spécifiques et d'une identité ethnique forte* »

(Séguin, 1997 : 401). Notre position est alors celle qui refuse le milieu résidentiel comme un lieu unique et isolé, ce que l'École de Chicago s'est, au contraire, attachée pendant longtemps à définir comme une possibilité pour « *un groupe ethnique de préserver son mode de vie et plus globalement sa culture* » (*Ibid.*).

Les études récentes apportent leur contribution dans la définition d'un « quartier ethnique » et insistent particulièrement sur des « *signaux ethniques* » tels que les lieux de culte, les boutiques et les manifestations publiques (Ma Mung, 2000), manifestement absents des « quartiers » pour les Voyageurs puisqu'ils sont dépourvus, pour l'instant, de ces signaux. Quelques « marques » laissent néanmoins présager une évolution, comme l'introduction de lieux de culte (c'est le cas sur l'aire d'accueil de Parthenay dans la Vienne par exemple). L'introduction du temps long peut faire évoluer ce lieu en quartier puisque c'est notamment l'inscription spatiale et sociale des habitants qui transforment un lieu simple en quartier. Néanmoins, parler de « quartier » semble à ce stade être une proposition trop rapide.

Le « *quartier-voyageur* » est une forme d'accueil qui tend à être sollicitée par les élus locaux. Cette alternative vient s'agréger à l'offre déjà existante. Elle répond notamment aux préoccupations des Voyageurs en période de sédentarisation. L'organisation communautaire peut être permise par la proximité des terrains familiaux mais elle est souvent remise en cause, notamment par les autorités locales et les promoteurs en ce sens qu'elle peut engendrer des regroupements parfois mal considérés, du moins potentiellement gênants et problématiques.

L'espace de stationnement est en pleine évolution. Son architecture, sa qualité et sa place dans la commune sont aujourd'hui en cours de redéfinition. S'il est considéré comme un « quartier » à part entière dans certaines municipalités, pour d'autres, l'espace de stationnement est une source de problèmes que les élus locaux tentent de maîtriser. Ces préoccupations nouvelles montrent une volonté « d'humaniser » ces espaces encore souvent considérés comme des espaces fonctionnels dédiés à la simple halte des familles circulantes. Mais « l'aire d'accueil dortoir » se transforme peu à peu en lieu de vie et une attention particulière doit être portée au processus d'isolement que peut créer un quartier spécifiquement conçu pour une population identifiée.

Conclusion

Dans ce chapitre, les différents types de lieux de halte offerts aux Voyageurs ont été exposés. La loi de 2000 et sa circulaire de 2001, reprise par celle de 2006, viennent encadrer la nature du dispositif d'accueil. Dix ans après le vote de la loi, le nombre de places en France, et plus précisément en région Poitou-Charentes, reste insuffisant : l'existant ne peut répondre à l'ensemble des demandes des familles. Si pour les groupes l'arrêt reconfigure et permet le nouveau départ, c'est également un moment privilégié par les associations pour instaurer une démarche de prise en charge sociale.

Les groupes en « circulation continue » sont aujourd'hui minoritaires mais le voyage existe toujours, en témoignent les discours des Voyageurs au sujet de leurs pratiques circulatoires. Ainsi, la question du stationnement prend une importance particulière, notamment du fait de la diversité et de l'évolution des projets circulatoires. Pour illustrer ce point, la région Poitou-Charentes en France a été spécifiquement sollicitée et montre l'importance de la réflexion concernant la création d'un espace de halte pour les Voyageurs. La Wallonie, dans ses réalisations futures peut prendre en compte, du moins considérer cette diversité, pour mieux accueillir les populations circulantes : en effet, gérer l'arrêt revient surtout à gérer la diversité. L'uniformisation des espaces risque d'homogénéiser des pratiques loin d'être uniformes. Assurément, les aires d'accueil ont été un progrès dans l'amélioration des conditions de vie des Voyageurs, notamment pour l'accès aux droits sociaux. Cette évolution est-elle souhaitable pour ceux qui voyagent comme pour ceux qui voudraient faire une pause dans leur projet circulatoire ? La qualité de l'accueil a été à de nombreuses reprises mentionnées pendant les entretiens. Il y a donc une nécessité, pour le législateur, de passer d'une vision fonctionnelle de l'espace de stationnement à un regard plus humain. Considérer les Voyageurs comme des habitants, ouvre des perspectives d'accueil favorables.

CHAPITRE 7 : LES AIRES D'ACCUEIL : DES ESPACES HABITES PAR LES VOYAGEURS

"Être humain c'est vivre dans un monde rempli de lieux qui ont une signification : être humain c'est avoir et connaître sa place" (Relph, 1965 :1)

Introduction

Se placer du point de vue de l'acteur, c'est-à-dire de celui qui réside sur l'aire d'accueil permet de se saisir d'une réalité différente de celle de l'espace fonctionnel, essentiellement dédié à la halte. Nous proposons le postulat suivant : les familles, par leur stationnement plus ou moins prolongé, instaurent des habitudes de vie sur l'aire d'accueil. Celles-ci seront donc le lieu central de l'analyse. Les familles actuellement en circulation sont les plus sollicitées dans ce chapitre, et ce afin d'interroger l'appropriation et l'inscription socio-spatiale en situation de mobilité.

Dans un même temps, cette analyse permettra de discuter le statut d'habitant du Voyageur dans l'espace local. La localisation, les usages, les pratiques de ces lieux, leurs significations et la participation à la vie locale, représentent les piliers nécessaires à la compréhension de l'acte d'habiter d'un individu ou d'un groupe. Les représentations, les activités et les habitudes de vie des Voyageurs rencontrés sur les aires d'accueil (officielles ou non¹⁴⁵), seront donc décryptées afin de comprendre la place que tient l'aire de stationnement dans le quotidien des familles. Le lieu fonctionnel se transforme ainsi en lieu émotionnel, parce qu'il devient « *le cadre de vie inévitable de ceux qui y habitent et y travaillent, elle représente également pour chacun d'entre eux une expérience subjective et personnelle* » (Bofill ; Véron, 1995 : 23). Il importe alors de se saisir des « *réactualisations des sens* » [du lieu] *dans l'ici et maintenant* (De Certeau, 1990).

Etudier le rapport que les groupes entretiennent avec leur espace de stationnement permet de voir leur adaptation, puisque ces lieux interfèrent, malgré tout, sur les projets circulatoires et la circulation traditionnelle. Le lieu de stationnement est l'endroit sur lequel se développe la « vie de la halte », bien qu'elle puisse être éphémère. C'est ici que se construit le temps de l'arrêt, qui permet aux familles, s'il est fructueux, de repartir en circulation. Il représente donc un pôle fondamental, dans la mesure où sa fréquentation est devenue obligatoire, et parce qu'il permet le voyage. En cela, faire une analyse de « la vie sur l'aire d'accueil » est donc

¹⁴⁵ Nous introduirons également les observations et les entretiens effectués sur le terrain de recherche wallon.

intéressant. Le circulant est souvent défini par son mouvement et son « manque d'attache » présumé. Cette recherche s'inscrit depuis son commencement dans la définition du circulant comme habitant des lieux qu'il fréquente. Comment la vie s'organise-t-elle sur l'espace de stationnement ? Quelles sont alors les marques de cette appropriation de cet espace ? Comment cette appropriation et cet attachement se traduisent-ils concrètement ? Comment ces sentiments d'appartenance se matérialisent-ils sur ces espaces ?

Expliciter le glissement entre une conception fonctionnelle du lieu de halte vers un espace habité est donc le principal objectif de ce chapitre. Les habitudes de vie, développées sur et à partir de l'aire de stationnement, ainsi que les discours, seront les principaux éléments sur lequel nous appuierons notre analyse ; nous ajouterons à cela le travail des médiateurs sociaux, puisque l'aire de stationnement est également un « espace-rebond » entre les Voyageurs et les Gadje.

1. De l'espace fonctionnel à un lieu de vie

« Les aires d'accueil pour moi c'est comme des camps. Les Voyageurs aujourd'hui ils sont parkés. Ce n'est pas ça le voyage...et ils osent nous faire ça alors qu'on a vécu des moments terribles. Ils n'y pensent pas à ça ceux qui font les aires d'accueil. Enfin, c'est quand même fort, comme si ils avaient tout oublié » (Discussion avec J.J)

La crainte du contrôle et de l'enfermement perdure aujourd'hui malgré l'évolution de la conception de l'aire d'accueil. Celle-ci est initialement un espace rectiligne strictement voué à la halte. Néanmoins, loin d'être un simple « lieu dortoir », l'aire d'accueil est un véritable lieu de vie, où se rencontrent des familles, où se créent des alliances, où se déroule une vie d'habitant, puisqu'aujourd'hui la durée de stationnement s'allonge et que le lieu est réinvesti par les familles selon un cycle régulier, le plus souvent annuel. L'humanisation des aires d'accueil existe notamment grâce à l'inscription matérielle de la présence individuelle et collective. Les Voyageurs introduisent du contenu et de la « signification » à un lieu (Massey, 1995) initialement prévu pour la halte.

« On connaît bien ici. Normal on revient à chaque fois. Ici c'est notre retour vous voyez. On connaît tout ici. Même les gens de l'association qui viennent. Des fois on les attend. On sait quand ils vont venir [...] Ah mais il y a des caravanes oui mais dedans il y a quoi ? Des Voyageurs eh oui ! Bon là c'est calme, mais quand vous entendez les enfants jouer, crier, les parents qui discutent...eh ! Parfois c'est animé, p'être même trop mais on aime ça quand même ! Après là où c'est le plus dur c'est quand c'est une autre famille qui fait du bruit et que nous on veut être tranquille, mais bon » (Mumu, femme manouche en circulation, Charente-Maritime, Terrain 2007).

« La pénétration sur une aire d'accueil paraît de premier abord facile mais lorsque l'on est devant cette entrée et que l'on commence à s'y introduire, des sentiments complexes viennent nous faire hésiter dans notre initiative : j'ai réellement eu l'impression de pénétrer dans une intimité singulière avec la sensation bizarre d'être étrangère...comme si je m'invitais chez quelqu'un alors que l'on ne m'y avait pas convié, comme si je rentrais par effraction dans des vies privées . Le dépassement de

ces sentiments est une épreuve mais une fois ces craintes dépassées, le dialogue, même s'il s'installe parfois difficilement du fait de l'inconnu et peut-être de la tentative osée et inhabituelle de la démarche, ouvre à de nouvelles sensations plus rassurantes... mais franchir le pas est une initiative qui implique le dépassement d'une crainte que l'on sait pourtant infondée » (Journal de terrain).

Nous arrivons avec Mlle M, l'assistante sociale. Très rapidement des femmes viennent nous voir pour engager la conversation et pour donner des nouvelles à Mlle. M. et pour se tenir au courant de leur dossier en cours. Ces femmes sont vite suivies par les enfants de l'aire d'accueil. Nous entrons tous dans le local de médiation. Les enfants sont fiers de nous montrer la fresque qu'ils ont réalisée sur les murs à l'intérieur du bâtiment : des lettres de l'alphabet avec des prénoms d'enfant. Au travers d'une fenêtre, j'aperçois les hommes qui vont et viennent avec leur véhicule. Aucun d'entre eux n'est venu dans le local où se trouvaient les femmes et leurs enfants (Terrain, Charente-Maritime, Surgères, 2005).

L'aire d'accueil de Saint-Jean-d'Angély est un espace de stationnement majoritairement fréquenté par des familles qui ont des habitudes de stationnement sur ce lieu. A notre arrivée, nous sommes abordés par les hommes qui séjournent sur l'aire d'accueil. Tous sont présents pour discuter, les enfants et les adolescents se joignent à nous. Une dizaine de minute plus tard, une femme vient nous retrouver. Nous nous trouvons près de l'espace où les familles ont regroupé les appareils ménagers, la gazinière, le lave-linge etc. Cette femme se tient en retrait et ne participe pas à nos échanges. Elle écoute, puis s'occupe de ses affaires puis nous rejoint à nouveau pour écouter. (Terrain, Charente-Maritime, 2005).

1.1. Un espace rectiligne pour une fréquentation humaine

Dans la circulaire de 2001, relative à l'application de la loi de 2000, il est précisé que l'espace d'accueil doit être *« conçu dans le souci de favoriser des conditions de vie agréables à ses occupants ménageant à la fois la vie familiale par des espaces privatifs et la vie collective par des espaces communs. Il doit notamment éviter « l'effet parking », surtout pour les grands terrains, et favoriser l'insertion de l'aire dans le paysage ainsi que dans le secteur urbain proche. L'aménagement paysager fait partie intégrante du parti d'aménagement »*. Cette «effet parking», qui selon les textes doit être évité, est cependant, fréquemment, évoqué par les familles rencontrées sur les aires d'accueil. Effectivement, on remarque rapidement « l'aspect rectiligne » des aires d'accueil, lorsqu'on y arrive.

Bien que les visites aient été systématiques sur l'ensemble des aires d'accueil de la région Poitou-Charentes, la récurrence des situations observées nous permet de sélectionner quelques espaces de stationnement officiels, à titre d'exemple, afin de rendre compte de ce caractère rectiligne. Nous nous baserons sur des photos aériennes et des schémas effectués à partir des visites sur les aires de stationnement, afin de décrire au mieux l'architecture des aires d'accueil.

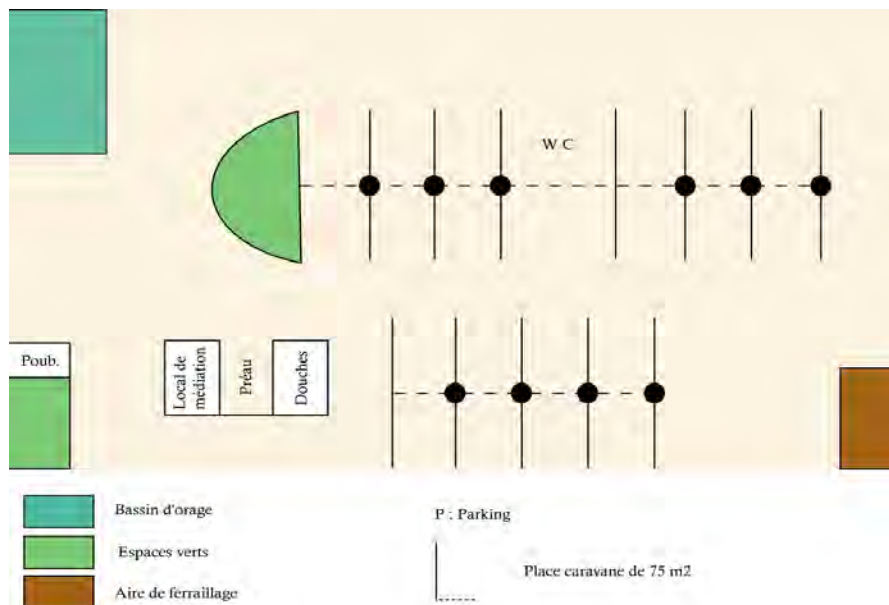
Photographie 7. 1: Vue aérienne de l'aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers dans la Vienne



L'aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers se situe près de l'aéroport. Elle n'est habitée que par quelques familles comme nous pouvons le voir sur cette photo aérienne, notamment du fait de la mainmise d'un groupe sur l'espace de stationnement qui a engendré des conflits internes avec d'autres familles voulant stationner sur l'aire. Pendant plus d'un an, celle-ci a fonctionné « au ralenti » devant son appropriation par ce groupe. Concernant l'environnement, les emplacements sont proches et ne sont pas « intimes » puisqu'ils sont ouverts les uns sur les autres. Cette organisation peut alors faciliter le stationnement des familles du groupe et préserver la cohérence mais également engendrer des conflits de cohabitation du fait de la proximité des emplacements.

Source : Google Map, Imagerie © 2010 DigitalGlobe, GeoEye, IGN-France, Données cartographiques © 2010 Tele Atlas – Consulté le 3 août 2010

Schéma 7. 1: Aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers



Conception / Réalisation: Céline Bergeon, UMR 6588 MIGRINTER, juillet 2010
Source: terrain, 2007

Photographie 7. 2: Vue aérienne de l'aire d'accueil d'Aytré en Charente-Maritime



L'aire d'accueil d'Aytré a été créée en 2005. Elle compte douze emplacements. Comme nous pouvons le voir sur cette photo aérienne, l'aire d'accueil est complète et la superficie des emplacements est utilisée à son maximum. Cette aire dispose d'une individualisation des sanitaires sous forme de six blocs (un par emplacement). Le nombre de caravane par emplacement dépasse pour quelques-uns d'entre eux la capacité maximale requise dans la circulaire de 2001 à savoir une caravane et son véhicule tracteur. Comme pour l'aire d'accueil de la Croix de Bois ci-dessus, le tracé linéaire des emplacements favorise une image « parking » de l'aire d'accueil qui est située au milieu de terres agricoles et éloignées des premières habitations. Les espaces verts sont peu nombreux et l'intimité des familles peut également être questionnée au regard de cette organisation.

Source : Google Map, Imagerie © 2010 DigitalGlobe, GeoEye, IGN-France, Données cartographiques © 2010 Tele Atlas – Consulté le 3 août 2010

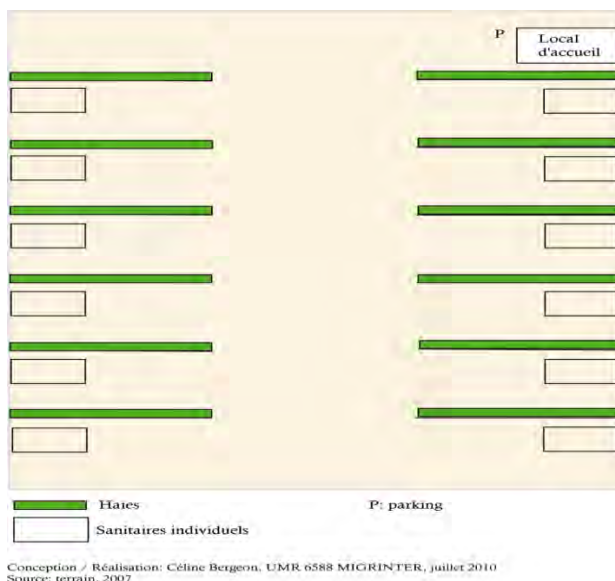


Schéma 7. 2: Aire d'accueil d'Aytré en Charente-Maritime

L'organisation spatiale d'une aire d'accueil est stricte. Les « places de caravane » sont précisément délimitées. Les groupes, souvent composés de plusieurs familles, doivent s'adapter à cet agencement, qui vient modifier une organisation traditionnelle lors du stationnement. L'espace dans le lieu de halte officiel est fortement délimité et scindé. L'équilibre familial et intime, instauré par l'agencement traditionnel des caravanes, y est par conséquent difficile. A plusieurs reprises, l'organisation familiale et l'agencement des

caravanes ont été décrits, notamment avec l'exemple de la disposition des caravanes sur les terrains familiaux, lieu où les familles peuvent organiser librement leur espace de stationnement. Ces exemples ont montré un agencement réfléchi de l'espace de stationnement, délimité en deux parties distinctes: un espace de l'intimité, généralement caractérisé par un agencement circulaire des caravanes ; et un espace de travail, souvent localisé à l'extrémité du terrain.

Les Voyageurs ne peuvent pas s'installer comme ils le souhaitent sur les espaces de stationnement officiels : la disposition des caravanes se faisant généralement de façon rectiligne, elle « désorganise » l'équilibre intime des familles. Les caravanes d'une même famille sont dispersées sur l'aire, l'espace social s'en trouve perturbé et l'éloignement interfère sur l'organisation du groupe. Les termes de « camps » et de « parking » sont, à plusieurs reprises, employés par les acteurs pour qualifier les espaces de stationnement actuels.

« - Vous stationnez tout seul ?

- Non je ne suis pas tout seul. J'ai des frères aussi.

- Ils sont sur l'aire d'accueil ?

- Oui, ils sont là-bas [il me montre du doigt l'extrémité de l'aire d'accueil].

- Ca va ce n'est pas très loin...

- Non mais bon, vous voyez bien que c'est mal foutu...Ok on n'est pas loin...vous vous voyez vous traverser les maisons des gens pour aller voir vos frères ? Vous êtes obligés de croiser plein de monde quand vous allez les voir ? Y a trop de monde ici. Vous savez c'est comme si...on vivait chacun dans une pièce, que chaque pièce composait la maison et qu'il fallait passer dans toutes les pièces avant d'arriver à celle où veut aller » (Tchok, homme manouche, terrain 2007, Deux-Sèvres, aire d'accueil).

« C'est dur d'être tout le temps dérangé. Mais bon, on est obligés, y a une loi, les Voyageurs ils peuvent plus se mettre là où ils veulent...Ca nous a apporté certaines choses quand même, rien qu'au niveau social, mais enfin...y a du bon et du mauvais...du mauvais » (Djine, femme manouche terrain, 2007, aire d'accueil, Charente-Maritime).

Les discours montrent des points positifs comme négatifs concernant les aires d'accueil. L'obligation de stationnement a modifié les pratiques circulatoires, dans le même temps qu'elle a instauré un nouveau rapport à l'espace de halte. En effet, les Voyageurs ont su l'approprier au point de le considérer comme un espace essentiel de leur projet circulatoire. Assurément, d'après les échanges, les familles ont su s'adapter à ces espaces conventionnels et possèdent de plus en plus d'aspirations quant à leur lieu de stationnement. Elles ont su s'approprier le lieu en l'humanisant, notamment par la délimitation personnelle de leur emplacement, mais dans l'ensemble, le potentiel donné aux familles pour cette appropriation est restreint, en particulier à cause de l'architecture des aires de stationnement.

1.2. « L'appropriation, l'aventure même de l'habiter » (Serfaty- Garzon, 2003)

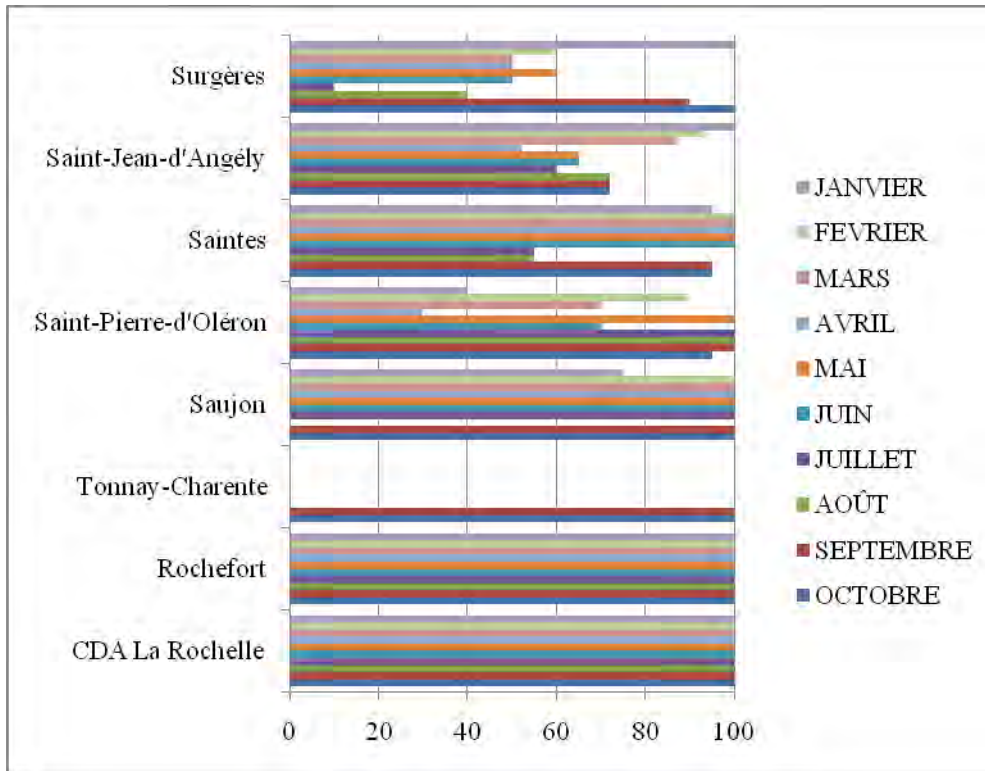
Loin d'être un simple espace de stationnement, l'aire d'accueil a pour objectif de répondre à la demande des familles qui les habitent, et ce en termes d'offre matérielle, comme de ressources humaines et d'intimité. Mais ces aires d'accueil donnent-elles la possibilité aux Voyageurs de « se sentir chez eux » et « à l'aise » (Orum¹⁴⁶ ; Chen, 2003) dans leur lieu de stationnement, si nous considérons que le bien-être et l'engagement vis-à-vis du lieu est essentiel (Fenster, 2004) ?

Les Voyageurs rencontrés sur les lieux de halte des deux terrains de recherche, restent la plupart du temps en stationnement pendant une période qui varie de trois à neuf mois. L'allongement de la halte instaure le développement de liens sociaux plus importants et d'habitudes de vie singulières. Ainsi, l'espace de stationnement, comme dans les travaux de recherche de Caroline Rozenholc concernant la rue et ses modes d'appropriation « *permet de saisir, ou tout au moins de percevoir, les différentes temporalités, signes et acteurs dans leurs configurations infiniment variables d'expressions identitaires, y compris dans les comportements simples du quotidien* » (Rozenholc, 2010 : 359). En effet, les taux d'occupation des aires d'accueil dans la région Poitou-Charentes montrent un investissement important de ces lieux, ce qui nous encourage à penser que l'aire d'accueil est source de significations, de pratiques et de représentations. Par exemple, dans le département de la Charente¹⁴⁷ (16), les aires d'accueil d'Angoulême, de l'Isle d'Espagnac, de Saint-Yrieix-sur-Charente sont occupées à 100 % en hiver, et jusqu'à 75 % en été en 2009 (Graphique 7.1) ; les aires de Cognac et de Jarnac sont remplies à environ 83 % (Source : Atlas régional des Gens du Voyage, 2010). Ainsi, l'aire d'accueil de Kaya à Châtelleraut (département de la Vienne) a été fréquentée en majeure partie par des familles qui y ont résidé moins de cent jours (Graphique 7.2), alors que les durées de stationnement en Charente-Maritime (Graphique 7.3) sont plus longues et hétérogènes. Le temps détient alors un rôle fondamental, et transforme l'aire d'accueil en « *ancrage faite d'expériences partagées par tous et [par] la continuité temporelle* » (Crang, 1998 : 103).

¹⁴⁶ Pour Orum et Chen (2003), quatre conditions doivent être réunies pour que le lieu prenne sens : le sentiment d'identité individuelle, le sentiment d'appartenir à une communauté, le sens du temps passé et futur et se sentir chez soi.

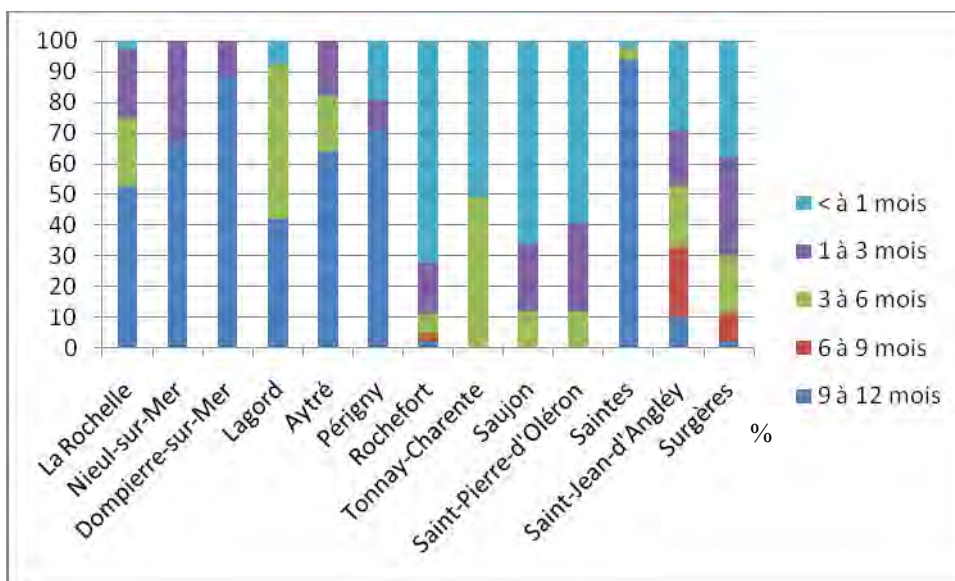
¹⁴⁷ Comme pour le recensement, nous sommes contraints d'utiliser des chiffres isolés et nous ne pouvons pas réaliser de comparaison puisqu'il manque des données pour les trois autres départements.

Graphique 7. 1: Taux d'occupation des aires d'accueil du département de la Charente-Maritime de janvier à octobre 2008



Source : Schéma départemental des Gens du Voyage de Charente-Maritime (2010-2016)

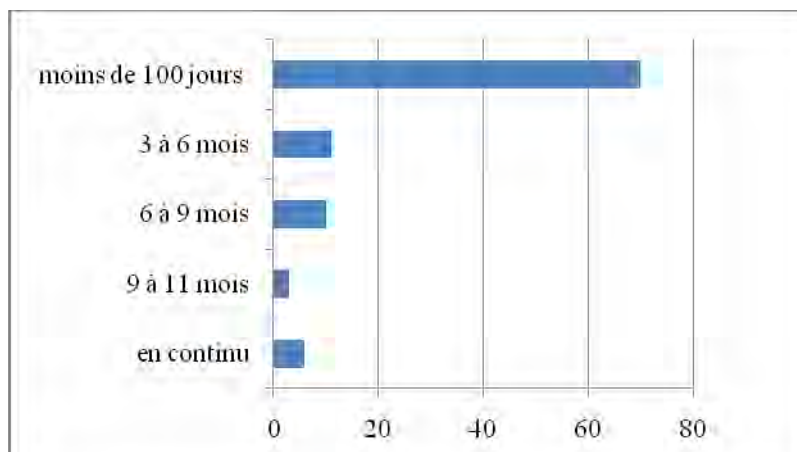
Graphique 7. 2: Durée de présence des familles sur l'aire d'accueil de Kaya à Châtelleraut en 2007 (département de la Vienne)



Source : ADAPGV 86

L'aire d'accueil de Kaya est donc habitée par des Voyageurs qui restent en majorité moins de trois mois. Les autres familles, en nombre plus restreint, y résident sur une période qui varie entre trois mois et l'arrêt total. Bien que les circulants semblent être les utilisateurs les plus nombreux, les groupes qui y résident développent des habitudes de stationnement qui viennent se confronter aux pratiques des circulants.

Graphique 7. 3: Durée de présence des familles sur les aires d'accueil de la Charente-Maritime en 2008 (%)



Source : Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage de la Charente-Maritime 2010-2016

Les aires d'accueil de la Charente-Maritime, quant à elles, offrent une typologie particulière, puisque la moitié d'entre elles sont occupées en majeure partie par des familles qui y résident de neuf à douze mois, tandis que pour les autres espaces de stationnement la durée moyenne d'installation est de moins d'un mois. Là encore, nous pouvons constater que ces aires d'accueil sont le lieu de rencontres de familles dont les pratiques de circulation et de stationnement diffèrent, notamment dans la durée.

Pour les familles, la représentation du lieu d'accueil dépasse son objectif premier de lieu de halte pour devenir lieu de résidence à part entière : il se transforme en « pseudo propriété » (Gasnier, 2004 : 35) même s'il est éphémère, son réinvestissement régulier lui donnant sens. Effectivement, l'aire d'accueil possède un rôle spécifique car elle est l'endroit où va se dérouler la vie familiale ainsi que le quotidien : elle est le point de repère de ces familles durant toute la halte. C'est notamment sur les aires d'accueil que ces familles vont pouvoir exprimer, de façon concrète, leur attachement local, leur présence et leur investissement du lieu.

« Aujourd'hui, certaines aires d'accueil n'ont encore pas de chauffage dans les douches. Il n'y a même pas de carrelage, c'est à même le béton et y a un jour comme ça (il me

montre environ trente centimètres avec ses mains)...eh ben l'hiver... [...] Quand on arrive sur une place, tout le temps on nettoie avant de s'installer. Même si le gestionnaire l'a fait. On passe un coup de karcher...il faut que ça soit propre. Même si la famille d'avant l'a fait, on le refait » (Christopher, Manouche en circulation, Vienne, 2010).

« Ok les aires d'accueil ce n'est pas forcément bon mais de toute façon on n'a plus le choix, on doit y stationner dessus. Nous on revient chaque année, à la même époque, c'est comme une habitude. Normalement on se débrouille pour arriver un peu avant l'automne car il a y a plus de places de libres. On doit moins reprendre ses marques, on la connaît. Quand on revient et quand y a des choses qui ont changées, c'est vrai que ça fait bizarre mais on s'y habitue vite [...] Après c'est vrai qu'on aimerait voir des choses sur ces aires d'accueil, ce n'est pas facile de vivre à la vue des voisins tout le temps. On sort de chez nous, de la caravane, c'est comme si on rentrait chez eux. De toute façon, si on n'aimait pas, on ne reviendrait pas. Un Voyageur quand il ne se sent pas chez lui quelque part, il part. C'est quand même important d'être à l'aise surtout quand on habite des caravanes » (Steeve, Manouche en circulation, Vienne, 2007).

Les enfants sont fréquemment sollicités par les médiateurs, qui souhaitent inscrire leur passage par l'aire d'accueil. En Charente-Maritime, les aires d'accueil, comme celles de Saintes et de Surgères, possèdent un local de médiation, dont plusieurs bâtiments font office de « fresque » pour le jeune public. Ainsi, avec l'aide des médiateurs, les enfants humanisent ces locaux par la peinture, en y inscrivant notamment leur prénom sur les murs (terrain, Surgères, 2004) ; à Saintes, c'est un alphabet qui a été dessiné par 25 jeunes de 3 à 22 ans sur le mur de l'établissement. L'appropriation des lieux, par diverses actions comme celles-ci, se perçoit sur de nombreuses aires d'accueil. Ces inscriptions autorisées partagent l'espace avec celles qui ne le sont pas, tels que les graffitis, les « *griffe spatiale* » (Ostrowetsky, 1996). Les lieux de stationnement sont donc vécus et les Voyageurs les détournent de leur vocation première : celle de satisfaire principalement l'arrêt, au sens le plus strict du terme. Le but de ces témoignages visuels est « *précisément de rendre propre quelque chose, c'est-à-dire de l'adapter à soi et, ainsi, de transformer cette chose en un support de l'expression de soi. L'appropriation est ainsi à la fois une saisie de l'objet et une dynamique d'action sur le monde matériel et social dans une intention de construction du sujet* » (Serfaty Garzon, 2003 : pp. 27-30). Il s'agit, pour les familles, de « rendre propre » les espaces de stationnement, de les « adapter » à leur vie quotidienne et à leurs habitudes et de les « transformer » en lieux de convenance personnelle et familiale. Ainsi, l'aire d'accueil est le « support à l'expression de soi », par la manière d'y organiser son quotidien, par la façon d'en « prendre possession » et de s'y mouvoir. Nous considérons alors les processus d'appropriation comme étant étroitement liés aux mécanismes de l'humanisation, en ce sens que « *l'appropriation est un processus dont les acquis, l'instabilité et les recherches de nouveaux équilibres correspondent à la dynamique de l'identité individuelle. L'appropriation est un accomplissement intérieur [...]. Enfin, toute entreprise d'appropriation comporte le risque de son échec, c'est-à-dire celui de l'aliénation* » (Serfaty Garzon, 2003 : pp. 27-30). Ainsi, le manque ou l'impossibilité de l'acte d'appropriation conduirait à l'aliénation. En effet, priver les familles de leur capacité d'appropriation, les renvoie à leur statut initial de « stationnant » et leur retire leur potentiel d'habitant. L'intérêt est ici de comprendre en quoi consiste l'appropriation d'un lieu par les Voyageurs, et surtout comment la saisir et la transmettre. Cherchent-ils, par exemple, à avoir la même place sur un espace de stationnement qu'ils

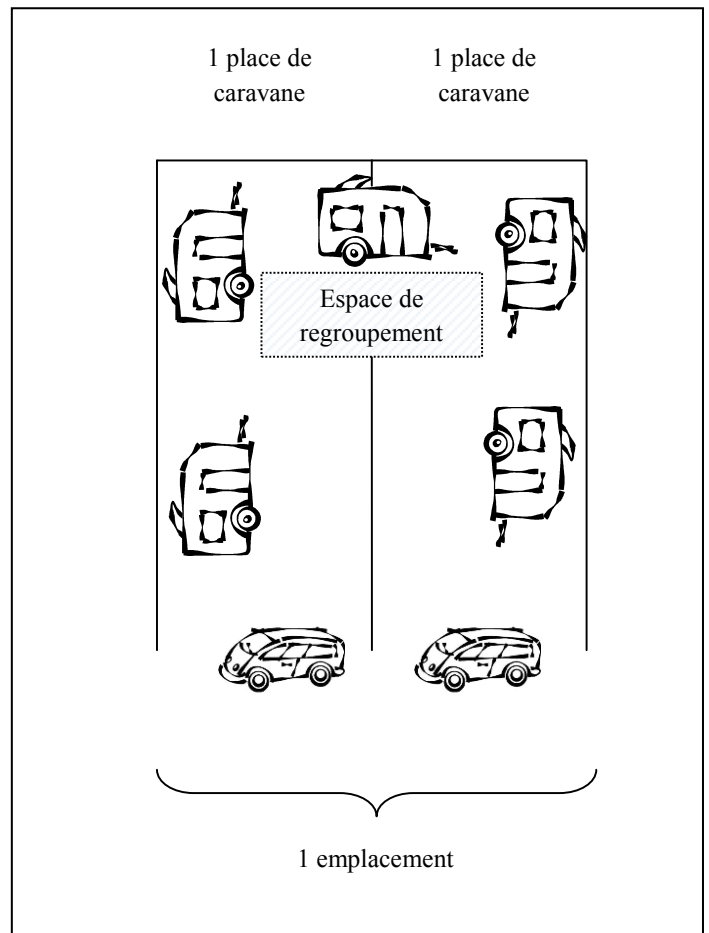
investissent régulièrement ? Comment organisent-ils leur stationnement et de quelle manière est gérée l'intimité ? Où se situe la limite avec les « voisins Voyageurs » ?

Henri Lefebvre (1970, 1966) fait d'ailleurs de l'appropriation une nécessité quotidienne dans ses réflexions sur les modes d'habiter. Dans le même cadre, Henry Raymond (2001) estime que la production de marques est essentielle dans l'acte de l'appropriation, et que l'habitant, par ce processus, met en scène son quotidien : ainsi « *se révèle la capacité de l'habitant – et en somme sa créativité - qui est à l'œuvre dans ses gestes quotidiens les plus humbles : entretenir, ranger, décorer, mettre en scène, cacher, etc. [...] Si l'habitat est produit, l'appropriation de l'habitat n'est pas un sous-produit mais l'aventure même de l'habiter* » (Serfaty Garzon, 2003 : pp. 27-30). Entrer par le concept d'appropriation du lieu est essentiel, puisque cela affirme encore une fois l'importance des lieux fixes pour une population dont le quotidien repose pourtant sur la circulation. Par ailleurs, elle [l'entrée par l'appropriation] « *invite à ne jamais perdre de vue les inégalités sociales et rapports de force ou de pouvoir qui traversent toute société, et plus encore à les mettre en relation, à les appréhender dans leurs dynamiques* » (Ripoll ; Veschambres, 2005 : 7). Les Voyageurs s'inséreraient dans une démarche d'inscription locale. Considérer l'appropriation des espaces de stationnement nous convie également à examiner les inégalités sociales et spatiales, et ce par le biais des modalités des processus d'appropriation. Par ailleurs, dans le cas de notre recherche, nous constatons que l'intrusion de l'Etat transcende les espaces de l'intimité et ceux appropriés, en organisant la halte d'une partie de sa population. Il est donc intéressant de nous pencher sur la façon dont les groupes déploient leurs potentiels d'appropriation et leurs pratiques d'inscription locale, dans un espace déjà organisé.

Les notions d'appropriation et de propriété sont proches, et souvent étudiées conjointement (Ripoll, Veschambres, 2005). Si la dimension juridique lie ces deux notions, la propriété n'est pas une condition essentielle aux processus d'appropriation. En effet, de nombreuses pratiques prennent place dans l'espace public, démontrant la volonté de certains groupes et/ou individu de s'approprier certaines places ou certains lieux. L'affirmation de sa présence, par le biais de divers moyens de marquage, est un comportement que l'on peut rencontrer malgré l'absence d'acte de « propriété ». La problématique de l'appropriation d'un espace à vocation publique est amplifiée lorsqu'il s'agit d'habitat et de résidence. Créer de l'espace public pour qu'une population y inscrive son intimité, induit, par conséquent, des conflits, qu'ils soient d'usages et/ou symboliques.

Les familles suivent généralement un schéma similaire quant il s'agit de placer leurs caravanes : celles-ci sont, en effet, garées aux extrémités-mêmes de l'emplacement et « regardent » vers l'intérieur. Les entrées s'ouvrent donc sur un espace familial clos. Les auvents servent d'abris pour les appareils électroménagers, ainsi que pour la rencontre des familles qui stationnent sur place. Les visites sur les aires d'accueil ont révélé la récurrence de ces observations. Ensuite, chaque famille délimite son espace familial à l'aide d'objets distincts, qui peuvent être des cordes à linges ou bien les camions tractant les caravanes.

Schéma 7. 3: Quand les familles organisent leur emplacement : l'exemple de l'aire d'accueil de Parthenay



Source : Bergeon Céline, terrain 2010

1.3. L'appropriation matérielle et idéale du lieu de vie

1.3.1. Une aire d'accueil pour des appropriations multiples

Les aires d'accueil sont des lieux où se développent les activités et les pratiques des habitants. Plusieurs « espaces de l'intimité » (cela concerne chaque groupe présent sur l'espace de stationnement) sont alors en cohabitation. Les modalités d'appropriation, sont différentes selon les familles, et se déploient dans un espace restreint et identifié. Sur les aires d'accueil, certains groupes ne respectent pas le caractère rectiligne du stationnement et s'attribuent une partie de l'aire en y installant leur espace familial. Ici, les caravanes font office de « barrières matérielles ». L'espace de l'aire d'accueil est un espace de concurrence, et ce en termes de places et d'étalement des groupes. Cet « usage exclusif du lieu » (Ripoll ; Veschambres, 2005) révèle le conflit dû à la cohabitation, en même temps que l'entente.

Cette appropriation du lieu de stationnement reste paradoxale, d'une part parce ce lieu est commun, mais aussi parce qu'elle s'établit sur un temps court, celui de la halte. Ainsi, questionner la reproduction de cette appropriation sur l'ensemble des aires d'accueil du parcours, nous donne à compter autant de situations similaires que de situations différentes : cela dépend des contraintes de stationnement, qui sont plus ou moins respectées par les Voyageurs comme par les gestionnaires des aires d'accueil, ceux-ci pouvant tolérer ou refuser un stationnement « libre » ou, du moins, autonome. Par ailleurs, cette tolérance est largement tributaire des périodes de fréquentation du lieu de halte, l'organisation étant mieux respectée lorsque l'aire d'accueil est pleine. Ces contraintes sont, dans ce cas précis, utiles pour le bon déroulement de la cohabitation, elle est donc essentielle, tant d'un point de vue logistique que relationnel. Pendant les moments de halte du parcours, les familles ont ainsi plusieurs possibilités de stationnement sur les aires d'accueil : si elles peuvent organiser leur intimité familiale comme bon leur semble sur certains espaces de halte -notamment du fait de sa faible fréquentation-, il n'en est pas de même lorsqu'elles choisissent de s'arrêter sur une aire d'accueil déjà fréquentée. Dans ce cas précis, il est alors presque impossible qu'elles reproduisent cette intimité. Les familles composant le groupe sont donc dispersées sur le lieu de halte. Cependant, les mouvements internes sont plus que fréquents et le départ d'une famille ou d'un groupe provoque souvent une redéfinition des modalités de stationnement, favorisant le rapprochement familial.

Sur nos deux terrains de recherche, plusieurs familles s'inscrivaient dans un fort processus d'appropriation, usant ainsi d'espaces réglementés de façon totalement arbitraire. C'est le cas, comme nous l'avons déjà signalé, de l'auto-appropriation de l'aire d'accueil de la Croix de Bois¹⁴⁸ de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers ou bien du site de Ghlin en Wallonie. Ces groupes refusaient, en effet, l'utilisation de ce lieu par d'autres familles qui souhaitaient y stationner. Cet usage « *de l'espace librement ou du moins sans contrainte sociale explicite* » (Ripoll ; Veschambres, 2005) illustre également le cas de ces familles qui souhaitent s'inscrire dans une démarche de sédentarisation et qui, faute de terrain adapté, habitent sur des aires d'accueil initialement dédiées aux Voyageurs encore en circulation. Cet « *usage autonome du lieu* » s'inscrit « *dans une situation intermédiaire, c'est encore ce sens que l'on mobilise quand on parle de détournement, pour indiquer que l'appropriation s'opère sur un espace déjà approprié et qu'elle en change la fonction ou la finalité* ». (Ripoll, Veschambres ; 2005). Intimement liés, ces deux usages du lieu (exclusif et autonome) sont dépendants de la régulation et du contrôle de l'Etat, qui tente de faire respecter l'utilisation initialement prévue. L'aire d'accueil devient alors un espace de « *contrôle social* » (Laflamme, 2007 : 276) et « *devient, plutôt qu'une invitation voyage en parsemant la France d'étapes repérées ou adaptées, un lieu de contrôle, de regroupement surveillé d'une population-problème* » (Charlemagne, 1983 : 16).

¹⁴⁸ Pour rappel : aire d'accueil en cours de fermeture.

« Au début, c'était quand même assez dur hein. C'était pire que dans des campings je pense...enfin...quelques douches pour toutes les familles là...c'était impossible. Et puis t'imagines bien que quand tu partages quelque chose, en plus ce sont des douches...les gens ils ne faisaient pas attention. Par exemple, y en a qui laissaient des robinets ouverts comme ça...je ne sais pas, je pense que si c'était à eux, ça serait différent. Comment t'expliquer...quand quelque chose est pas à toi, tu y fais moins attention...et avec les Voyageurs je crois que c'est encore pire » (Terrain 2007, Deux-Sèvres, manouche en voie de sédentarisation, terrain familial, ancien utilisateur d'aire d'accueil).

« Ils font attention à rien, ils cassent tout et ils repartent. Sauf que nous on reste...et du coup on n'a plus rien. Y en a même qui sont venus casser le local alors qu'ils n'habitent pas sur l'aire d'accueil » (Terrain 2005, Charente-Maritime, Aire d'accueil, homme manouche).

1.3.2. L'aire d'accueil : le lieu de déploiement des intentions quotidiennes

Les pratiques du lieu ne peuvent être dissociées de représentations, d'intentions et de perceptions. Ainsi, l'attachement au lieu décrit un ensemble de constructions imaginaires et symboliques, qui agissent en symbiose avec l'action (Ripoll, Veschambres, 2005). Trois étapes décrivent un cheminement dans le processus d'appropriation du lieu. Elles sont étroitement liées à la création des espaces de stationnement et à l'obligation d'y stationner. Elles s'inscrivent également dans la redéfinition des projets circulatoires et dans le caractère de plus en plus stratégique de la circulation. La première étape est celle de l'*intérieurisation*. En effet, les aires d'accueil ont été, pour la plupart, intériorisées par les familles, notamment à cause de leur caractère obligatoire. Par conséquent, elles ont acquis des *« connaissances théoriques et pratiques, des savoirs et des savoir-faire qui permettent de s'y mouvoir sans s'y perdre, mais aussi d'en user de façon pertinente ou stratégique »* (Ripoll ; Veschambres, 2005 : 10). Effectivement, les aires d'accueil deviennent des lieux incontournables, puisque les Voyageurs sont dans l'obligation de les fréquenter. Au fur et à mesure de cette utilisation, les familles possèdent les connaissances spécifiques de ces espaces de stationnement, sur lesquels elles ont l'habitude de s'arrêter. En témoignent les discours de certaines familles, qui reviennent sur la même aire chaque année. Autrement dit, elles apprivoisent leur lieu de vie de manière à le connaître parfaitement. Par ailleurs, cette intériorisation concerne l'environnement proche de l'aire d'accueil, celui de la commune. Dans ce cas précis par exemple, l'usage pertinent et stratégique décrit la place du lieu de halte dans les stratégies économiques.

La seconde étape décrit un *attachement* au lieu. Ainsi, suite à cette accumulation de connaissances sur le lieu d'arrêt, la fréquentation de celui-ci peut introduire un attachement, décrivant *« un sentiment de se sentir à sa place, voire chez soi quelque part. Ce sentiment d'appropriation se transforme alors en sentiment d'appartenance. Le rapport aux lieux est vécu comme réciproque : un lieu est à nous parce qu'on est à lui, il fait partie de nous parce que nous faisons partie de lui »* Ripoll ; Veschambres, 2005 : 10). Apportons néanmoins une nuance à cette étape, puisque les aires d'accueil ont été largement critiquées par les Voyageurs rencontrés. Néanmoins, l'obligation d'y stationner développe, malgré tout, des

sentiments particuliers et ces lieux¹⁴⁹ sont devenus des espaces auxquels ils s'identifient. En témoigne le souhait des résidents de l'aire d'accueil de Surgères, en Charente-Maritime de posséder des boîtes aux lettres à leur nom à l'entrée de l'aire (source : terrain Charente-Maritime). Nous pouvons également citer le cas de Voyageurs qui revendiquent la loi de 2000 pour stationner de façon illicite sur une commune non-équipée alors qu'elle devrait l'être. Les aires d'accueil deviennent donc un argument pour les Voyageurs, et peuvent évoluer en lieu de vie approprié et identifié puisque « *face à ces formes de délocalisation, nocives pour les uns, plaisantes pour d'autres, indifférents pour la plupart, le refuge des lieux traditionnels – la demeure, le village ou le quartier, la cité et la contrée – propose à chacun les signes de sa tribu, ceux qui, seuls, ont une dénotation rassurante et stabilisatrice. Car ils sont les seuls aussi dont on possède le code, le standard* » (Pezeu-Massabuau, 2007 : 170).

Le glissement entre appropriation et identification décrit l'ultime étape. D'ailleurs, les panneaux de localisation de ces lieux, informe du caractère identitaire de ceux-ci : « *aire d'accueil, Gens du Voyage* ». Celle-ci devient alors « *une portion d'espace terrestre [...] associée à un groupe social ou une catégorie au point de devenir l'un de ses attributs, c'est-à-dire de participer à définir son identité sociale [au point que] l'appropriation symbolique de l'espace, à travers la signalétique [...] représente un enjeu très fort de visibilité et de légitimité des différents groupes ethniques* » (Ripoll ; Veschambres, 2005). En effet, l'aire d'accueil est bien un lieu de visibilité et de légitimité. Sa place au sein des espaces communaux est stratégique. Sa localisation est souvent isolée et repoussée aux frontières communales. Son invisibilité, par sa localisation et son isolement, la transforme malgré tout en lieu visible, puisqu'unique et éloigné ; elle est donc facilement identifiable mais « *l'œil tend à ignorer ou se retirer de ce qu'il juge étranger* » (Sennett, 2000 : 12). L'aire d'accueil est également un espace de visibilité, car l'organisation de ce lieu, spécifiquement créé pour les Voyageurs, diffère de manière considérable de l'habitat classique. Enfin, il est un espace de légitimité, puisqu'instauré par la loi.

Lieu occulté ou lieu de mise en scène, l'aire d'accueil est le réceptacle de représentations, d'habitudes de vie et de pratiques. Les processus d'appropriation, lorsqu'ils s'opèrent dans des logiques individuelles, sont simples : l'habitant y projette ses envies. Les aires d'accueil, espaces publics destinées à la halte commune, sont donc le lieu témoin du développement de processus d'appropriations multiples, car elles sont simultanément fréquentées par plusieurs groupes.

¹⁴⁹ Nous pouvons faire la même remarque avec les terrains de halte illicite investis depuis plusieurs années par les familles (citons par exemple le terrain de Varzay dans le département de la Charente-Maritime, que nous avons déjà mentionné dans un autre contexte). Plusieurs recherches, dont celles de J.M Fournier sur les squatters de la périphérie de Maracaibo, présentées lors du colloque international « *Usages et appropriation de l'espace : entre pratiques et régulations* » (20-21 avril 2004), rendent compte de ce phénomène.

2. Les espaces de stationnement : un lieu unique, des processus d'appropriation multiples

« Il est vrai que l'appropriation, si elle contribue à l'être de l'individu et de la collectivité, est la principale source des conflits » (Brunet 1993).

Parce que l'aire d'accueil est un espace public, elle peut être utilisée par plusieurs familles qui cohabitent parfois pendant plusieurs mois. Les capacités des aires d'accueil sont pour certaines importantes. Par exemple, en Charente-Maritime, huit aires d'accueil possèdent plus de vingt « places de caravane ». Les villes de La Rochelle et de Rochefort disposent de 40 places et la ville de Saintes en possède 32. C'est dire si les familles se doivent de parvenir à cohabiter, sans compter que la plupart des aires d'accueil de la région Poitou-Charentes sont généralement en sur-fréquentation.

Si cette cohabitation imposée suppose une « *normalisation des modes d'habiter* » (Laflamme, 2007 : 276), les différents processus d'appropriation du lieu révèlent néanmoins des conflits d'usage, évoluant parfois en rivalités d'intérêt. Cette proximité subie (Caron ; Torres, 2006) accroît les désaccords au sein d'un espace habité qui renferme de multiples appropriations, et peut être considérée comme « *porteuse de tensions et de conflits* » (Caron ; Torre, 2006). Nous allons donc porter une attention particulière à ces tensions et conflits qui semblent illustrer les interactions entre familles et individus au sein du lieu de stationnement. Nous considérons ainsi la proximité géographique comme un élément qui « *joue un rôle déterminant dans la survenance des tensions et des conflits. En effet, les conflits que nous étudions ici ne se déroulent pas entre des acteurs éloignés, mais entre des voisins, parfois temporaires, voire entre des usagers, aux attentes divergentes, d'un même espace. Voisinages, contiguités, superpositions, sont essentiels à la compréhension de ces relations* » (Caron ; Torre, 2006 : 13).

2.1. Les aires d'accueil : un lieu unique pour une population diversifiée

L'aire d'accueil est le lieu où se concentre une population hétérogène. En Poitou-Charentes et en Wallonie, les Gitans et les Manouches¹⁵⁰ partagent ces espaces homogènes, construits dans le but de réunir des personnes soi-disant regroupées selon leur mode de vie. Des premiers conflits apparaissent, dans un premier temps, entre les groupes culturels de référence, présents simultanément sur les lieux de stationnement. Parce que les représentations internes existent également, elles se traduisent par des tensions pendant la halte. Concrètement, elles

¹⁵⁰ Rappelons que ces deux espaces choisis pour cette recherche sont très peu fréquentés par les familles Roms et Yéniches.

s'observent par un auto-isolement au sein du lieu de stationnement. Les difficultés liées au mélange des groupes sont souvent relatées par les Voyageurs. L'exemple de l'aire d'accueil de Saintes en Charente-Maritime est significatif (Source : terrain 2005-2009). Il illustre de manière pertinente cette difficulté à cohabiter au sein d'un même espace de stationnement, et corrobore une volonté d'uniformisation des groupes pourtant diversifiés. Pendant la période estivale, les Gitans fréquentent le département de la Charente-Maritime pour faire les saisons agricoles et touristiques. Nombre d'entre eux font alors des haltes sur les aires d'accueil, mises à leur disposition par le département, notamment celles localisées à l'intérieur de terres. La commune de Saintes est donc régulièrement investie par ces familles itinérantes et semi-sédentaires, lors du projet circulatoire. Elles vivent donc sur l'espace de vie de familles inscrites de façon plus ou moins pérenne sur ces lieux de halte, autrement dit les Voyageurs régionaux et locaux. A Saintes, l'arrivée de familles gitanes provoque régulièrement des tensions. Au mieux, cette situation se traduit par de l'indifférence. L'isolement géographique des familles gitanes est significatif et les échanges avec les autres Voyageurs, en grande majorité manouches, sont réduits, voire inexistant.

Ainsi, un des problèmes centraux de la cohabitation sur les aires d'accueil réside dans l'acceptation d'autres groupes culturels de référence par ceux qui sont majoritaires et qui séjournent de façon régulière sur le territoire. Ces populations gitanes, qui arrivent sur l'aire d'accueil de Saintes, utilisent un espace qui est habituellement pratiqué et habité par des Voyageurs régionaux manouches, ayant ancré leurs habitudes de vie sur ce territoire. Néanmoins, le problème majeur réside moins dans l'acceptation d'autres groupes que dans l'agencement des aires d'accueil. Il paraîtrait ainsi illogique de réaliser des aires d'accueil en fonction des groupes culturels de référence, comme l'ont préconisé quelques sénateurs en 2000, puisque la principale difficulté à laquelle il faudrait faire face resterait la cohabitation. Il semble alors que le degré d'investissement d'un lieu de halte conditionne fortement l'attachement à celui-ci. Il y a donc une relation étroite entre la durée de stationnement, l'inscription locale et l'appropriation du lieu de halte par les familles.

2.2. Ampleur de la circulation et appropriation des espaces de stationnement

Outre les conflits internes concernant le groupe d'appartenance, d'autres tensions existent. Elles prennent ainsi leur origine dans un lien intime qui réunit l'amoindrissement de la mobilité à l'appropriation du lieu de vie. Et c'est bien là que les pouvoirs publics, qui incitent à la sédentarité, n'ont pas saisi les modalités d'appropriation du lieu de halte. Les aires d'accueil, considérées comme un tremplin à la sédentarité, étaient implicitement prévues pour accueillir des groupes qui n'étaient pas censés développer des habitudes de vie sur ces aires. Ainsi, les conflits d'usage n'ont pas été anticipés et peuvent démontrer que les variables considérées par les pouvoirs publics pour la réalisation des aires d'accueil n'ont pas toutes été prises en compte.

Ces conflits d'usage concernent essentiellement le stationnement des caravanes, l'utilisation des bâtiments communs (comme les douches) et la consommation des fluides. Par exemple, les Voyageurs ont mentionné que d'autres familles laissaient les robinets ouverts. Ce problème a pu être réglé, grâce à l'individualisation des fluides et des énergies sur les aires d'accueil. Autre exemple, le lieu de stockage du matériel de récupération est, quelques fois, source de conflits dans la mesure où les biens particuliers sont travaillés dans un espace commun.

Les modes d'utilisation des espaces définissent des processus d'appropriation singuliers, selon l'usage qui est fait de ces lieux. Ainsi, plus la présence des Voyageurs est inscrite dans la durée, plus l'attachement est amplifié, et plus les habitudes de vie s'enracinent. C'est pourquoi étudier les rapports qu'entretiennent les familles aux espaces de stationnement, en fonction de leur mobilité, paraît essentiel. Par ailleurs, cette réflexion a été largement encouragée par les discours des Voyageurs, dont la circulation s'est amoindrie.

« Ils arrivent, on les connaît pas...ok c'est des Voyageurs mais on ne sait pas sur qui on va tomber. Parfois ça peut bien se passer et d'autres fois non. On sait qu'ils ne vont pas rester longtemps mais bon...c'est difficile, surtout qu'on a peur qu'ils détruisent tout » (Terrain 2006, Deux-Sèvres, homme manouche).

Les investigations de terrain ont effectivement mis en avant les craintes des familles qui stationnent plusieurs mois sur les aires d'accueil. Ces dernières deviennent des espaces si familiers que l'arrivée de nouvelles familles, perturbe le quotidien. A cela s'ajoute les retours réguliers sur certains lieux de halte, preuves qu'il s'y assoit des habitudes de fréquentation. Certaines aires d'accueil familiales (c'est le cas, par exemple, du terrain familial de Dompticarde localisé sur le Grand Poitiers (Photographie 7.3)) sont entièrement entretenues par les familles elles-mêmes. L'entretien de l'espace de vie montre l'importance que celui-ci revêt pour ces groupes.

Photographie 7. 3: Aire d'accueil familial de Dompticarde



Source : Terrain 2009

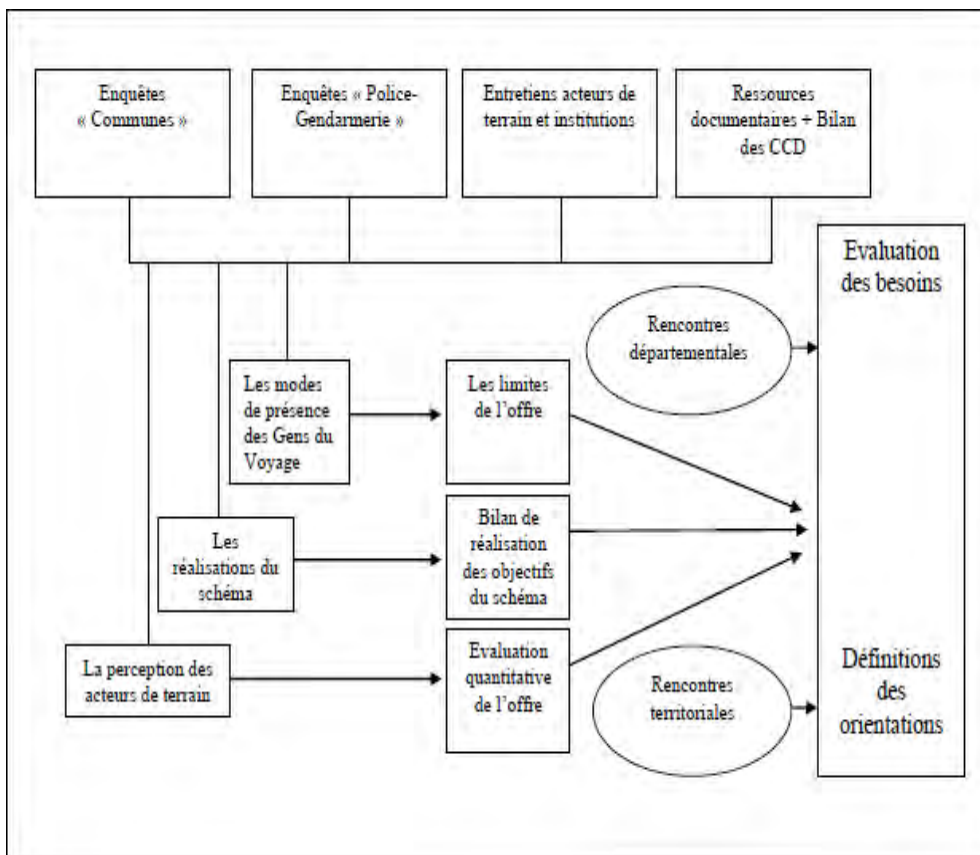
Conception du lieu de stationnement et degré de mobilité sont donc liés. Pourtant, ces familles qui sont dans l'obligation de « co-stationner » dénoncent l'irrespect de quelques-uns (il s'agit bien souvent des roms dont la mobilité est plus soutenue). L'ensemble de ces observations permet de mettre à jour trois usages de l'espace bien distincts. Le premier s'inscrit dans des *conflits entre acteurs subissant une contrainte de proximité géographique* (Caron ; Torre, 2006). Il s'agit le plus souvent de conflits de voisinage ou d'aménagement, qui surviennent entre les utilisateurs permanents d'espaces contigus ou proches. Les tensions internes, comme celles avec le proche entourage de l'aire d'accueil, correspondent à ce cas. Se distinguent ensuite des « *conflits entre acteurs recherchant une proximité géographique* » (*Ibid.*). Il s'agit de conflits entre utilisateurs temporaires d'un même espace, dont les usages différents provoquent des phénomènes d'encombrement. De manière générale, ces conflits touchent des acteurs qui attribuent des usages différenciés à un même espace, ou concernent des territoires dont la dimension spatiale des projets circulatoires se recoupe fortement : le phénomène de recompositions familiales se heurte, en effet, à la problématique du stationnement massif. Enfin, nous pouvons reconnaître des « *conflits entre acteurs recherchant une proximité géographique et acteurs subissant une contrainte de proximité géographique* » (*Ibid.*). Dans ce cas précis, les usages du lieu de stationnement se confondent et induisent des conflits entre utilisateurs permanents et temporaires d'un même espace. Cette typologie, empruntée aux réflexions d'A. Caron et A. Torre (2006), permet de clarifier les processus de ces conflits sur les aires d'accueil. Elle remet notamment en question les conceptions de l'accueil des populations roms sous une configuration homogène et uniforme. Elle permet ainsi de mettre « des mots sur des conflits », souvent considérés comme des actes de mauvaise foi et des « difficultés d'intégration ».

Une dernière observation mérite une attention particulière puisqu'elle a été, à quelques reprises, et notamment en Charente-Maritime, évoquée par les Voyageurs que nous avons rencontrés. Il s'agit des conflits entre aires d'accueil. En effet, la fréquentation régulière des aires d'accueil par des familles identifiées et reconnues, conduisent à l'amalgame aire d'accueil / familles. En cas de tensions entre les groupes, les aires d'accueil investies sont souvent les témoins de « violences matérielles ». Ainsi, les conflits entre lieu de stationnement existent, au même titre que les tensions entre quartier. Néanmoins, ces violences s'expriment, le plus souvent, par la dégradation du lieu de vie des familles. L'impact des attaques sur les biens matériels, initialement prévus pour améliorer le confort de vie sur les aires d'accueil, est considérable pour les familles qui y vivent. Parfois, des tentatives d'intimidation sont entreprises par des groupes extérieurs à l'espace de stationnement. Ce phénomène reste isolé mais il nous permet d'évaluer l'évolution de la place de l'aire d'accueil dans la ville.

3. Les aires d'accueil : les habitants remis au premier plan

A quelques exceptions près, la majorité des schémas départementaux arrivent en période de révision et de renouvellement (Schéma 7.4). Par conséquent, une période de bilan commence pour les départements et pour les associations travaillant auprès des Roms. La consultation de ces documents réévalués, montre que de nombreux espaces de stationnement vont être réalisés, réhabilités, pendant que d'autres vont être supprimés et déplacés.

Schéma 7. 4: La démarche de révision des schémas départementaux



Source : Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage de la Charente Maritime, 2010-2016

Le législateur et les acteurs locaux sont donc à une période charnière, puisque les observations de terrain montrent que les lieux de halte ne sont plus adaptés aux demandes et aux pratiques circulatoires. L'humanisation de l'espace de stationnement est enclenchée : les Voyageurs, quant à eux, sont considérés comme des habitants et des acteurs locaux, faisant partis du paysage communal. C'est pourquoi, le principal objectif de ces nouveaux schémas départementaux est bien de redéfinir une offre d'accueil qui corresponde au mieux aux attentes des Voyageurs et à l'évolution de leurs pratiques circulatoires.

3.1. Des espaces internes plus intimes

Les recommandations des schémas départementaux, issus de la seconde vague, laissent apparaître une volonté de faire évoluer l'espace de stationnement en « réel » lieu de vie. Les premières réalisations laissent entrevoir une humanisation des aires d'accueil et une modification des capacités d'accueil. En effet, les pouvoirs publics, aidés des acteurs locaux, ont mis en lien les problèmes développés sur les lieux de halte avec les capacités d'accueil.

3.1.1. Humanisation de l'espace de stationnement

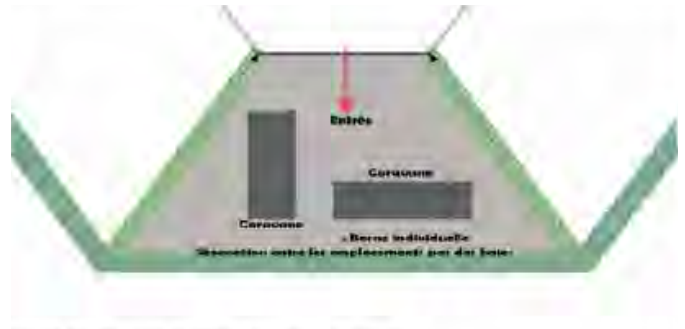
Les entretiens avec les acteurs institutionnels ont démontré que le lieu de halte est uniformément considéré comme un lieu fonctionnel, oubliant que des individus qui y séjournent peuvent y développer des habitudes de vie. Aujourd'hui, les nombreux rapports intermédiaires¹⁵¹, ainsi que la nouvelle vague des schémas départementaux, prennent en compte cette dimension et encouragent les communes à réaménager leur espace d'accueil. L'organisation communautaire et familiale est respectée et prise en compte dans les futurs projets de construction. C'est en ce sens que les réhabilitations ou les nouvelles créations instaurent de l'intimité familiale, notamment en individualisant un espace plus conséquent pour que l'ensemble de la famille puisse y stationner. A cela vient s'ajouter l'aménagement d'espaces verts, souvent absents des plans mais appréciés des familles. L'organisation linéaire n'est plus préconisée par les schémas départementaux. Pourtant, cette recommandation était signalée dès le début des années 2000, et notamment par la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction en 2002 : « *Une configuration linéaire crée un « effet parking » donnant une impression de simple lieu de stationnement. Au contraire, un aménagement non linéaire (par exemple avec des emplacements organisés en forme alvéolaire) offre des conditions de vie plus agréables et favorise l'intimité de la vie familiale. Elle traduit dans l'espace la volonté d'un réel accueil, auquel sont sensibles les Gens du Voyage* » (DGUHC, 2002). Néanmoins, les communes ne l'ont pas immédiatement pris en compte et ont donc construit, dans la plupart des cas, des aires d'accueil à effet « parking ». Les autorités compétences sont alors aujourd'hui incitées à revoir l'architecture des aires d'accueil, tant dans la réhabilitation que dans la création d'un espace de stationnement, et à remettre les Voyageurs au centre du lieu de halte.

¹⁵¹ Par exemple : Rapport Hérisson, 2008 ou bien évaluation du dispositif d'accueil des gens du voyage, janvier 2008, initié par le Ministère de la Ville et du Logement.

Schéma 7. 6: Exemple d'aire d'accueil sans "effet parking"



Schéma 7. 5: Exemple d'aire d'emplacement sans "effet parking"



Source : DGUHC, 2002

Malgré le conseil de la DGUHC, en 2002, de réaliser des aires d'accueil qui respectent l'équilibre communautaire et familial, de nombreux espaces de stationnement qui ont été créés suite aux premiers schémas départementaux ne prennent pas en considération l'intimité familiale. Les soucis d'efficacité et de rapidité, imposés par la loi de 2000, ont sûrement dirigés les créations dans ce sens. Les schémas ci-dessus montrent une organisation de l'espace de stationnement officiel, respectueuse de l'unité et de l'intimité familiale. Une surface individuelle est réservée au groupe, délimitée des autres places par des végétaux. Ainsi, non seulement les espaces de stationnement familiaux ne se superposeraient plus, mais chaque famille pourrait ainsi gérer la place qui lui est allouée. Ce type d'agencement est préconisé pour plusieurs raisons : il favorise d'abord l'intimité des familles, puis amoindrit les possibilités de conflits d'usage. La place de stationnement peut être organisée selon le choix des familles et, ainsi, permettre au groupe de conserver leur harmonie.

3.1.2. L'aire d'accueil « Agora »

La ville de Cognac et l'AGVRC (Association des Gens du Voyage de la Région de Cognac) en Charente ont développé un nouveau lieu de halte, appelé « agora ». Il s'agit d'un « concept » original, qui associe le stationnement et la visibilité des familles, afin de « favoriser l'insertion spatiale des gens du voyage au cœur de la cité en leur permettant de s'installer pendant une semaine sur des places d'une ville plutôt que de reléguer ces communautés dans des aires d'accueil stigmatisantes » (Serge Lebreton, directeur du centre social des quatre roues à Cognac). Le schéma départemental de la Charente prévoit ainsi trois agoras de ce type dans la région de Cognac. Malgré la difficulté et la réticence des élus, le centre social des quatre roues, en collaboration avec l'AGVRC, encourage les maires des communes à développer ce type de structure d'accueil, puisqu'il participe de la visibilité de la population des Voyageurs au sein de l'espace local, tout en respectant leur intimité. Dans un

même temps, il permet aux Voyageurs de pouvoir profiter des opportunités économiques, grâce à la proximité du centre-ville. Le but est d'offrir aux Rroms un mode « alternatif » de stationnement, afin de favoriser la rencontre avec la population locale. Ainsi, cette agora, localisée à Chateaubernard, non loin de la gare de Cognac, se situe au milieu des immeubles et devient une place de stationnement très fréquentée pour l'arrêt de quelques jours. Dans un même temps, elle répond aux aspirations des Voyageurs, quant à la localisation de l'espace de stationnement. Il ne s'agit pas ici de créer un nouveau type d'espace de stationnement (seulement un point d'eau et l'installation de toilettes) mais véritablement de renégocier la place du lieu de halte au sein de l'espace communal, et de rediscuter l'accueil fait aux populations circulantes. Il ne s'agit plus d'isoler les Voyageurs dans des espaces confinés, mais bien de favoriser une mixité sociale à l'intérieur-même de l'espace urbain. Par ailleurs, cet espace apparaît comme une bonne alternative lorsque l'ensemble des aires d'accueil officielles et des terrains familiaux aux alentours de Cognac est complet. Les familles ne sont donc pas obligées de quitter le territoire et peuvent conserver leurs repères socio-économiques.

Ce concept « *d'agora* » est unique, car elle replace les Voyageurs au centre du lieu de halte. C'est un lieu estimé par les Voyageurs, ce qui provoque régulièrement des situations de sur-fréquentation et entraîne des difficultés locales : devant ces débordements, les élus des communes proches, encouragés à réaliser ce type d'accueil, montrent des réticences à la création de ces structures.

3.1.3. Impliquer le Voyageur dans son lieu de vie par la responsabilisation

Devant le constat que les aires d'accueil deviennent des lieux indissociables des Voyageurs, certains acteurs locaux, ainsi que les associations, misent aujourd'hui sur l'appropriation du lieu de vie par ses résidents. En plus de faire évoluer les espaces de stationnement pour favoriser le bien-être des familles, celles-ci sont sollicitées pour entretenir et veiller à une meilleure utilisation des équipements et des services. Les dégradations des aires d'accueil, souvent relatées par les Gadjé, participent d'une remise en cause du statut d'habitant. Les dommages envers ces biens publics interrogent la population locale. C'est pourquoi l'investissement des résidents pour leur lieu de vie est privilégié : le respect de l'environnement de l'espace de stationnement ne doit plus faire l'objet d'une contemplation passive et désengagée (Blanc, 2008 : 3).

Si les familles résidant sur les aires d'accueil familiales intègrent ces nouvelles tâches, les aires d'accueil classiques sont souvent source, quant à elles, de dégradations et de gaspillages, puisque le « sentiment de propriété » est faible. Ce phénomène est augmenté par l'ampleur de la fréquentation et par l'aspect impersonnel du lieu. Les nouvelles aires d'accueil devraient ainsi faciliter l'appropriation des lieux de halte par les groupes. Parallèlement au développement du marché lucratif qui se développe autour de la gestion des aires d'accueil, les Voyageurs sont invités à prendre soin de leur lieu de vie et à gérer leur halte, notamment quand celle-ci est gérée par une association. Par exemple, l'instauration de la télégestion pour

la consommation et le règlement des fluides et des énergies, est un des arguments utilisés pour impliquer les familles, pendant leur période de stationnement. Les gaspillages en eau et électricité ont été mentionnés à plusieurs reprises par les médiateurs sociaux. Ainsi, lors d'une visite de terrain, en 2004, une médiatrice de l'Association pour la Promotion des Tsiganes et des Gens du Voyage (APTGV 17)¹⁵² de Charente-Maritime, a mentionné la « gravité » de la situation quant à l'utilisation des énergies, notamment l'eau. Celle-ci a indiqué que les familles laissaient souvent les robinets ouverts toute la journée. Le fait d'individualiser les consommations, par l'instauration de compteurs personnels, responsabilise ainsi les familles et les informe de leur usage. De la même façon, certaines familles ne comprennent pas pourquoi leur compteur indique une plus grande consommation que celle de leur voisin, et demandent à faire changer l'installation pour cause de mauvais fonctionnement. L'accès et l'utilisation des énergies sur les aires d'accueil sont alors un enjeu fondamental pour les associations et les sociétés de gestion.

Par la mise en place de ces procédures, les travailleurs sociaux favorisent l'inscription spatiale et l'engagement des familles sur leur lieu de vie. Ils créent de l'engagement dans le lieu de halte, surtout si celui-ci est fréquenté régulièrement et fait partie intégrante du parcours. Dans un même temps, ce système permet aux associations et aux établissements de gestion de n'avoir aucun souci de règlement des fluides et des énergies. Les familles, quant à elles, apprécient ce système qui leur permet de « gérer » leur quotidien et de ne pas être identifiées aux autres groupes présents sur l'aire d'accueil. Sur la route de la législation, la Wallonie, de son côté, regarde de près les évolutions des aires d'accueil françaises :

« Avec le centre de médiation des Gens du Voyage, il y a quelques semaines, nous avons été voir des terrains équipés en France. Et là, je me dis que ben...nous avons encore un énorme effort à faire, parce que là effectivement il y a des blocs sanitaires à destination des familles et non plus à destination collective. Or la situation de Namur ça risque d'être effectivement des installations collectives et donc ça va poser toute une série de problème » (Source : Jean-Luc Ansieux, Chef du service social de Namur. Colloque Travail social et séjour des Gens du Voyage en Wallonie, Verviers, 14 mai 2009).

On assiste alors à une individualisation des comportements sur les espaces de stationnement officiels. Pour ces familles, les aires d'accueil ont été intégrées dans la vie quotidienne, bien qu'elles soient conscientes de l'impact de ces structures sur leur circulation.

3.1.4. Quand les Voyageurs parlent des aires d'accueil

« Finalement, c'est sur les aires d'accueil qu'on est le moins embêtés...alors... » (Terrain, 2007, Charente-Maritime)

¹⁵² Association mise en liquidation judiciaire en 2007.

Les propos des Voyageurs concernant leur lieu de vie révèlent leur souhait d'avoir des aires d'accueil à « visage humain », où la vie de famille est possible.

Encart 7. 1: Aire de stationnement ou lieu de vie ?

« La Commission départementale Consultative a voté pour un modèle de terrains des "gens du voyage", et en finalité, les élus locaux n'ont absolument pas respecté cet accord. Ceci m'a été remonté par un "gadjo" présent à la Commission qui a été horrifié. Lorsque je lui ai demandé de me passer le dossier (que chacun possédait lors de la réunion), cette personne me signale que les dossiers ont été repris à la fin de la réunion : donc nous ne pouvons faire aucune réclamation. Les élus sont allés pour faire ce terrain, dans le midi (aux frais de la Princesse, bien sûr !) et ont rapporté un modèle de terrain formidable, délimitant les emplacements familiaux par des haies de végétation, un bitume souple pour permettre de planter les toiles, etc... Or, les terrains existants sont semblables à des places de parking (les tchavés qui commencent à marcher se blessent facilement quand ils tombent, aucun endroit n'a été prévu pour que les tchavés puissent jouer : jouer au foot est interdit, ainsi qu'à la simple balle, etc... Il y a un gardien jour et nuit sur chacun des terrains (son habitation est confortable et il a de la lumière à volonté, alors que les terrains sont plongés dans l'obscurité (ou presque) à partir de 10 heures le soir.) . Sur les terrains, aucune végétation, aucun arbuste planté pour avoir de l'ombre, tant et si bien, qu'il y a deux ans, trois tchavés ont été hospitalisés d'urgence à cause de la canicule : après une réclamation quelques arbres ont été plantés. Les terrains sont indignes des voyageurs, un terrain a été remontés vers les prés, d'où très venté et glacial l'hiver, aucune protection par des végétaux. Ils sont tous entourés de grillages et l'entrée est marquée par une barrière qu'on lève pour laisser passer la caravane, et qu'on abaisse aussitôt la caravane placée sur le terrain. Il n'y a donc qu'une petite place pour laisser passer une voiture ou le camion »

Source : Source : Témoignage. Blog de l'association « Regards ». Le 10/09/2008.

Cet encadré nous autorise à penser que les Voyageurs ne sont pas assez consultés avant la réalisation des espaces de stationnement. Les échanges avec les Voyageurs séjournant en Poitou-Charentes et en Wallonie ont aussi mis à jour ce constat.

« On voudrait bien des coins spéciaux, comme par exemple un coin pour la grillade, la cuisine (Mumu, femme manouche Terrain 2007, Charente-Maritime, aire d'accueil)

« On aimerait bien qu'il y ait des boîtes à lettres car le passage du courrier...des fois d'autres personnes prennent notre courrier et ça nous revient jamais... pour les papiers administratifs c'est difficile... » (Douce, femme manouche Terrain 2006, Charente-Maritime, aire d'accueil).

« On est tous les uns sur les autres. Ca serait bien aussi qu'on ait un espace où tout le groupe pourrait se regrouper pour discuter. Car, c'est important pour nous d'être ensemble [...] On entend tout partout, quand ça va pas dans une famille, on sait tout, quand ils se disputent on entend tout. Ok, c'est une aire d'accueil pas un terrain privé mais bon...On est quand même là une bonne partie de l'année et encore je vous dis pas, là ça va, car on n'est pas beaucoup mais ça arrive des fois qu'on est trop...déjà qu'on est trop à la base... » (Tchok, homme manouche Terrain 2007, Deux-Sèvres, aire d'accueil).

« Vous avez vu c'est du goudron hein. Puf c'est chaud l'été, c'est intenable des fois. C'est sûr qu'on préférerait être dans un endroit avec de l'herbe, au frais. Ce n'est pas le cas ici... Pour les enfants qui peuvent même pas jouer quand il fait trop chaud » (Shanoé, femme manouche, Terrain 2010, Deux-Sèvres, Aire d'accueil).

« Quand on aura des aires d'accueil ? [Rires] Déjà faut savoir ce qu'ils comprennent par aires d'accueil. Ici ce n'est pas comme en France, on y est loin, très loin. Ils en parlent. Créer des aires d'accueil pour que ça les arrange eux...mais nous ? Est-ce qu'ils vont nous parler ? » (Ghislain, 2007, Wallonie, Hainaut, manouche en circulation l'été).

Ces témoignages montrent l'inadéquation des aires d'accueil qui ne peuvent pas répondre à la demande, de plus en plus croissante, d'aspirations oscillant entre individualités et organisation familiale. En outre, les discours exposent souvent un paradoxe entre la volonté de ne pas être isolé et éloigné des centres urbains et le désir d'espaces verts et de tranquillité.

L'ensemble de ces propos, confronté au discours des acteurs, nous permet de remettre en cause le dispositif d'accueil actuel au sein des espaces choisis pour cette analyse. En effet, pour la majorité des Voyageurs rencontrés, ces lieux de halte ne correspondent pas à leurs attentes.

Alors, quel est le devenir des aires d'accueil, puisque les familles aspirent manifestement de plus en plus à une tranquillité familiale ? Ne vont-elles pas être délaissées au profit de terrains familiaux tels qu'ils vont être développés dans plusieurs communes de la région Poitou-Charentes (par exemple Surgères ou encore Poitiers) ? Paradoxalement, dans son dernier rapport (2008), le sénateur Pierre Hérisson estime que la capacité raisonnable pour une aire d'accueil se situe entre 40 et 50 places¹⁵³, et que réaliser des lieux de halte dont la capacité est inférieure à 20 places de caravanes n'est pas rentable en termes de coûts financiers. Néanmoins, les problèmes occasionnés par la cohabitation questionnent les législateurs, et les acteurs locaux estiment *« qu'une capacité trop importante n'offre pas des conditions de séjour satisfaisantes et la présence de groupes trop importants entraîne des difficultés de fonctionnement. La réalisation d'un nombre d'aires plus important mais de capacités plus réduites facilite leur gestion et contribue à une meilleure intégration »* (Rapport Hérisson, 2008). L'accueil des populations circulantes est donc en train d'évoluer, dans le même temps que les Voyageurs réaménagent leurs projets circulatoires. Pourtant, comme le précise Christian Quella, directeur de l'ADAPGV 86, lors d'une discussion en juillet 2010 au nouveau siège de l'association : *« les aires d'accueil n'ont pas été que négatives, ça a apporté aussi beaucoup de choses notamment dans l'accès aux droits et aux acquis sociaux »*, au point qu'elles deviennent des dispensaires de l'urbanité (Gotman, 2004 : 213) au regard des actions sociales qui y sont organisées.

¹⁵³ Dans son rapport, P. Hérisson considère la place caravane comme un emplacement.

4. L'aire d'accueil : un espace-rebond pour la rencontre Voyageurs-Gadjé

La création des aires d'accueil a permis la mise en relation des Voyageurs avec les différents services sociaux, notamment grâce au travail des médiateurs, comme les assistants de travail social. Par ailleurs, en faisant le parallèle entre le développement du stationnement sur les aires d'accueil et l'accès des Voyageurs au système d'aides sociales, nous ne pouvons exclure d'expliquer clairement ce qui s'y passe. Lorsqu'il n'existe pas, ou très peu, d'aire d'accueil officielle, l'encadrement social reste isolé :

« Ils vivent dans une situation de précarité administrative mais aussi sociale, économique, aussi sur le plan du logement, de l'accès au marché du travail, de l'emploi... » (Ahmed Akim, Directeur du Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie, 2009).

En Poitou-Charentes, les familles sont localisables par le biais des espaces officiels de stationnement. Mais, si l'aire d'accueil rend les Voyageurs visibles, la rencontre avec les Gadjé et les institutions reste difficile. Pourtant, la loi de 2000, appuyée par la circulaire de 2001, inscrit la médiation comme moyen essentiel pour favoriser la rencontre.

4.1. Les figures de l'accompagnement social sur les espaces de stationnement

L'enjeu pour ces travailleurs sociaux est de « faire lien » entre des populations vivant sur un même territoire. Leurs venues régulières sur les espaces de stationnement permettent de construire, puis d'entretenir, une relation et de ne pas isoler les Voyageurs en arrêt. Ces rencontres évitent notamment le cloisonnement et « l'isolement culturel » des Rroms sur le lieu de halte. Si l'aire d'accueil est le relais entre les Voyageurs et les Gadjé, c'est également le cas pour les associations qui travaillent auprès de ce public.

L'article 2 de la loi de 2000 reste succinct quant à la précision des actions à caractère social à mettre en place pour les Voyageurs, mais, de fait, l'aire d'accueil devient le lieu de la prise en charge. La législation précise notamment que *« dans chaque département, aux vues d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées »*.

Les bilans des premiers schémas départementaux, comme les rapports d'activités des associations, soulignent que les aires d'accueil favorisent le développement d'actions à caractère social. Que celles-ci concernent la santé, la scolarisation, ou bien différentes aides sociales, l'espace de stationnement est l'endroit privilégié par les travailleurs sociaux pour y organiser leur médiation. Pour certains, les aires d'accueil sont un facteur essentiel faisant progresser les pratiques, notamment concernant la prise en charge sanitaire et scolaire. C'est

ainsi que, le plus souvent, la question sociale est étroitement liée à celle de l'accueil et de l'habitat. Le volet « *accompagnement social* » est un domaine considérable prévu par les schémas départementaux ; il est notamment financé par les aides allouées pour la gestion de l'aire d'accueil. Cette médiation implique, par conséquent, une présence régulière des travailleurs sociaux sur les lieux de halte. Dans un même temps, c'est un des principaux liens¹⁵⁴ que les habitants de l'aire d'accueil ont avec les Gadjé. C'est pourquoi certaines médiations sont organisées au sein des locaux de l'association, ou des services sociaux : l'échange et l'intention se doivent d'être réciproques. Il existerait donc un lien étroit entre aire d'accueil, médiation sociale et affaiblissement de la circulation. En effet, les aides financières, comme la scolarisation, introduites dans le même temps que l'obligation de stationnement sur les lieux de halte officiels, perturbent la circulation traditionnelle.

Encart 7. 2: La question sociale dans le Schéma Départemental de la Charente-Maritime

OBJECTIFS :

- Accompagner et aider les familles pour une insertion sociale réelle en priorisant l'accès au « droit commun »,
- Garantir aux familles gens du voyage l'accès à tous les services sociaux et administratifs,
- Organiser une fonction de mise en relation et de médiation assurée par du personnel qualifié en relation avec les structures de droit commun et l'environnement social.

PRINCIPE D'INTERVENTION :

- Intervenir en complémentarité des attributions des autres services sociaux présents sur le territoire,
- Accompagner physiquement si nécessaire les familles et les jeunes vers les services existants,
- Favoriser par la médiation la mise en relation avec les différents services,
- Faciliter la coordination entre les différents partenaires,
- Apporter un appui technique aux différents acteurs de la vie locale.

DOMAINES D'INTERVENTION :

- Accès aux droits fondamentaux,
- Connaissances des devoirs,
- L'habitat, la scolarisation, la formation, l'alphabétisation
- L'accès aux soins et la prévention sanitaire,
- L'accès à la culture dans sa dimension interculturelle,
- L'insertion et/ou l'intégration sociale dans la reconnaissance de leur identité et l'accès à la citoyenneté.

MOYEN D'ACTION :

- Organisation de rencontres régulières dits « groupes d'appui » au titre de la mission d'animation du schéma départemental,
- Agrément et financement des associations et/ou des collectivités locales,
- Recrutement de personnels qualifiés,
- Aménagement d'un local sur les aires d'accueil qui permettent le déroulement de permanence d'accueil

Source : Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage de la Charente-Maritime, 2003-2009

¹⁵⁴ Ne pas omettre les liens créés par l'exercice d'activités économiques. Celles-ci sont néanmoins amoindries par l'évolution du marché, les relations avec les Gadjé le sont donc également.

Les associations travaillant auprès de Voyageurs dans la région Poitou-Charentes et en région Wallonne axent principalement leurs actions sur la scolarisation, la santé et l'accès aux aides sociales ; autrement dit dans des « *dispositions qui s'inscrivent pleinement dans le traditionnel couplage de l'action sociale et la politique du logement social dont la mise en place s'est constamment accompagnée, à des degrés divers, de mesures éducatives, et mêmes rééducatives (à l'hygiène, à l'habiter, à la scolarisation, à l'intégration, à la citoyenneté... »* (Gotman, 2004 : 214).

4.1.1. L'accès aux soins et la représentation de la santé

L'espérance de vie des Voyageurs est estimée à vingt ans de moins que la moyenne française et belge (source : Institut National de Prévention ; ENAR, 2002), les Roms constituant une catégorie de population vulnérable, notamment du point de vue sanitaire. L'accès aux soins est privilégié par les services sociaux et les associations mais la prise en compte de la santé par ces populations reste secondaire. L'accès au système de soin devient une des principales pistes d'action des travailleurs sociaux. Les aires d'accueil deviennent alors un moyen de sensibiliser les Roms, notamment en améliorant les conditions sanitaires et d'hygiène par l'aménagement d'espaces sanitaires adaptés. Les associations tentent également d'y développer des actions de prévention, avec l'instauration de « temps de prévention santé », et d'améliorer les conditions de soins, en encadrant des actions coordonnées avec les services publics, comme le Conseil Général (Source : Schéma Départemental de la Charente-Maritime).

Le public visé par ces actions est principalement celui des femmes (mères de famille ou non) et des enfants. Ces derniers sont très réceptifs aux différentes activités entreprises sur les thèmes de l'hygiène et de la santé. Le local de médiation des aires d'accueil est souvent le lieu où se développent ces actions, en collaboration avec une équipe de professionnels de la santé et de travailleurs sociaux. Les observations des médiateurs montrent une réelle évolution, du moins une prise de conscience des familles, sur des aspects sanitaires spécifiques. Ces femmes s'informent de façon plus rigoureuse sur la santé de leurs enfants, ainsi que sur le déroulement de la grossesse et de la maternité. Des améliorations significatives, notamment sur la santé juvénile, sont mentionnées par les travailleurs sociaux. D'une façon générale, on note une nette évolution dans les comportements liés à la santé. En 2007, l'INPES dresse ainsi un bilan de la situation sanitaire des familles Roms en France :

Encart 7. 3: Bilan de la situation sanitaire des Roms en France

Les gens du voyage accèdent aux soins, notamment par la couverture maladie universelle (CMU) mais l'utilisation qu'ils font du système de santé ne leur permet pas d'accéder à des soins de qualité. Des constats, effectués par des professionnels de la santé et ou du social² travaillant auprès de ce public, mettent en évidence des problèmes de santé liés aux conditions de vie : dégradation de l'habitat et de l'environnement des lieux de séjour, manque de confort et d'équipement, risques liés aux pratiques professionnelles (récupération et vente de

divers matériaux dont certains présentent une dangerosité telle que l'intoxication au plomb, travaux en hauteur sans protection pour effectuer des ravalements de façade ou pour l'élagage d'arbres, brûlage de matériel pour récupérer le métal sans port de vêtements ignifugés et avec risque d'inhalation de fumées toxiques, etc.), faible fréquentation de structures de prévention et de dépistage précoce, stress des expulsions et de la perte d'autonomie économique.

Ce public se caractérise par un plus mauvais état de santé que la population en général. D'un point de vue descriptif, les professionnels intervenant auprès des familles du voyage peuvent observer des troubles dentaires, de la vue et de l'audition non dépistés - car les gens du voyage ne rencontrent ni la médecine scolaire, ni la médecine du travail -, une apparition de conduites addictives en général, etc. On observe également des phénomènes dépressifs et de mal-être.

Il n'existe pas de pathologies spécifiques mais les problèmes de santé sont liés aux effets combinés de la précarité et de l'habitat : zone de relégation, pollution, tristesse du cadre de vie, avenir professionnel difficile, etc.

Source : INPES, 2007

Le bilan établi par l'INPES reflète les observations des travailleurs sociaux et des professionnels de santé rencontrés lors des investigations. Pour faciliter la prise en charge de la population rom concernant l'ensemble de ces questions liées à la santé, des animations sont organisées au sein de l'aire d'accueil, mais également à l'extérieur, tout en conservant la dimension communautaire dans l'approche sanitaire.

Par exemple, sur la CAPC (Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais), dans le département de la Vienne, plusieurs actions collectives de santé sont entreprises, telles que des interventions de techniciens de la DDASS sur les aires d'accueil de la CAPC pour une prévention contre le saturnisme, des visites d'étudiantes infirmières, des interventions de stagiaires pompiers pour des préventions contre les risques domestiques et une sensibilisation aux premiers secours. La CIPAT (Centre d'Alcoologie) intervient également contre les risques d'alcoolisme. Enfin, un programme de prévention contre la violence faite aux femmes est organisé par le centre social.

L'ensemble de ces activités, mais surtout la participation volontaire des familles, montre que le volet sanitaire devient essentiel. A Poitiers, un groupe de femmes voyageuses organise des ateliers lors de la journée de la femme, concernant les violences conjugales et la contraception. Laisser la parole aux acteurs devient nécessaire dans la mesure où ils mentionnent des aspects sanitaires auxquels les actions de médiations ne répondent pas.

En Wallonie, les associations s'intéressent également de près à ces questions. Le CMGV (Centre de Médiation des Gens du Voyage en Wallonie) donne aussi une importance à cette thématique, mais ne dispose pas encore de lieux identifiés pour réaliser ces temps de prévention et de sensibilisation, ce qui complique l'organisation d'ateliers. La Wallonie, par le biais du CMGV, ne peut qu'effectuer pour le moment, une évaluation sur les besoins en matières de santé (Source : Direction Générale de l'Action Sociale et de la Santé, 2005).

Si bien des aspects relèvent d'un manque d'informations et d'habitudes sanitaires, certaines situations néfastes pour la santé proviennent de la société accueillante. Les cas de saturnisme sont fréquents, notamment à cause de l'implantation des lieux de stationnement officiels,

souvent relégués à proximité de décharges ou de déchetteries. Nous pouvons également dire que l'exercice des activités traditionnelles (comme le travail de la ferraille) détient aussi un rôle dans ces pathologies. L'espace de stationnement constitue donc un relais pour la prévention et l'information en termes de santé. Elle est également le lieu sur lequel la sensibilisation à la scolarité est organisée. Les travailleurs sociaux s'attachent aussi à prévoir des actions socio-éducatives.

4.1.2. Les actions à caractère socio-éducatif : l'exemple de l'école

L'école revêt un caractère particulier du fait de quatre facteurs : elle est obligatoire pour les enfants de moins de seize ans ; elle ouvre un droit aux aides sociales ; elle est facteur d'amélioration des conditions de vie, notamment d'un point de vue social ; elle perturbe la circulation et, de fait, modifie les manières de voyager. En effet, les familles ont confié, durant les entretiens, que l'école était considérée comme un facteur décisif dans l'affaiblissement de leur circulation. Nous pouvons également entendre cette scolarisation comme une gêne, ou comme un élément perturbateur, dans la transmission de la tradition culturelle. Elle peut ainsi modifier le rapport des jeunes Voyageurs au voyage, mais reste encore au second plan et est remise en question :

« Nous, maintenant on s'arrête l'hiver car y a l'école maintenant pour les petits. Après on repart vers le printemps jusqu'en octobre environ...oui septembre-octobre [...] Oh, bah, nous dans le temps on n'y allait pas hein à l'école...C'est vrai que maintenant, c'est devenu important. Forcément on a réduit pour l'école, mais on aime quand même le voyage hein...faut juste faire avec... » (Bloumi, femme manouche, terrain 2007, Deux-Sèvres).

« Je suis mère de six enfants. J'ai cinq filles et un garçon. Quand ils étaient petits, on faisait les saisons, on allait vers les paysans. On faisait les radis, les fruits, les prunes...et quand on allait travailler dans les champs, ils venaient avec nous, ils n'allaient plus à l'école. Bien sûr on ne les faisait pas travailler comme des adultes, mais il fallait qu'ils apprennent et qu'ils soient avec nous » (Bilma, femme manouche sédentaire en terrain familial, Vienne (86), 2010).

« Il y a 50 ans, on avait des roulottes, vous parlez d'école...moi j'étais plus souvent devant le poêle que derrière... » (Boubno, homme manouche, sédentaire en terrain familial, Vienne (86), 2010).

Ces propos illustrent une évolution dans la fréquentation de l'école. Si les parents possédaient une scolarité irrégulière, leurs enfants, quant à eux, sont plus sollicités pour les apprentissages communs. Cette évolution peut être expliquée par l'intervention des médiateurs sociaux en faveur de l'école, notamment depuis la création des aires d'accueil rendue obligatoire en 2000.

Pour certaines familles, la scolarisation des enfants a des répercussions sur les projets circulatoires. Pour d'autres, c'est l'école qui doit s'adapter au voyage. Dans ce cas, la scolarisation dépend principalement des conditions de stationnement des familles.

L'apprentissage est d'autant plus difficile que la scolarité se fait de façon irrégulière en cas de circulation. Sur le terrain, la thématique de l'école est naturellement venue dans les entretiens, notamment lors des échanges avec les femmes. Les principaux souhaits des familles, en matière de scolarisation, sont l'apprentissage de la lecture et de l'écriture, dans un but d'aide collective. En effet, si les enfants savent lire et écrire, ils aident leurs parents dans la compréhension de leurs courriers et documents administratifs (Source, terrain Charente-Maritime, 2005-2010). Pour la famille, avoir une personne au sein de la cellule familiale avec ces compétences, lui procure une certaine autonomie vis-à-vis des structures associatives et d'aides sociales. L'inscription des enfants à l'école permet également aux familles d'accéder aux allocations familiales. « Pris » dans le piège de l'aide sociale, *« les familles elles-mêmes craignent qu'à travers les mesures d'insertion proposées, leur mode de vie soit affecté par une véritable normalisation »* (Humeau, 1995 : 338). Ce constat de J.B Humeau en 1995 fait suite à l'article issu de la loi Besson pour le logement des personnes défavorisées, en 1990. Les entretiens effectués entre 2005 et 2009 auprès des Voyageurs de la région Poitou-Charentes, vont dans ce sens. Certaines familles sédentaires incriminent directement cette volonté « d'insertion » par l'aide sociale, pour expliquer la perte de leur potentiel circulatoire :

« Ils ont plus le goût du voyage. Enfin pas celui que nous on a connu. Ils ont le RMI¹⁵⁵, les aides pour les enfants...Ah bah, c'est facile hein. Y en n' a plus beaucoup de Voyageurs qui font du boulot comme nous. Ils se privent tout seul de leur liberté avec tout ça...c'est moche » (Lali, femme manouche sédentarisée en terrain familial, terrain 2010, Deux-Sèvres).

Les entretiens font ressortir plusieurs points. Dans un premier temps, l'école est considérée comme un lieu hostile puisqu'il est l'endroit de la rencontre culturelle, où les parents ne peuvent exercer l'autorité familiale, et où la transmission de la « tradition culturelle » peut être gênée : elle est alors considérée comme le lieu où le danger de perdre ses acquis culturels existe.

Les rapports annuels des associations de la région Poitou-Charentes montrent que le bilan, en termes de scolarisation, est positif et évolue dans ce sens chaque année : le taux de scolarisation augmente régulièrement :

« Sur Poitiers, au niveau de la maternelle et de l'école primaire, cela reste correcte car ils apprennent les savoirs de base comme la lecture et l'écriture. Au collège, ça commence à s'ancrer dans les mentalités mais ça reste difficile car les jeunes filles s'occupent très tôt de l'entretien de la caravane et des enfants. Quant aux garçons, ils sont généralement avec leur père en train de travailler » (I.M, Coordinatrice Centre social, 86, soirée débat « Roms et Gens du Voyage).

Les phénomènes de déscolarisation sont néanmoins fréquents chez les familles en grande précarité. Par ailleurs, si la scolarisation au cycle primaire est bien intégrée par les parents, celle au collège reste encore problématique¹⁵⁶, d'autant que *« l'enfant tzigane apprend par mimétisme dû à l'immersion dans la vie de groupe. Il devient très vite indépendant et*

¹⁵⁵ En réalité le RSA.

¹⁵⁶ Source : ADAPGV 86, rapport 2007

autonome et acquiert de bonnes aptitudes en matière de relations sociales. Très tôt, l'enfant apprend les rôles sociaux qui lui incombent. Ainsi le garçon travaille avec son père et la jeune fille seconde sa mère dans les travaux ménagers et l'éducation des plus petits. Le rôle de l'école semble alors avoir ses limites dans l'éducation de certains de ces enfants » (Source : ADAPGV 86, rapport 2007).

Pour exemple, à Châtelleraut dans la Vienne, en 2006, 81 enfants de trois à seize ans, issus de 39 familles différentes, ont stationné sur l'aire d'accueil pendant la période scolaire. Dix-huit enfants ont fréquenté la maternelle, 36 enfants ont fréquenté l'école primaire, et 10 adolescents ont été inscrits au collège. Soit un total de 64 enfants scolarisés sur 81 présents sur l'aire d'accueil de Châtelleraut en 2006.

En France, comme c'est le cas des enfants immigrants nouvellement arrivés sur le territoire, c'est le CASNAV (Centre académique pour la scolarisation des nouveaux arrivants et des enfants du voyage) qui s'occupe d'élaborer l'accueil scolaire des enfants issus du voyage. Placé sous l'autorité du Recteur, le CASNAV est un service académique. Il fait partie d'un réseau national, progressivement mis en place par le Ministre de l'Education Nationale depuis 1975. Plusieurs types de scolarités sont proposés pour répondre, notamment, à la diversité des demandes induite par la circulation. En parallèle au CASNAV, les associations et le service social des municipalités peuvent mettre en place un CLAS¹⁵⁷ (Centre Local d'Accompagnement à la Scolarité) afin de soutenir, en dehors des moments scolaires classiques, les enfants et les jeunes dans le travail scolaire personnel. Par exemple, l'ADAPGV 86 dispose aujourd'hui d'un CLAS, dont l'objectif est d'apporter une aide ciblée aux enfants et jeunes Voyageurs suivant une scolarité par correspondance. La mise en place d'une scolarité adaptée et plurielle met en valeur la diversité des pratiques circulatoires, puisque l'assiduité scolaire dépend, en grande partie, de la mobilité de la famille.

La scolarisation des enfants du voyage en France peut se faire selon quatre modes. Un accueil est prévu en classe « ordinaire », comme dans des classes spécifiques. En effet, une circulaire en date de 2002¹⁵⁸ concernant la scolarisation des enfants du voyage, précise les termes de ces modes de scolarisation :

« La scolarisation dans le cursus ordinaire et dans le collège du secteur reste la règle. Néanmoins, pour répondre aux besoins de beaucoup d'élèves, dans le cadre de l'autonomie reconnue aux établissements, des mesures d'adaptation peuvent être développées ; elles seront alors intégrées au projet d'établissement. Elles peuvent se concrétiser par l'intégration dans des classes banales assortie de soutiens conséquents,

¹⁵⁷ Il s'agit entre autre d'aide aux devoirs, d'apports méthodologiques, d'activités culturelles, et plus généralement, une pédagogie de détour visant à leur redonner confiance. Les familles trouvent un accueil, des conseils, un accompagnement dans les différentes étapes de la scolarité et, si elles le souhaitent, peuvent s'impliquer dans l'encadrement des actions. Les actions développées dans le cadre de l'accompagnement à la scolarité s'adressent aux enfants et aux jeunes scolarisés, de l'école élémentaire au lycée. Elles s'exercent dans un cadre laïc, non prosélyte, assurant la mixité des garçons et des filles, et sont ouvertes à tous. Elles se déroulent hors du temps de l'Ecole et sont distinctes de celles que l'Ecole met en œuvre pour les élèves en difficulté (Source : ADAPGV 86).

¹⁵⁸ Circulaire n° 2002-101 du 25 avril 2002 sur la scolarisation des enfants du voyage et de familles non sédentaires.

dans le cadre de dispositifs d'aide et de soutien, par la mise en place de classes de rattrapage et de mise à niveau pour assurer la transition école-collège, ou de dispositifs spécifiques temporaires destinés à remédier aux difficultés scolaires importantes, surtout dans l'accès à la lecture. Le décroisement entre structures (participation à des activités en ateliers de SEGPA, en 3ème d'insertion...) ou le tutorat entre élèves pourront permettre de mener à bien des projets individuels d'intégration dans le cursus scolaire » (Source : circulaire 2002)

A Parthenay, dans le département des Deux-Sèvres (région Poitou-Charentes), les jeunes Voyageurs sont accueillis à l'école primaire la plus proche de l'aire d'accueil. Les enfants sont pris en charge puis redéployés dans des classes correspondants à leur niveau. Toujours à Parthenay, les jeunes Voyageurs entre douze et seize ans sont accueillis au collège public. Une classe spécifique, appelée « *Django* », a été créée pour les accueillir et consolider les bases acquises en primaire. Une fois le niveau obtenu, ces collégiens sont redistribués dans les classes ordinaires correspondant à leur niveau scolaire.

Les deux dernières alternatives de scolarité sont les écoles itinérantes ou les ASM¹⁵⁹ (Ecole Scolaire Mobile) et le CNED (Centre National d'Education à Distance). Les écoles itinérantes se rendent régulièrement sur les aires d'accueil pour dispenser l'école aux jeunes Voyageurs. Les salles de classe sont aménagées dans des caravanes, camping-car ou minibus, et s'installent de façon régulière, plusieurs fois par semaine en moyenne, sur les aires d'accueil. Ces classes itinérantes s'adressent tout particulièrement aux enfants mal ou non-scolarisés, et permettent aux parents d'être sensibilisés et intégrés au projet scolaire. Ces écoles mobiles sont adaptées au mode de vie circulant. Néanmoins, le risque est l'isolement scolaire des jeunes et enfants du voyage. C'est pourquoi les médiateurs sociaux et les enseignants, formés à ce public, précisent que ce type d'accompagnement scolaire doit être considéré comme une familiarisation à l'école, comme une médiation, dans le but d'amener les enfants vers le système scolaire classique.

La scolarisation par le CNED est une solution envisagée par les familles circulantes, mais également par les familles dont les enfants sont les plus réticents à une scolarité classique. Néanmoins, le système de l'enseignement à distance reste difficile, puisqu'il nécessite une adresse postale pour la réception des cours. Bien que la scolarisation classique devienne importante pour les familles, certaines d'entre elles préfèrent inscrire leurs enfants dans une démarche de correspondance, malgré leur stationnement long dans une commune. Elles font généralement valoir leur possession d'un carnet de circulation.

L'école est devenue un point essentiel de la prise en charge des familles par les pouvoirs publics et les associations, même si les craintes autour de cette institution restent fortes pour ces familles. L'aire d'accueil un lieu de stationnement et un lieu de vie, mais c'est également le lieu privilégié par les acteurs politiques et associatifs pour l'insertion de ces populations à la société française.

¹⁵⁹ La première ASM fut créée en 1982 par l'Association d'aide à la scolarisation des enfants tsiganes (ASET) dans la région parisienne. Suite à la reconnaissance officielle de l'Inspection d'Académie, un réseau est né comprenant actuellement une quarantaine d'ASM en France.

5. La différence, le point de départ de la rencontre

« Je me suis pâmé, il y a huit jours, devant un campement de Bohémiens qui s'étaient établis à Rouen. Voilà la troisième fois que j'en vois, et toujours avec le même plaisir. L'admirable est qu'ils excitaient la haine des bourgeois, bien qu'inoffensifs comme des moutons. Je me suis fait très mal voir de la foule en leur donnant quelques sols, et j'ai entendu des jolis mots à la Prudhomme. Cette haine-là tient à quelque chose de très profond et de très complexe. C'est la haine que l'on porte au bédouin, à l'hérétique, au philosophe, au solitaire, au poète, et il y a de la peur dans cette haine. Moi qui suis toujours pour les minorités, elle m'exaspère » Gustave Flaubert dans une lettre à George Sand datée du 12 juin 1867 (Correspondance, éd. de la Pléiade tome 5, pp. 653-654)

Populations qui s'ignorent mais qui cohabitent par obligation : nous pourrions décrire la situation des Voyageurs et des Gadjé de la sorte. Pourtant nous avons vu que le système économique des Voyageurs est essentiellement tourné vers les Gadjé. Les relations interculturelles se font-elles exclusivement par le biais de l'économie ? Le travail de terrain, effectué auprès des associations, a mis en évidence un souci majeur : celui d'encourager la rencontre entre les deux populations. Ainsi, l'aire d'accueil devient, pendant de courts moments, un lieu d'échange entre Voyageurs et Gadjé. Dans le même temps, les Voyageurs prennent part à l'organisation de rencontres extérieures. Considérée comme essentielle pour la reconnaissance mutuelle, *« la rencontre interculturelle, situation de communication plus complexe que les rencontres ordinaires, pose des difficultés dont le dépassement exige une relation active entre compétence interculturelle (dont l'empathie constitue le précurseur) et confiance. L'empathie interculturelle requiert des partenaires, que, pour être interculturellement crédibles, ils s'engagent pleinement dans la relation »* (Marandon, 2003 : 278).

5.1. Des Gadjé sur les aires d'accueil

Souvent considérée par la population locale comme un lieu dangereux, l'aire d'accueil attise les craintes. Les rencontres organisées sur les lieux de halte ont pour objectif de dépasser ces appréhensions. C'est pourtant un espace public dans lequel les populations peuvent se rencontrer. Cet espace, dans lequel sont cantonnées les Rroms, souffre d'une image inhospitalière auprès des Gadjé : en effet, au-delà de la différence de mode de vie qui caractérise ces deux populations, ce sont bien les représentations négatives, relayées par les médias, qui contribuent à rendre cette zone malsaine.

Afin de changer le regard sur l'aire d'accueil et les Voyageurs, les associations y organisent des rencontres. C'est le cas, par exemple, de l'ADAPGV 86 qui organise régulièrement un barbecue auquel la population locale, ainsi que les élus, sont conviés. Ce type de réunion de la population, au sein-même des aires d'accueil, reste néanmoins rare. C'est dans un souci de mixité sociale, de découverte de l'autre et d'acceptation de la différence, que les travailleurs sociaux de l'association organisent ces réunions. Premier pas vers la rencontre et la considération de l'autre, les groupes de Voyageurs précisent que ces « rendez-vous de la culture » sont indispensables à leur reconnaissance par la société.

« On sait que c'est pas facile de venir comme ça sur une aire d'accueil car dessus il y a des Voyageurs. Même pour nous je pense que ça nous fait bizarre. Mais ça montre qu'on est là. Vous pouvez venir hein parler avec nous, on parlera...mais jamais personne vient » (Tchok, homme manouche, terrain 2007, Deux-Sèvres, aire d'accueil).

« Pour moi l'association a été importante. Sur la première aire d'accueil j'ai rencontré Monsieur C.Q. puis des élus qui voulaient organiser un pot. On y est allés « Bah des Gadjé qui parlent de nous...ça va pas non, » [Rires]. Mais en fait, on s'est aperçu que c'était quelque chose de bien. L'association est là pour nous, donc on s'est dit, on va être là pour eux. C'est pour ça qu'on vient parler et raconter la vie de Voyageurs dans ces soirées » (Bilma, femme manouche sédentaire en terrain familial, Vienne (86), 2010).

La visite des Gadjé sur l'espace de vie des Voyageurs est une démarche favorable, puisqu'elle participe de la considération et de la transformation de ce lieu en quartier, au sein de l'espace communal. Elle permet donc de faire naître un certain intérêt pour l'aire d'accueil, et évite ainsi que cette dernière ne soit synonyme de crainte et de lieu clos. Ces rencontres s'insèrent dans un processus de rencontre de voisinage, comme ce pourrait être le cas pour plusieurs quartiers. C'est également un outil essentiel dans la connaissance des conditions de vie des Voyageurs sur les espaces de stationnement.

5.2. Les rencontres en dehors des aires d'accueil

Les rencontres hors de l'espace d'accueil sont les plus fréquentes et prennent différentes formes. Depuis le début de ce travail de recherche, j'ai assisté à de nombreux temps de rencontres, où étaient régulièrement présents des Voyageurs, montrant leur intérêt grandissant à participer à ces réunions, à se raconter, à contribuer pleinement à asseoir leur position au sein de la vie communale. Deux types de rencontres vont être exposés pour expliciter la récurrence et l'importance de ces rassemblements.

Les « semaines Gens du Voyage » (Figures 7.2 et 7.3) réunissent Voyageurs, population locale, étudiants, acteurs locaux ou encore musiciens. Les départements de la Vienne et des Deux-Sèvres, ainsi que la région wallonne organisent chaque année ce type de rencontres où débats, expositions photos et concerts rythment ces semaines. C'est un moment d'échanges et de découverte de la culture des Voyageurs à destination d'un public varié. Pendant ces manifestations, des Voyageurs participent activement à l'organisation et proposent leur

contribution, afin « d'avoir la parole ». Leurs investissements témoignent de l'inscription locale des familles séjournant régulièrement sur ces territoires : elles ont des liens étroits avec les associations organisatrices et sont « relationnellement » dynamiques, tant d'un point de vue de la transmission de connaissances que de la promotion de leur mode de vie.

Les « soirées » (Figures 7.1 et 7.4) constituent également des moments importants pour la rencontre interculturelle. Celles-ci sont, par exemple, régulièrement organisées à Poitiers. Le lieu de la rencontre est délocalisé de l'aire d'accueil, mais ce sont les Voyageurs qui organisent en grande partie ces rencontres et essaient d'y instaurer un climat de confiance. En plus d'avoir pour vocation la découverte de l'autre, la régularité des moments d'échanges et de rencontres permet également de faciliter la cohabitation. Par exemple, l'ADAPGV 86 à Poitiers organise des « soirées manouches ». Les femmes manouches préparent le repas et le partagent, le soir, au sein d'un local associatif, avec les Gadjé. Les Voyageurs qui ont organisé ces soirées, en collaboration avec l'association, se sont servis du repas comme d'un moment privilégiant la rencontre. Ainsi, deux populations ont partagé un même rituel du repas, au cours duquel chacun a pu partager ses valeurs, ses codes.

« Quand j'arrive au Toit du Monde, la salle est déjà pleine. Voyageurs et Gadjé sont réunis autour des tables et de l'orchestre. Le personnel associatif introduit la soirée en remerciant chaleureusement les Voyageuses qui ont préparé le repas. Ils nous invitent à nous prendre place et chacun, peut-être par retenue ou timidité, s'installent et se rapprochent automatiquement de ceux qui leur ressemblent : les Gadjé se réunissent de leur côté et les Voyageurs se rejoignent à une autre table. Le repas commence alors et les langues se délient. Les enfants, habillés en costume traditionnel issu du Flamenco, qui vont et viennent autour des tables, et les rythmes de la musique jouée par le groupe enlèvent cette timidité. Tous, applaudissent et chantent. Les Voyageurs sont les premiers à partir, ils se retirent tous ensemble, en fin de soirée pour rentrer à leur caravane » (Journal de terrain, avril 2007).

« Cette soirée débat est la première à laquelle j'assiste depuis les événements de juillet 2010 en France. L'association a donc organisé ce soir-là, cet échange avec la population locale. Je n'ai pas tourné longtemps pour trouver le lieu de la soirée, surtout lorsque j'ai vu l'estafette de la Gendarmerie stationnée à proximité d'un groupe de personne. J'avance, je reconnais les membres de l'association et quelques Voyageurs : c'est bien là. Je me rapproche et je suis étonnée des questions posées par les Gendarmes aux organisateurs de la soirée : Quel est le sujet exact de la soirée ? Combien seront-nous ? Et à quelle heure se terminera la rencontre ? Paradoxalement et je pense que c'est par habitude, ce sont les Gadjé, venus assistés à la soirée qui ont été le plus choqués, les Voyageurs, quant à eux, ont accepté toutes ces questions d'une manière déconcertante... » (Journal de terrain, novembre 2010).

Parce que la circulation c'est aussi l'arrêt, et que pendant cette halte la cohabitation et la rencontre avec les Gadjé a lieu, décrire quelques-unes de ces situations d'échanges est essentielle pour comprendre la nature de ce qui s'y opère et le sens même de la médiation qui semble se concevoir « *dans la mise en rapport entre un axe horizontal, celui des relations interpersonnelles, et un axe vertical, celui d'un sens transcendantal qui oriente les rapports longs. C'est dire que la médiation comme projet social ne peut se contenter de forger des* »

liens éphémères, elle doit aussi participer à la production d'un sens qui engage la collectivité » (Caune, 2000 : 2).

Les associations possèdent un rôle important dans l'amélioration du quotidien des familles de Voyageurs. Elles s'insèrent également dans une logique de promotion culturelle afin que les spécificités et les habitudes de vie soient comprises et respectées.

L'ensemble de cette médiation, qu'elle relève de la scolarité, de la santé ou bien de la promotion culturelle, prend une place légitime dans la démonstration puisque celle-ci dépend des moments de halte et participe pleinement de l'inscription spatiale et sociale des Voyageurs au sein des deux espaces retenues pour cette recherche.

Figure 7. 1: Invitation des Voyageurs sur l'aire d'accueil des Grimaudières



Figure 7. 2: Tract de la semaine des "Gens du voyage" en 2009 à Buxerolles





Figure 7. 3: Tract de la semaine des « Gens du Voyage » en Wallonie en 2009

Photographie 7. 4: Soirée manouche en avril 2007 à Poitiers



Conclusion

A l'issue de ce chapitre, il apparaît que les espaces de stationnement sont bien plus que de simples lieux de halte. En effet, les Voyageurs, par leur présence, les humanisent. Les processus d'appropriation à l'œuvre sont variés, notamment parce que ces espaces sont habités simultanément par plusieurs familles. La vie sur l'aire d'accueil, décrite dans ce chapitre, démontre ce glissement, souvent invisible, entre espace fonctionnel et lieu de vie. Véritables « habitants-circulants », les Voyageurs donnent vie aux aires d'accueil. Ils sont accompagnés par les médiateurs sociaux qui tentent de mettre en lien l'intérieur et l'extérieur de l'espace de stationnement. Autrement dit, ils essaient de favoriser la rencontre entre Voyageurs et Gadjé qui cohabitent sur un même territoire.

Les aires d'accueil sont des lieux intéressants d'un point de vue heuristique, puisqu'elles traduisent les adaptations d'une population contrainte à habiter sur des lieux identifiés, qui lui sont réservés. Dans un même temps, l'intérêt peut également être porté à la cohabitation interne et externe (ceci concerne plus particulièrement les interrelations sociales et culturelles que celle-ci produit). Qu'elles soient inexistantes, sereines ou encore conflictuelles, ces relations montrent que l'espace de stationnement, dédié aux Voyageurs, est malgré tout un élément incontournable d'une commune, lorsque celle-ci en dispose.

Fréquentée par de nombreuses familles, elle est le témoin d'appropriations multiples : espace apprécié ou rejeté, mais également lieu d'alliances ou de conflits, l'aire d'accueil, par le biais de ces appropriations multiples est le support qui accueille la manifestation concrète de l'acte d'habiter¹⁶⁰ (Veschambre, 2005). Pourtant, elle participe de l'évolution des projets circulatoires des familles, au point qu'elle se soit généralement intégrée dans le quotidien de ces familles. Ces aires d'accueil deviennent actuellement un argument d'opposition utilisé par les Voyageurs : elles sont un « instrument social » de légitimation, puisque l'association « aire d'accueil / Voyageurs¹⁶¹ », créée par la législation, les autorise à les ériger en droit.

L'analyse de l'accueil des populations circulantes en Poitou-Charentes, a permis de mettre en lumière ces processus d'appropriation, notamment parce que la région dispose d'une offre variée, bien qu'insuffisante. D'ailleurs, cette insuffisance se révèle être finalement une absence totale d'accueil dans certains départements français. Comparer les processus d'appropriation, lorsqu'il existe des lieux identifiés, imposés par la loi, puis lorsqu'aucune législation ne vient organiser l'accueil (région wallonne), nous permet de mettre en relation les processus d'appropriation entre eux, mais surtout de voir dans quelle mesure le droit influence les logiques d'inscription sociale des familles dans les lieux qu'elles fréquentent.

¹⁶⁰ Dans sa note de lecture, intitulée « La notion d'appropriation », Vincent Veschambre (2005) mentionne que la notion d'appropriation possède trois entrées possibles : par le biais de la géopolitique, de l'habiter et par le territoire. Ainsi, l'appropriation n'est pas un thème de recherche en soi, elle découle de questionnements plus précis liés à des orientations de recherches particulières.

¹⁶¹ Association appuyée par l'ensemble de la législation du stationnement et de la circulation mise en œuvre depuis 2000.

Dans le cas de cette recherche, si les aires d'accueil françaises perturbent les projets circulatoires, le cas wallon nous montre que les modalités de halte (organisation familial du stationnement par exemple) perdurent. D'ailleurs, l'analyse des discours des Voyageurs séjournant dans la région Poitou-Charentes confirme que les lieux de halte officiels ne considèrent pas assez cette organisation familiale : en témoigne notamment la désorganisation récurrente des quelques aires d'accueil dans la région, malgré le caractère rectiligne imposé par les textes législatifs.

Les nouveaux schémas départementaux de la région Poitou-Charentes présentent une évolution quant à l'agencement des aires d'accueil. En effet, les aspirations des acteurs locaux tendent à humaniser ces espaces. Cependant, il en était déjà question en 2001, bien avant la création des premières aires d'accueil officielles. Alors, pouvons-nous dire que l'ère de l'aire d'accueil rectiligne est révolue, au profit d'un espace de stationnement intime et familial faisant partie intégrante du paysage communal ? C'est ce à quoi le chapitre suivant tentera de répondre, notamment par le biais d'une analyse de la place de l'aire d'accueil dans la ville. Si les aspirations tendent vers une meilleure reconnaissance de cette population au sein de l'espace communal, la localisation des espaces de stationnement participent pleinement de cette reconnaissance.

CHAPITRE 8 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT DANS LA COMMUNE : ENTRE PROXIMITÉ ET RELEGATION

« La coexistence des groupes, faite de tensions, d'interactions (parmi lesquelles il faut comprendre les stigmatisations réciproques), est le pain quotidien de la ville : elle leur doit une bonne partie de son animation, de sa coloration et le pesant ennui des beaux quartiers n'est vivable qu'au voisinage de quartiers plus hétérogènes » (Raymond, 1996 : 10)

Introduction

Ce qui frappe de premier abord, c'est la pancarte. Lorsque l'on cherche à se rendre sur une aire d'accueil, celle-ci est localisable grâce à l'expression « Gens du voyage » mentionnée sur les panneaux de localisation. Comme si nous ne cherchions pas un lieu mais bien une population. Parfois, une évocation métaphorique s'y accole : l'image d'une caravane, ou d'un hérisson est quelque fois apposée à l'expression. Souvent sans nom apparent, l'aire d'accueil est spécifiquement identifiée en fonction des acteurs qui y résident. D'ailleurs, « l'effet pancarte » donne rapidement le ton de l'affaire, comme si les Voyageurs ne pouvaient se rendre autre part que sur le lieu défini par ce panneau.

Sa localisation peut apparaître comme un lieu isolé, cédé par « obéissance législative », ou bien comme un lieu faisant « tâche » dans le paysage communal ; l'aire d'accueil est rarement considérée comme un endroit essentiel, faisant partie intégrante du visage municipal. C'est le deuxième constat : le lieu de halte est couramment situé aux marges de l'espace communal et le plus souvent ignoré par la population locale. D'ailleurs, le rapport n°15 du Centre Européen pour les Droits des Roms, datant de 2005, s'alarme de ce constat et précise que « *la ségrégation physique des tsiganes et voyageurs se concrétise par l'encerclement du site par des remblais de terre, les coupant ainsi physiquement du voisinage. Les aires d'accueils sont systématiquement situées près de décharges publiques, d'usines de retraitement, d'usines polluantes particulièrement dangereuses, d'autoroutes ou de voies ferrées, en dessous de lignes à haute tension, etc. Bien souvent ces aires d'accueil rappellent plus des camps de détention que des lieux de résidence* » (Rapport n°15, 2005 : 18). Ces observations sont confirmées par la recherche (Humeau, 1995, 2003 ; Sarter, 2010), qui constate l'isolement des aires d'accueil. Ainsi, on s'accorde de plus en plus à dire que l'aire d'accueil est touchée par la ségrégation spatiale. De ce fait, ce dernier chapitre fera l'analyse de la place de l'aire d'accueil dans la ville. Nous reviendrons, dans un premier temps, sur une réflexion entre la division sociale de l'espace et la ségrégation.

Dans un second temps, l'environnement proche des aires d'accueil fera l'objet d'une attention particulière. Une analyse des distances entre lieu de halte et deux services publics, l'école et la

Gendarmerie nationale, sera effectuée. En effet, l'école constitue une des principales raisons de modification des projets circulatoires, tandis que les titres de circulation, auxquels sont soumis les Voyageurs, doivent être signés par la gendarmerie ou la police tous les trois mois. Nous avons donc choisi d'utiliser ces deux services pour cette analyse puisqu'ils sont des étapes incontournables du quotidien des Voyageurs et sont susceptibles « d'entraver » à leur circulation traditionnelle. Cette analyse nous permettra de confirmer ou d'infirmer les principales observations concernant l'éloignement et la relégation spatiale. Nous interrogerons ainsi leur localisation dans l'espace, afin de savoir si elle ne contribue pas à « *à accentuer les inégalités sociales, en rendant leurs habitants captifs d'espaces résiduels ?* » (Apparicio ; Seguin, 2005 :11) À l'aide de cette analyse, nous pourrions constater l'existence de similitudes ou de contrastes entre les différentes aires d'accueil, localisées dans les deux espaces retenus pour cette recherche, et d'en faire une typologie. Enfin, pour terminer ce point, nous engagerons une réflexion sur l'évolution de la localisation des espaces de stationnement, en relation avec le phénomène de la périurbanisation.

1. De la division sociale de l'espace à la ségrégation

Le travail de terrain effectué sur les aires de stationnement nous a inévitablement amené à nous confronter, et parfois à utiliser (peut-être à mauvais escient), des terminologies spécifiques pour décrire les situations géographiques de ces lieux de halte. Ces observations, relayées par les écrits scientifiques sur les aires d'accueil et les Voyageurs, sont venues confirmer la nécessité de faire le point sur ces notions. Si les termes « relégation », « ségrégation », « exclusion », semblaient inéluctables pour décrire ces situations, il paraissait aussi important d'aller au-delà de la simple observation, afin d'apposer des démonstrations concrètes sur ces constats. Ces derniers étaient d'autant plus soumis à l'analyse, qu'ils étaient parfois contrebalancés par le discours des résidents. En effet, les propos oscillaient entre le sentiment inévitable d'être éloigné du centre-ville, et le souhait d'être dans un environnement naturel et confiné pour éviter la mixité avec les Gadje. C'est pourquoi, une attention particulière est portée à la réflexion autour des processus de la division spatiale et de la mixité sociale dans l'espace géographique. Puisque le « *voyage s'inscrit simultanément dans l'espace, dans le temps, et dans la hiérarchie sociale* » (Lévi-Strauss, 1955 : pp. 70-80), il favorise « *l'entre-soi des groupes les plus aisés au sein des meilleurs territoires et renforce leur position sociale, tandis que les populations les plus modestes se retrouvent dans les territoires les moins pourvus* » (Bouzouina, 2008 : 9). Force est de constater que les notions s'entremêlent et méritent des éclaircissements théoriques.

1.1. Aux origines des analyses de la ségrégation

C'est l'école de Chicago, dans les années 1920, qui est la première à se questionner sur les processus de division de l'espace urbain, notamment par les travaux de Robert Park, Ernest Burgess, Robert McKenzie ou encore Louis Wirth, qui mettent¹⁶² l'accent sur l'analyse des dynamiques urbaines au sein de la ville de Chicago. R. Park et L. Wirth, précisent notamment que le développement de la mobilité et des transports, va permettre « d'abolir » les frontières sociales et d'« *éradiquer ces formes de sociabilités [les ghettos] et conduire à une intégration progressive* » (Bouzouina, 2008 : 81). Cependant, la persistance de ces ghettos montre que le processus se révèle plus complexe. Burgess, quant à lui, explique que la ségrégation est intimement liée à des phénomènes de préférences, de la part des populations, pour telle ou telle partie de la ville. Enfin, R. McKenzie établit une étroite corrélation entre les processus ségrégatifs et le développement de la ville. Fortement influencée par les lois de l'économie générale (Castells, 1972), l'étude de la ségrégation par l'Ecole de Chicago reste néanmoins pionnière dans l'analyse de la répartition de la population à l'échelle de la ville, bien qu'elle soit examinée, dans un premier temps, comme « *un processus temporaire lié à la compétition et au conflit, et finalement comme un postulat provisoirement acceptable de vivre ensemble* » (Veillard-Baron, 2004 : 155).

L'intentionnalité et la séparation physique sont le leitmotiv des études qui suivent (Grafmeyer, 1996 : 209). Sur ce point, Taeuber et Taeuber (1965) s'attachent particulièrement à analyser l'absence de relations sociales entre les ghettos noirs et les autres parties de la ville. Ils portent ainsi leur attention sur les processus de mise à l'écart de ces populations au sein des espaces urbains et précisent que la ségrégation peut également découler de processus intentionnels et de préférences individuelles (Bouzouina, 2008 : 64,83). C'est d'ailleurs l'objet d'un débat entre ceux qui prônent la discrimination pour expliquer cette ségrégation spatiale (Glaster, 1988, 1989) et ceux qui, effectivement raisonnent en termes de préférences d'installation dans la ville (Clark, 1986,1988).

En France, la notion de ségrégation prend sens dans les sciences sociales par le biais des réflexions de Maurice Halbwachs, bien que le terme de « différenciation sociale » y soit, dans un premier temps, préféré. En effet, « *l'idée de ségrégation précède, sans nul doute, la diffusion du mot et son entrée dans les sciences sociales* » (Roncayolo, 1994 : 13). Les travaux pionniers de M. Halbwachs, de M. Roncayolo, sont alors utilisés de façon récurrente à partir des années 1960-1970 (Pumain, 2004). Initialement utilisée pour décrire les inégalités des rapports entre les classes sociales, la notion de ségrégation est rapidement mobilisée pour expliquer les localisations des groupes sociaux dans la ville. Ainsi, elle intervient pour analyser « *les distributions spatiales relativement exclusives de certains groupes sociaux [qui] sont fondées sur des critères de revenu ou d'appartenance ethnique, religieuse ou culturelle,*

¹⁶² Pour une sélection d'articles sur la question, se référer à Grafmeyer et Joseph (2004).

et conduisent à différencier des quartiers urbains aux profils nettement contrastés » (Pumain, 2004). Puis rapidement, les analyses s'inscrivent dans les préoccupations liées aux localisations, aux stratégies résidentielles et à l'accès aux équipements urbains. Les travaux de M. Pinçon-Charlot, E. Prêteceille et P. Rendu, en 1992, s'inscrivent d'ailleurs dans cet axe. La notion de ségrégation s'élargit vers de nouvelles entrées d'analyse de la répartition des populations ; en témoigne notamment la multiplication des colloques et des séminaires depuis les années 1980, « dont le but n'est pas seulement d'approfondir la connaissance des faits usuellement désignés sous le terme de « ségrégation », mais de mieux analyser le sens du concept, et de redéfinir une problématique » (Brun, 1994 : 22).

Les analyses géographiques de la ville, -initialement considérée comme un ensemble non-divisible (Délepine, 2007b)- se détournent de cette vision homogène, pour s'intéresser à ses processus internes. Elles mettent en avant une division sociale de l'espace qui « *s'exprime donc de trois manières, en allant, selon nous, des manifestations aux mécanismes : la répartition des hommes, des groupes, des activités dans l'espace, la qualification des espaces, la construction et l'interprétation des formes spatiales* » (Roncayolo, 1996 : 38). Ainsi, les phénomènes de ségrégation sont étudiés, dans sa formation comme dans son empreinte spatiale.

Enfin, les politiques urbaines, engagées depuis les années 1980¹⁶³ en France, montrent combien la ségrégation devient un sujet important sur la scène publique et politique, de sorte que « *la norme de mixité sociale et de l'égalité républicaine* » (Bouzouina, 2008 : 89) soit respectée.

1.2. La ségrégation : pour une définition des rapports inégaux à l'espace ?

Les qualificatifs souvent adjoints au terme de ségrégation, montrent qu'il renferme un vaste contenu sémantique (Brun, 1994 : 22). Il est aisé d'admettre que celui-ci évolue avec les discours et les conjonctures, puisqu'il est soumis à l'évolution, au même titre que les faits de ségrégation observés. Ainsi, « *La ségrégation n'est pas une notion aseptisée ; elle obéit à des fluctuations d'intérêt (et peut-être de sens) qui relèvent sinon de la « demande sociale », du moins des inquiétudes ou des peurs sociales, un peu à la manière des contagions* » (Roncayolo, 1994 : 13). Par ailleurs, elle est dépendante de l'espace étudié et des inégalités (Bouzouina, 2008 : 80). Souvent connotée négativement (Brun, 1994 : 22), la notion est souvent source de confusions, notamment de par la multiplicité de ses acceptions et de sa polysémie (Madoré, 2004). Pour d'autres, la ségrégation est un artifice des analyses fines (Genestier, 2005).

¹⁶³ Précisons que ces politiques urbaines se sont particulièrement intéressées au phénomène de la ségrégation suite aux émeutes urbaines à Vaulx-en-Velin puis à Lyon.

D'un point de vue étymologique, le terme de ségrégation provient de *segregatio*, issu de *segregare*, qui signifie « séparer du troupeau ». L'Académie Française, dans son dictionnaire de 1932, explique la « ségrégation » comme « *l'acte par lequel des êtres ou des objets, d'abord mêlés avec les autres, s'en séparent ou en sont séparés pour être réunis en un groupe nouveau* ». La notion de ségrégation laisse donc entendre, dans un premier temps, une idée de séparation et de regroupement. L'idée de domination va, par la suite, enrichir la notion, en témoigne la définition d'Alain Rey (2005) qui introduit des rapports de force dans les processus de ségrégation. Celle-ci définit ainsi « *une pratique de l'isolement des habitations, des établissements des colonisateurs, dans les pays colonisés [...] [et décrit] une séparation imposée, qu'elle soit ethnique, socioculturelle, religieuse, de droit ou de fait, de personnes, de groupes sociaux ou de collectivités, suivant la condition sociale, le niveau d'instruction, l'âge, le sexe* ».

Les géographes, quant à eux, développent la notion de ségrégation dans toute sa complexité ; la double définition de Marcel Roncayolo, en 1994, en est l'une des illustrations les plus pertinentes. Elle désigne, tout d'abord, cette mise à l'écart, reconnue par la définition générale de la ségrégation et « *exprime, dans des formes spatiales plus ou moins rigides, une discrimination plus générale, plus profonde, à la fois rigoureuse et parfois institutionnalisée* » (Roncayolo, 1994 : 14). D'un autre côté, les inégalités sont mises en avant dans les processus de répartition de la population au sein de l'espace urbain. Dans cette acception, la ségrégation peut être définie par « *la simple inégalité dans la répartition ou les conduites des groupes, inégalité qui aboutit à une qualification plus ou moins claire, plus ou moins lisible dans le paysage des espaces urbains* » (Roncayolo, 1994 : 14). En tout état de cause, elle décrit de multiples interactions, de sorte qu'« *opposition, répulsions, éloignements ne sont plus les seuls phénomènes à étudier ; mais aussi les affinités, les attractions ou simples coexistences* » (*ibid.* : 14).

Bien que tous les modes de ségrégation soient, finalement, intimement liés (Pumain, 2004), la ségrégation résidentielle est particulièrement sollicitée dans le cadre de l'analyse de l'inscription spatiale des aires d'accueil dans la ville. L'introduction d'une nuance par D. Pumain en 2004, permet notamment de distinguer deux formes de ségrégation : celle qui est choisie (regroupement volontaire de la population par affinités économiques ou culturelles) et celle qui est subie, instituant de la relégation spatiale. Cette dernière « *tend à exclure et regrouper des populations qui n'ont pas le choix de leur lieu de résidence, parce qu'elles sont moins favorisées ou moins bien assimilées* » (Pumain, 2004). Nous retrouvons là, le débat introduit par Clark et Glaster dans les années 1980.

Une notion clé transcende l'ensemble des ségrégations, celle du pouvoir, de sorte que les relations dans la ville sont principalement gouvernées par des rapports dominants / dominés. Ces rapports influencent particulièrement les divisions de l'espace et les interactions sociales. Des auteurs comme Thisse et *al.*, (2004) ont néanmoins mis en avant l'existence d'une certaine proximité spatiale entre groupes, largement contrebalancée cependant, par une distance sociale forte.

Dans le cadre de cette recherche, il apparaît dès lors important, de définir ce que nous entendons par « ségrégation » lorsque nous interrogeons la place de l'aire d'accueil dans la ville. A partir d'une simple observation, découlant de la pratique récurrente des espaces de stationnement pendant le travail de terrain, nous pouvons avancer que le constat de l'éloignement est prédominant (Photographies 8.1 et 8.2). D'autre part, le confinement d'une population identifiée dans un espace localisable apparaît indiscutable : les aires d'accueil sont réalisées dans le but exclusif d'accueillir les Voyageurs, ces derniers, étant soumis à une obligation de stationnement, punie par la loi, en cas de son non-respect. Le débat de la double signification de la ségrégation, identifié par W. Clark, G. Glaster puis par D. Pumain, ne semble pas faire sens dans le cadre de nos deux espaces-témoins. En effet, les Voyageurs n'ont pas le choix de leur stationnement. Leur localisation dans l'espace communal ne dépend pas d'une préférence quelconque, elle appartient au contraire à un pouvoir de décision extérieur (ici, en l'occurrence, l'Etat, représenté par ses instances locales).

« Moi j'appelle ça un camp. On est tous regroupés, au milieu de rien. On est comme des animaux quand on les mets tous dans la même cage » (Terrain, 2009, Vienne, homme manouche, aire d'accueil).

« L'exemple de Chauvigny... Alors là on peut pas faire mieux dans l'isolement. C'est au milieu de nulle part. Tu as vu où c'est ? C'est complètement isolé dans la campagne et en plus ils t'ont mis des buttes tout autour pour pas qu'on voit les Voyageurs. Non, on ne les voit même pas de la route alors que l'aire jouxte la route... » (C.Q, Association, échange juillet, 2010).

Photographie 8. 1: L'aire d'accueil de Chauvigny



Source : ©2010 Google - Imagerie©2010 DigitalGlobe, Cnes/Spot Image, GeoEye, IGN-France, Données cartographiques ©2010 TeleAtlas.

Dès lors, la ségrégation des aires d'accueil (et implicitement des Voyageurs) est plutôt considérée comme la mise à l'écart physique et sociale d'une population dont le mode de vie et l'habitat diffèrent du reste de la population. Elle peut ainsi être définie et dépendante de trois éléments, mis en évidence par Y. Grafmeyer en 1994. La localisation géographique est la

modalité essentielle pour tenir compte des pratiques de l'espace des groupes à partir du lieu de résidence. Dans un second temps, les représentations entre groupes sociaux qui partagent le même environnement (ce peut être la commune ou l'agglomération, par exemple) sont significatives et participent de la division de l'espace. En effet, elles alimentent « *des différences qui trouvent leur transcription sur l'espace* » (Délepine, 2007b). Enfin, la dernière modalité correspond à la définition première de la ségrégation : la mise à l'écart d'un groupe dominé par un autre groupe dominant (Grafmeyer, 1994). C'est dans ce sens que nous entendons la ségrégation lorsque nous parlons de la place des aires d'accueil dans la ville. Nous prenons ainsi en compte la localisation de ces espaces, ainsi que les caractéristiques culturelles de ceux que l'on oblige à y stationner.

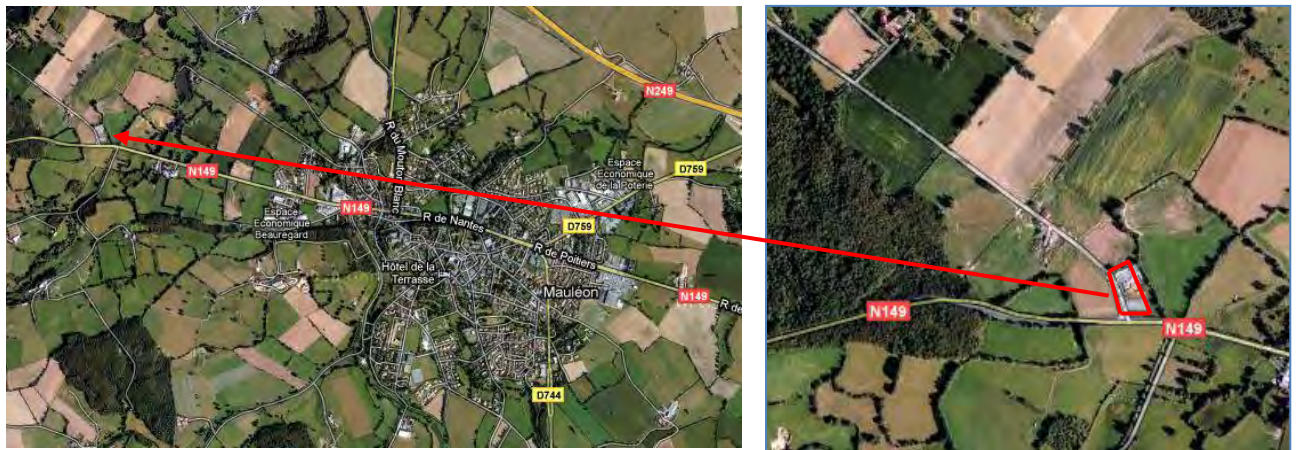
Cette étude de la place de l'aire d'accueil dans la ville est donc réalisée grâce à une analyse qualitative¹⁶⁴ de la division de l'espace. Autrement dit, elle décrit la gestion et l'explication des marges (spatiales, culturelles, etc.) par les populations en cohabitation et par les institutions locales. Cette analyse mise en œuvre dans ce dernier chapitre participe donc d'une « *réflexion sur le visible et l'invisible, une écoute indicible de la différence, un repérage d'énoncés voilés* » (Bernand, 1994 : 83) par le biais des discours enrichis de matériaux cartographiques et de données statistiques ponctuelles.

2. La place de l'aire d'accueil dans la ville. Les Voyageurs : des « captifs de la ville » ?

« Nous on n'a pas de voisins. Vous voyez c'est tout vide autour. Y a pas d'habitation, rien...C'est que des champs et encore on n'a pas le droit d'aller dessus » (Shanoé, femme manouche, terrain, 2007, Deux-Sèvres)

¹⁶⁴ L'utilisation d'indicateurs pour mesurer la ségrégation s'avère peu propice pour cette analyse. Les limites de l'application des indices de ségrégation à notre objet de recherche sont multiples, et forment indéniablement une gêne profonde à engager des analyses précises. En effet, ceci est d'ailleurs démontré tout au long de cette thèse : les données statistiques sont extrêmement difficiles à obtenir, simplement parce qu'elles sont compliquées à produire. D'ailleurs, les seules dont nous disposons sont celles délivrées par les associations, et concernent les deux espaces retenus pour cette recherche de façon bien inégale. En effet, certaines données, même si elles décrivent le même phénomène, peuvent être nommées différemment ou s'attachent à différentes périodes. Les exigences d'une analyse de la ségrégation spatiale des aires d'accueil nécessiteraient donc des chiffres précis, recouvrant de multiples modalités statistiques (revenus, composition des familles etc.). Cette absence de rigueur méthodologique dans la production de données statistiques, concernant les Voyageurs à l'échelle locale, ne nous permet pas d'engager une analyse de la ségrégation spatiale au sens premier du terme. Par ailleurs, la fréquence de la circulation des familles pose des difficultés quant à la fixation d'un espace d'étude à un moment *t*. Malheureusement, nous n'avons pas réussi à obtenir toutes les données convoitées. Pour faire des mesures d'accessibilité à l'école, par exemple, et discuter des différenciations existantes entre les enfants des Voyageurs et les autres enfants de la commune, il nous fallait obtenir les données au niveau de l'îlot des enfants de la commune, et ce afin de déterminer leurs coordonnées géographiques. De même, il nous fallait également connaître le nombre d'enfants résidant sur chaque lieu de halte au même instant pour pondérer la distance calculée. Le caractère approximatif des données, la méconnaissance du poids de chaque population à ce même instant, ne nous permet pas de créer des indices et d'engager en soi une analyse spatiale de la ségrégation en termes d'accessibilité aux deux services, comme elle peut être faite dans le cadre de quartier urbain, par exemple.

Photographie 8. 2: L'aire d'accueil de Mauléon (79)



Source : ©2010 Google - Imagerie©2010 DigitalGlobe, Cnes/Spot, Image, GeoEye, IGN-France, Données cartographiques ©2010 TeleAtlas.

« Bah...c'est quand même spécial hein...quand on y regarde comme ça...c'est vrai que ça fait comme un grand parking entouré de rien. Y a rien...pis il suffit qu'il n'y a pas assez de place sur l'aire et que des familles se mettent à côté pour qu'on ait des problèmes. Non, non, on doit être là, ici...mais pas ailleurs » (Patrick, homme manouche, terrain, Charente-Maritime, 2007).

2.1. Une géographie du lieu de stationnement

Afin de procéder à l'analyse de l'isolement des lieux de halte au sein des espaces communaux, trois variables sont sélectionnées. Ainsi, la distance entre l'espace de stationnement, par rapport au centre de la ville, nous permet de voir sa place sur l'ensemble du territoire. L'analyse de la distance séparant le lieu de stationnement de l'école la plus proche et de la gendarmerie, est également intéressante, puisqu'ils entrent en jeu dans la modification du projet circulatorie (notamment pour l'école) et qu'ils participent à la gêne de la circulation traditionnelle (titres de circulation).

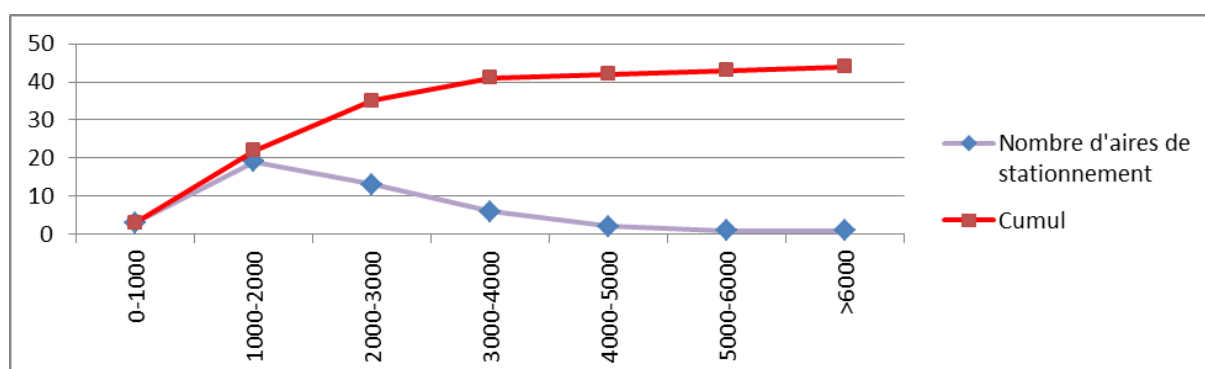
L'analyse de l'environnement des aires de stationnement permet de mettre en évidence une typologie simple. Une attention particulière a été donnée à chaque lieu de halte, afin de dégager des espaces homogènes. Le calcul de la distance entre l'espace de halte et le centre de la ville (la Mairie) qui l'accueille nous permet également de constater son éloignement géographique. En moyenne, sur l'ensemble des lieux de stationnement présents sur les deux espaces de recherche, une distance moyenne de 2,5 kilomètres est observée avec les centres-villes.

Un premier groupe d'espaces de stationnement se détachent, notamment par leur proximité avec les centres urbains, mais aussi parce que leur environnement proche est assez homogène. Ainsi, ils sont tous localisés à moins de deux kilomètres du centre-ville. Par exemple, pour la Vienne, l'aire d'accueil de Vouneuil-sur-Vienne se situe à 700 m du centre-ville, celle d'Aytré à 200 m (Graphique. 8.4). Ces deux espaces de stationnement sont à proximité des axes de communication, ce qui permet une desserte aisée. Sur la totalité des espaces de stationnement (44), 20 sont situés à moins de deux kilomètres du centre de la commune qui les accueille.

Un deuxième groupe décrit les aires de stationnement excentrées des centres-villes. Pour exemple, les aires d'accueil de Bastogne (région wallonne), La Rochelle-Laleu, et Thouars sont éloignées de plus de cinq kilomètres du centre de la ville. Par ailleurs, l'environnement reste à peu de chose près, comparable à celui des aires d'accueil se situant entre 2 km et 4 km du centre-ville : terres agricoles, proximité de zones industrielles et artisanales sont des situations communes à la majeure partie des espaces de stationnement sur les deux terrains de recherche. Ainsi sur 44 espaces de stationnement étudiés seulement six d'entre eux sont localisés à plus de quatre kilomètres du centre de la ville qui les accueille (Graphique 8.4). La desserte par les transports en commun reste sommaire.

Enfin, deux autres variables ont été ajoutées pour effectuer cette analyse. Les distances entre l'espace de stationnement et l'école¹⁶⁵ ou la gendarmerie (ou un commissariat de police) ont fait l'objet d'une attention particulière. La distance moyenne observée entre l'aire de stationnement et l'école est de 2,2 kilomètres, et de 3,2 km avec la gendarmerie (ou police) (Graphiques 8.2 et 8.3). D'une manière générale, nous remarquons que, plus les communes sont grandes, en termes de superficie et de nombre d'habitants, plus les aires d'accueil sont éloignées du centre-ville, de la gendarmerie et de l'école. Cet effet de lieu est visible pour l'ensemble du paysage de l'accueil dans les deux espaces de recherche.

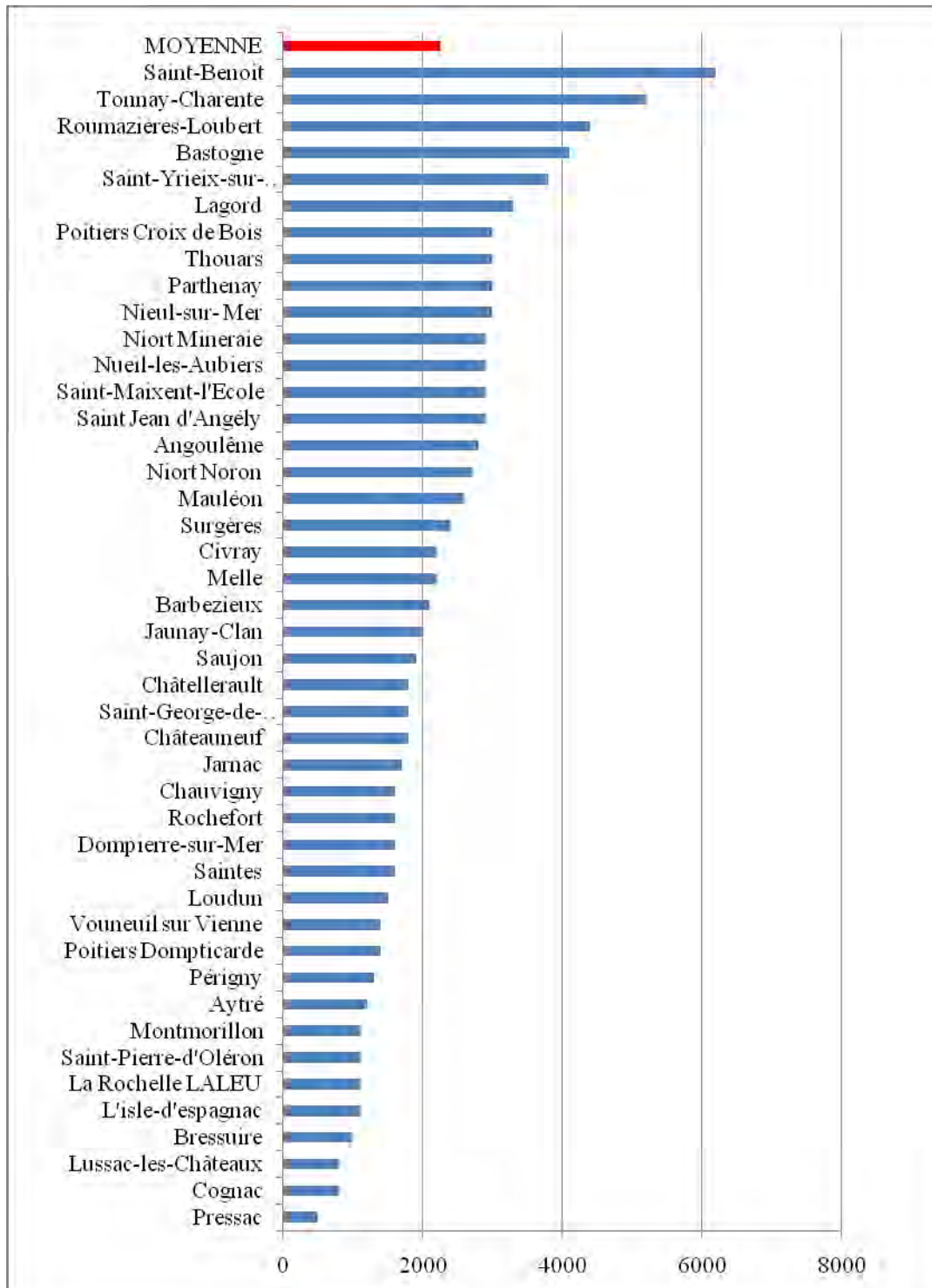
Graphique 8. 1: Distance entre les aires d'accueil de la région Poitou-Charentes et l'école (mètres)



Source : Travail de terrain, 2005-2009

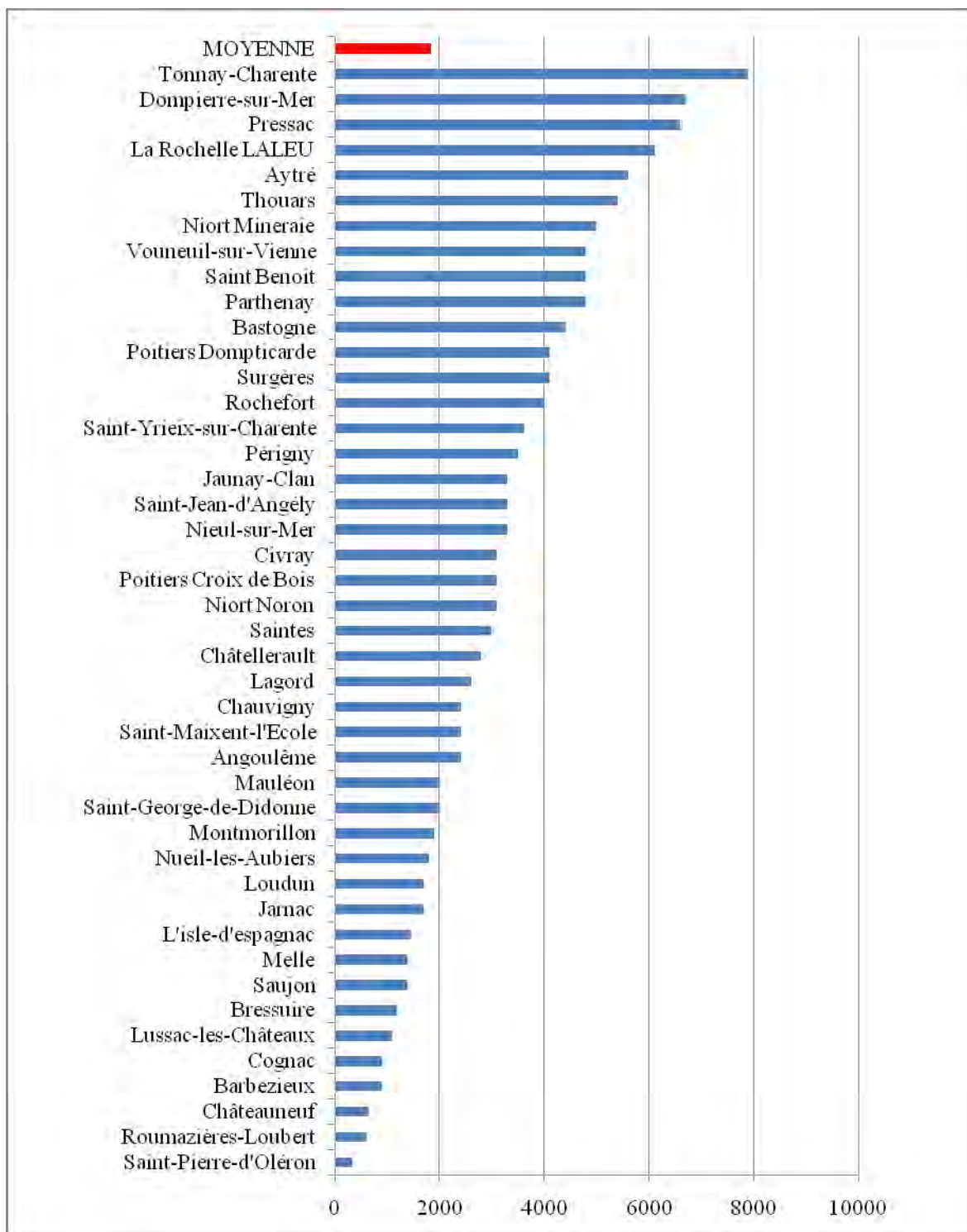
¹⁶⁵ Les secteurs de scolarisation de la carte scolaire ont été respectés bien que dans certaines communes, les jeunes Voyageurs soient regroupés dans des écoles identifiées et possédant des classes spéciales. Cependant, l'application du droit commun a été ici adoptée.

Graphique 8. 2: Distance entre l'école et les espaces de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie



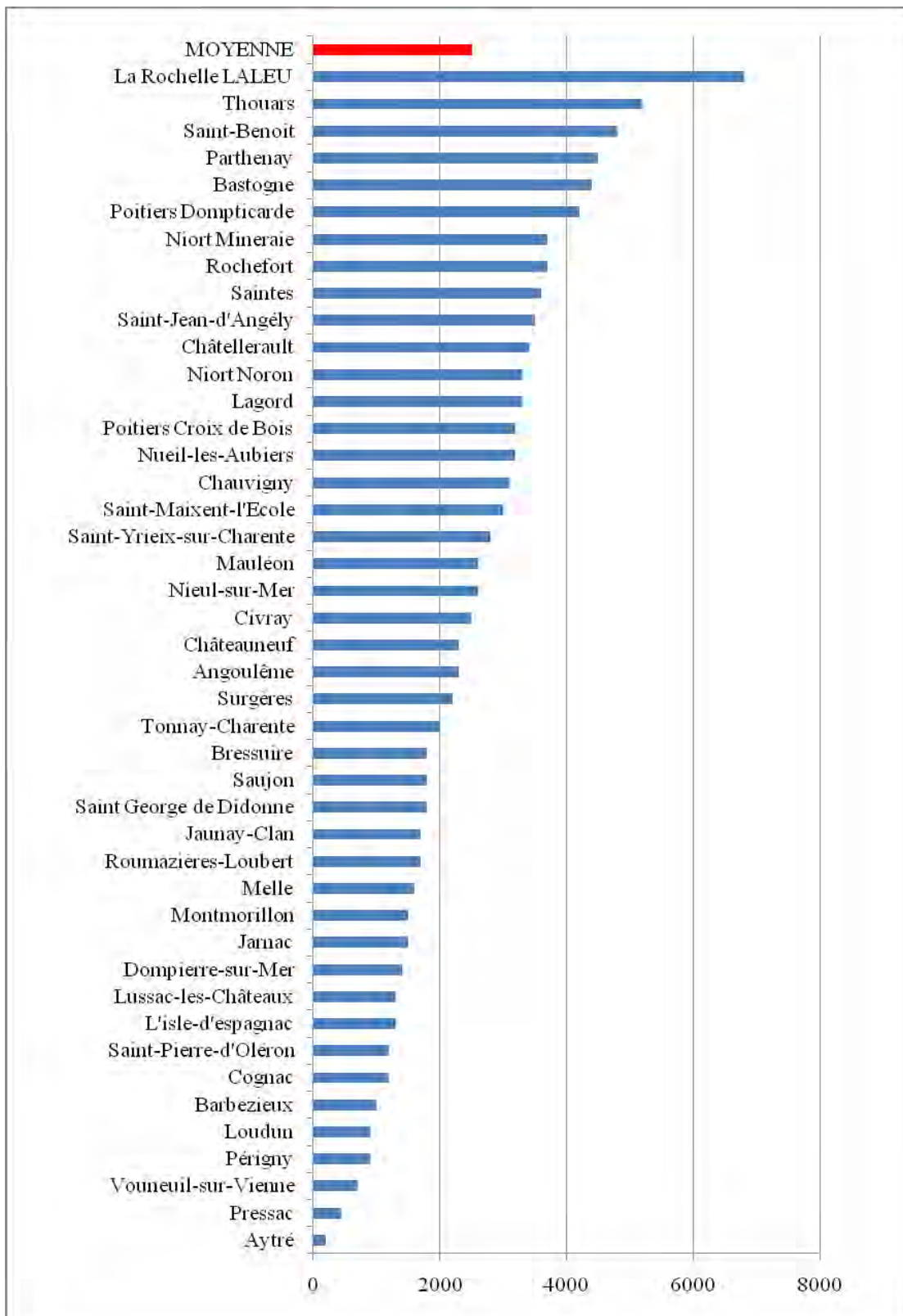
Source : Terrain 2005-2009

Graphique 8. 3: Distance entre la Gendarmerie et les aires de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie



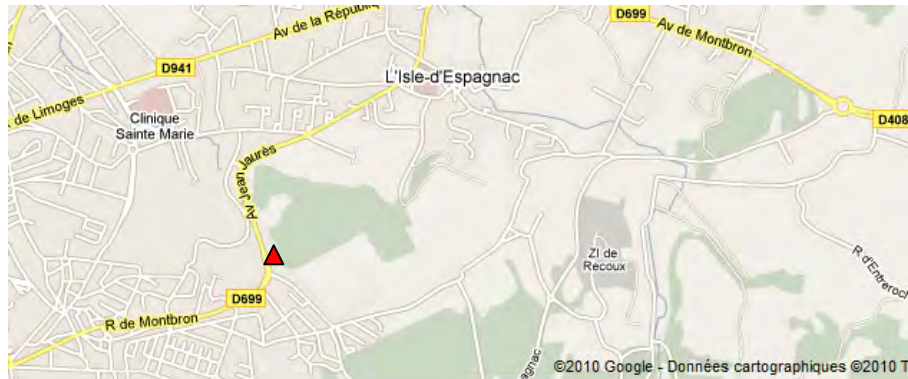
Source : Terrain 2005-2009

Graphique 8. 4: Distance entre le centre-ville (Mairie) et les aires de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie

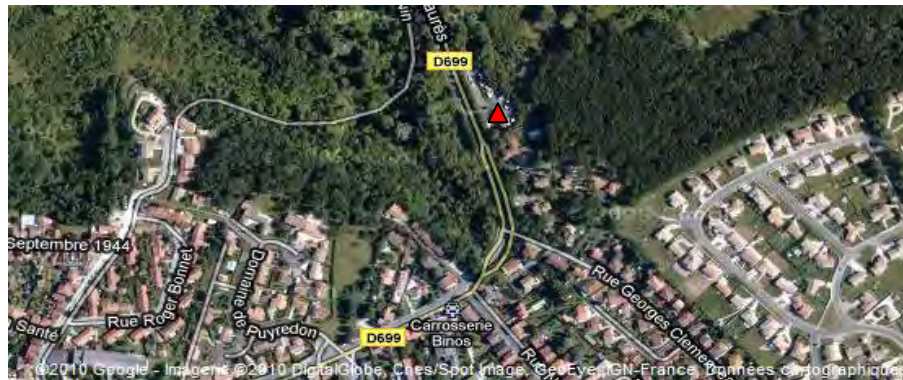


Source : Terrain 2005-2009

Figure II: Localisation et environnement de l'aire d'accueil de L'Isle d'Espagnac en Charente (16)



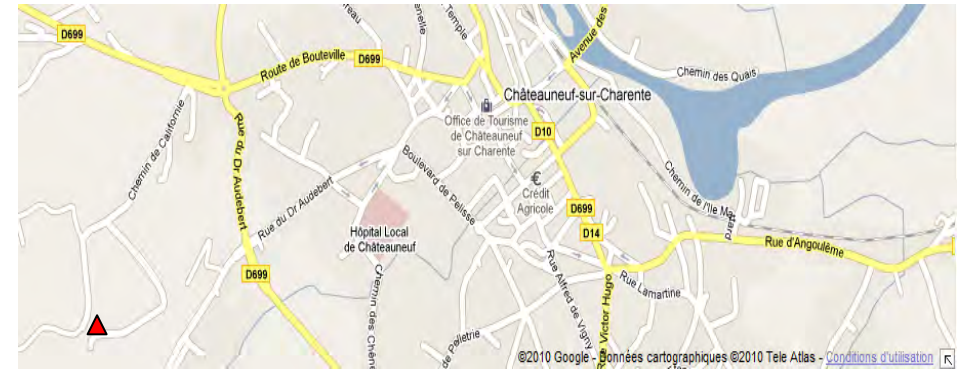
1300 m



▲ Aire d'accueil

200 m

Figure I: Localisation et environnement de l'aire d'accueil de Chateaufort-sur-Charente en Charente (16)



500 m



200 m

Les espaces de stationnement restent, dans l'ensemble, excentrés des centres-villes¹⁶⁶ et des services utiles à la vie quotidienne. Néanmoins, le travail de terrain a pu mettre en évidence que les aires d'accueil les plus éloignées ne sont pas toujours les plus désertées par les Voyageurs.

Cette observation de la distance entre l'espace de stationnement, les centres urbains et les services, révèle des situations d'isolement comme des situations de proximité. Le repli communautaire, régulièrement reproché aux familles, n'est-il pas un des symptômes de l'isolement de leur lieu de résidence au sein des territoires ? Il semble donc utile d'analyser si les espaces de stationnement sont spatialement relégués ou si leur localisation favorise la mixité sociale. Force est de constater, du moins sur les espaces témoins qui sont entrés en jeu dans le cadre de cette recherche, que la majeure partie des aires d'accueil est isolée et confinée dans une partie de l'espace communal. Par ailleurs, nous pensons que la réalisation de lieux spécifiquement dédiés à une population, ne fait qu'amplifier les phénomènes d'agrégation, pourtant redoutés par les acteurs locaux :

«Ce terrain a directement été destiné à accueillir les gens du voyage, d'une part pour leur permettre de se reposer et respecter leur mode de vie et, d'autre part, les canaliser en un seul endroit» (L.S, Agence de Développement local, Bastogne, communication par mail, 2010).

Le paradoxe du regroupement apparaît de façon récurrente. Si les municipalités appréhendent l'arrivée de grands groupes, ils souhaitent cependant « canaliser » les Voyageurs au sein d'un même espace.

La circulaire de 2001, relative à l'application de la loi de 2000 concernant l'accueil des Voyageurs, mentionne plusieurs points qui nous paraissent importants, puisqu'ils sont remis en cause par les observations faites sur le terrain. Ainsi, sont mentionnés dans la circulaire une « *cohabitation harmonieuse* », et que la localisation de l'aire d'accueil doit permettre « *aux gens du voyage de participer à la vie locale et de rencontrer les autres composantes de la population* ». La rencontre avec les autres composantes de la population, en dehors du cadre associatif, reste faible, notamment du fait de l'éloignement des espaces de stationnement. Pourtant, des aires d'accueil intégrées à la vie et au paysage communal pourraient servir de « laboratoire de la mixité », tant les relations entre Voyageurs et Gadjé sont amenées à évoluer. Pour illustrer cette « frontière » entre les deux populations, l'accès à deux services publics a été analysé au regard de la distance. Nous avons problématisé « *ce qui va de soi dans la vie de tous les jours et [...] interrogé ce qui est donné habituellement pour évident* » (Thibaud 2004: 148), à savoir, dans notre cas, la pratique quotidienne des services qui apparaît comme une des façons « *d'agir et d'interagir avec autrui* » (Thibaud, 2004 : 149). En effet, les services « *ont un impact plus que substantiel sur la recomposition du tissu social à l'intérieur d'un territoire donné en favorisant la création d'un lien civil, en participant à l'émergence d'une identité territoriale et en ménageant des espaces de médiation* » (Rochefort, 2004 : 121). Effectivement, les études sur les services montrent qu'un

¹⁶⁶ Ceci est d'autant plus important que les villes concernées par cette recherche sont petites (Cf. Tableau en annexe n° 21)

de leurs principaux enjeux est bien de mettre en relation les usagers de ces institutions. Ils redynamisent les échanges socio-économiques au sein d'un territoire donné et *un bon accès aux ressources qu'offre l'environnement urbain constitue un enjeu fondamental* » (Apparicio, 2005 : 12). Ces services sont néanmoins tributaires d'un « *jugement de valeur qui porte sur une perception de la distance* » (Le Boulch, 2001). La distance, notamment sa perception, est alors déterminante dans l'accès et la fréquentation aux services, qui sont des lieux créateurs de sociabilité.

Nous avons donc observé toutes les aires d'accueil¹⁶⁷ construites dans les deux espaces de recherche, afin de déceler des situations homogènes quant à l'isolement de ces lieux de stationnement. Nous avons aussi essayé de voir s'il existait des territoires d'accueil qui accordaient une importance particulière à la localisation de son espace de stationnement, et si d'autres s'inscrivaient dans une logique de relégation: « *« Ségrégation : le mot est fort. Il signifie la mise à l'écart sociale et spatiale d'une minorité par la majorité. C'est le cas des gens du voyage, et les orientations actuelles ne semblent pas devoir modifier la donne. Comment produire de la réglementation sur les —gens du voyage» et, en même temps, nier la —minorité» ?* » (Chanal, Uhry, 2000 : 69). Comme dans le cas du centre-ville, on constate que l'école et la gendarmerie sont également éloignées des aires d'accueil, bien que pour les interlocuteurs, cette distance ne soit pas forcément symptomatique. En revanche, la référence aux facteurs que sont l'isolement et l'environnement est, à maintes reprises, invoquée:

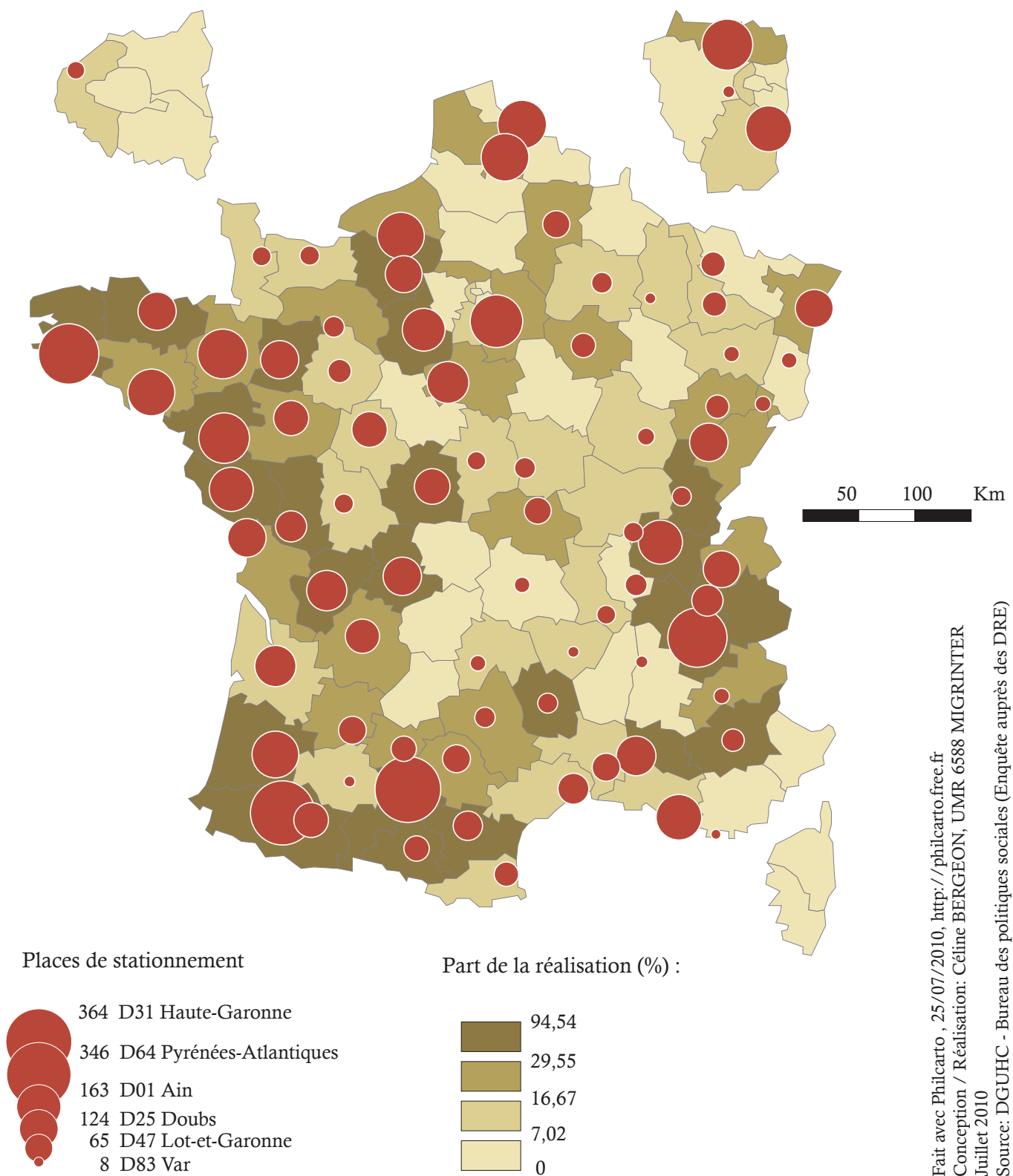
« Bah non, on les amène et on va les chercher. D'ailleurs, regardez là tous les camions ils partent les chercher là, c'est l'heure. C'est pas ça qui nous dérange, car on les met à l'école, c'est devenu important l'école même si on a peur de cette école, par rapport à nos enfants et tout. C'est bizarre en fait, car on le met, on sait que c'est bien mais en même temps ça nous dérange. C'est normal hein on n'a pas été habitué à ça même si on les met de plus en plus [...] Non mais c'est plus qu'on est là...on sait où qu'on peut nous trouver...sur les aires d'accueil, même si des fois c'est difficile [Rires]. On n'est pas mélangé, on est tous là...c'est que ça fait penser à des choses hein...bon mais ça à peut-être du bon [il réfléchit] mais en échange on se sent plus surveillé » (Tchok, homme manouche, terrain, 2007, Deux-Sèvres, Aire d'accueil).

Nous pouvons donc souligner le caractère nuancé de la place de l'aire d'accueil dans la ville. En effet, si sa localisation apparaît excentrée par rapport au centre, les Voyageurs qui y résident ne considèrent pas cette distance comme un obstacle. Seuls quelques Manouches ont évoqué la difficulté rencontrée par les femmes, pour effectuer le porte-à-porte. Les discours montrent inévitablement une corrélation entre l'apparition des aires d'accueil, leur localisation et l'affaiblissement de ces procédés de vente. La variable distance est donc moins importante que celle de l'isolement ou encore de la morphologie des aires d'accueil, qui ont été de nombreuses fois mentionnés par les Voyageurs. Finalement, il apparaît que les situations de voisinage soient plus problématiques pour les Gadjé que pour les Rroms.

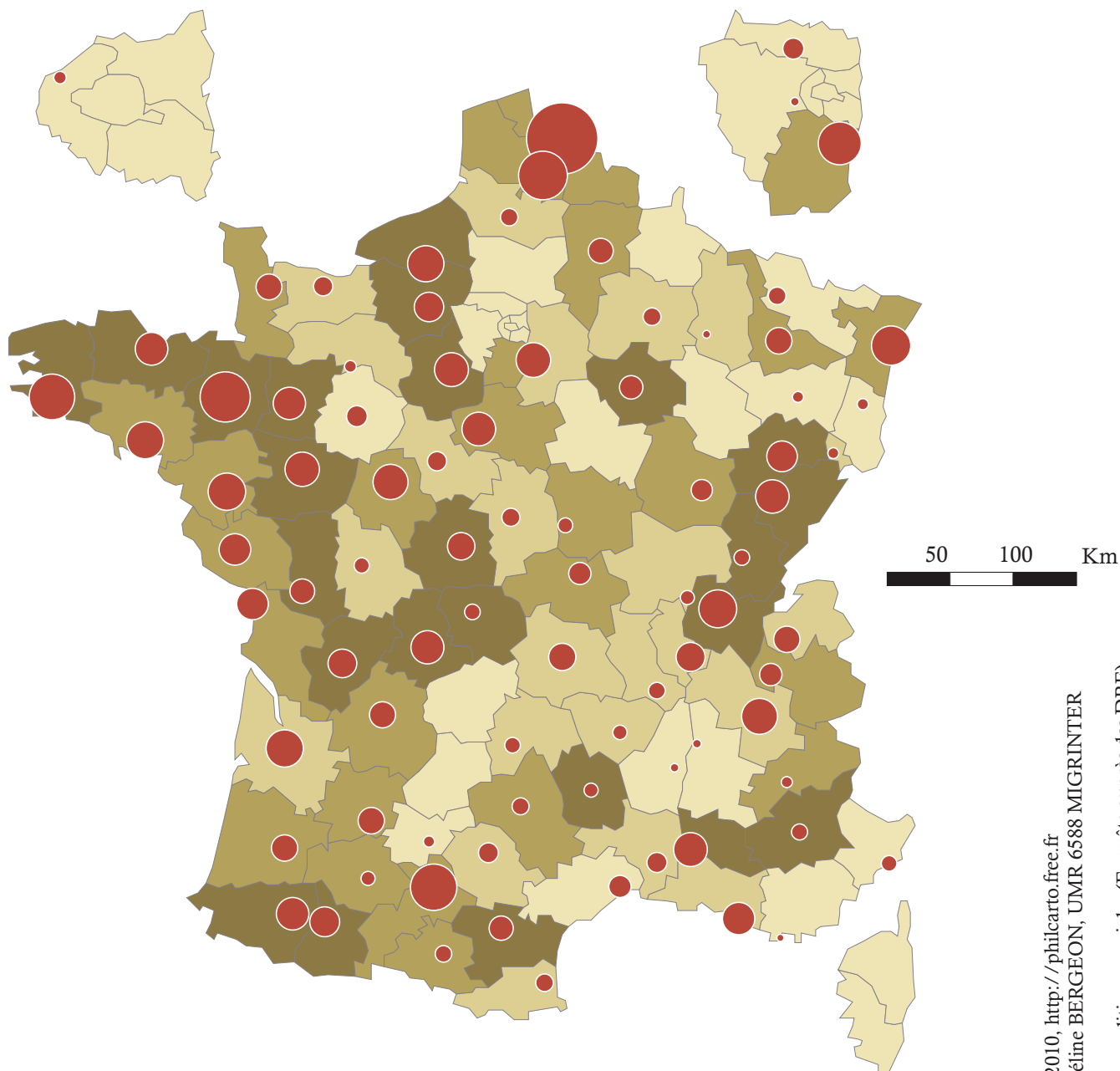
¹⁶⁷ Pour cette analyse, seules les aires d'accueil ont été utilisées. Les aires de passage n'entrent pas dans ce cadre puisqu'elles n'ont pas vocation à accueillir le Voyageur-habitant mais seulement de lui offrir un lieu pour y stationner sa caravane.

Carte 6.1

LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE EN 2005



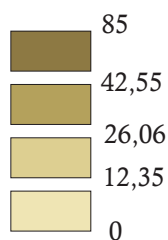
LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE EN 2006



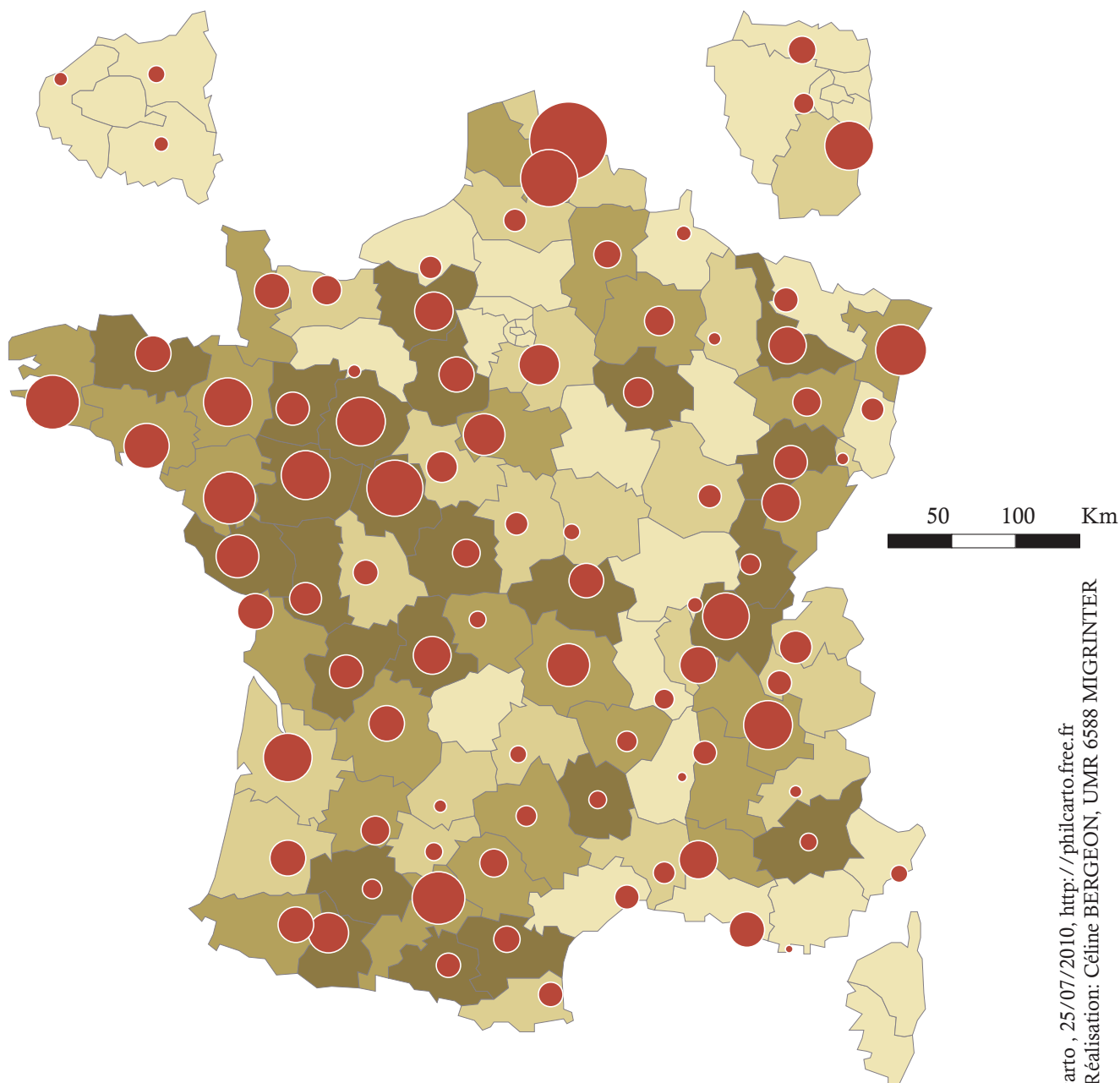
Places de stationnement



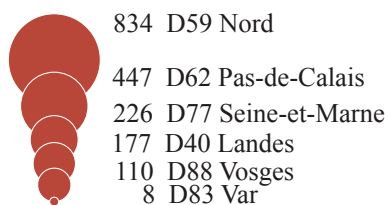
Part de la réalisation (%) :



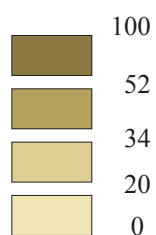
Carte 6.3

LE DISPOSITIF D'ACCUEIL POUR LES GENS DU VOYAGE EN FRANCE
EN 2007

Places de stationnement



Part de la réalisation (%) :



Fait avec Philcarto , 25/07/2010, <http://philcarto.free.fr>
 Conception / Réalisation: Céline BERGEON, UMR 6588 MIGRINTER
 Juillet 2010
 Source: DGUHC - Bureau des politiques sociales (Enquête auprès des DRE)

2.2. Périurbanisation et aire d'accueil : quand les Gadjé rejoignent les Voyageurs

Certaines aires d'accueil de la région Poitou-Charentes, initialement isolées, ont vu s'installer de nouveaux quartiers résidentiels à leur proximité. Les contours de la ville, du moins ceux des espaces urbains, peuvent ainsi transformer l'aire d'accueil éloignée en lieu de voisinage où se développe une certaine mixité sociale.

Il est dès lors aisé de mettre en relation cet accroissement de l'espace urbain avec la localisation des aires d'accueil, construites depuis les années 1990 en région Poitou-Charentes. Déjà, J.B Humeau décrivaient en 1989, l'influence des mutations spatiales urbaines sur les lieux d'installation des familles, et observait que « *les foyers constitués par les groupes de caravanes stationnées à longueur d'année sont autant d'entraves à la reconquête urbaine [...] la fuite des communes suburbaines en commune périurbaines, la recherche de l'invisibilité d'un lieu de stationnement précaire restent les seules possibilités d'insertion spatiale de familles en confrontations permanente avec l'environnement sédentaire* » (Humeau, 1989 : 7). Néanmoins, les lieux d'accueil identifiés avant 1990 étaient rares, voire inexistant. Et pour cause, aucune loi à cette époque ne rendait obligatoire l'accueil de populations circulantes. Une nouvelle contextualisation semble pertinente, puisque le contexte législatif du stationnement et de la circulation a évolué dans le même temps que les projets circulatoires ont été considérablement réévalués. Cet environnement législatif, mais aussi le contexte économique et social, ont subi de grandes mutations ces vingt dernières années, comme nous avons pu le démontrer tout au long de cette thèse. Ces changements provoquent de nouvelles pratiques, de nouveaux comportements, subis ou initiés, dans le même temps qu'ils redéfinissent et participent à l'évolution des rapports entre Voyageurs et Gadjé. Ces évolutions augurent, par conséquent, une redéfinition de la position et de la visibilité des populations circulantes au sein des espaces locaux.

Dans un premier temps, nous pouvons observer que l'étalement urbain rejoint des aires d'accueil initialement isolées. Principalement issues des premières vagues de création au début des années 2000, ces aires font maintenant partie du paysage communal. En effet, l'étalement urbain, notamment par la construction de cités pavillonnaires, rejoint de façon évidente le lieu d'implantation des aires d'accueil, favorisant ainsi la mixité sociale au sein de l'espace communal. Ainsi, les familles se trouvent à proximité de la population locale. Cette proximité peut alors ouvrir de nouvelles opportunités économiques et être à l'origine de nouveaux rapports, comme elle peut engendrer des situations conflictuelles, notamment du fait de représentations encore fortes. Les Voyageurs et les Gadjé deviennent alors des voisins au sens propre du terme et cohabitent, cette fois-ci, à proximité. Ainsi, l'étalement urbain participe de la transformation de l'aire d'accueil en lieu intégré au « quartier ». Bien que cette situation soit rare, c'est notamment le cas pour l'espace de stationnement de Domptiacarde (créé au début des années 1990) de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers. L'étalement du bâti se rapproche également de l'aire d'accueil de Lagord (créée au début des années 2000) à La Rochelle (Photographie 8.3).

Photographie 8. 3: Aire d'accueil de Lagord - La Rochelle (17) : proximité et voisinage



Dans ce cas précis, le processus d'acceptation de l'aire d'accueil par les populations sédentaires est différent, puisque celle-ci est déjà présente et ce sont les habitations des Gadje qui se joignent à l'espace de stationnement des Voyageurs. Ainsi, les conflits qui souvent précèdent la création d'une aire d'accueil ne sont plus les mêmes. Le choix devient, pour les habitants des cités pavillonnaires (le plus souvent), de s'installer ou non sur cet espace. Néanmoins, une présence ancrée dans le temps de l'aire d'accueil efface certaines des craintes de ces nouveaux habitants. La périurbanisation, caractérisée par l'étalement urbain, permet ainsi à l'aire d'accueil de s'intégrer de façon adéquate dans le paysage communal. Certaines aires d'accueil deviennent de véritables quartiers, reliés aux nouveaux îlots d'habitations et aux services de la vie quotidienne, qui se développent avec la construction d'une cité pavillonnaire.

En revanche, certaines aires d'accueil en projet de création sont repoussées aux limites communales et s'inscrivent dans le même processus que celle du début des années 2000. C'est le cas, par exemple, de l'aire d'accueil de Chauvigny, qui est non seulement excentrée, mais aussi dissimulée dans le paysage. Les observations de terrain, mais surtout la consultation des rapports locaux et départementaux concernant les futures implantations des aires d'accueil, traduisent une logique d'isolement et d'éloignement qui se réitère. Les apprentissages issus des premières vagues de construction de lieux de halte au début des années 2000 ne sont que très rarement pris en compte.

Ainsi, les aires d'accueil, très récemment construites, reprennent dans leur ensemble une logique d'éloignement, sans forcément prendre en compte les observations faites des expériences précédentes. Les mutations urbaines, à l'origine du rapprochement entre les aires d'accueil et les espaces pavillonnaires participent activement et de manière non-préméditée à ce processus. En redéfinissant les localisations des lieux de halte, le processus de périurbanisation¹⁶⁸ a également repoussé (dans le cas des nouvelles réalisations) ou favorisé (dans le cas des anciennes aires d'accueil rejoint par l'habitat pavillonnaire et/ou collectif sédentaire) les rapports économiques et sociaux. L'éloignement des aires d'accueil amoindrit

¹⁶⁸ J'entends ici par processus de périurbanisation l'ensemble des évolutions spatiales y compris les décisions prises par les décideurs publics pour autoriser ces mutations urbaines.

les possibilités d'échanges commerciaux avec les Gadjé et entretient des représentations sociales. Les échanges sociaux sont affaiblis ou inexistants, du fait de cette distance spatiale. Ainsi, l'éloignement spatial participe de l'approfondissement de la distance sociale.

A la lumière de l'ensemble des éléments énoncés, le triptyque « ségrégation-périurbanisation-localisation des espaces de stationnement » semble être en interdépendance. Engagée depuis le début des années 1980, la dénonciation des espaces de relégation, dans lesquels sont confinées les populations défavorisées ou étrangères, n'écarte pas de nouveaux isolements, de sorte qu'*« il peut exister des affinités ou répulsions entre groupes sociaux, de sorte que la sur-représentation de l'un d'eux (par exemple les étrangers) peut entraîner un phénomène cumulatif de fuite des autres. On perçoit ici la possibilité d'un effet « boule de neige » nourrissant des disparités spatiales qui peuvent devenir importantes »*. (Charlot, 2006 : 11).

Si les choix résidentiels des populations habitant le centre se portent de plus en plus vers des lieux périphériques pour des raisons économiques, les Voyageurs quant à eux, n'ont pas la possibilité d'opter pour un lieu de stationnement. Des espaces spécifiques sont réalisés pour les accueillir. Les aires d'accueil sont un exemple concret du processus d'assignation spatiale qui traduit une fragmentation de l'espace, très perceptible (Navez-Bouchanine, 1998 : 69). L'influence de la périurbanisation sur la localisation des espaces de haltes (et donc sur celle des Voyageurs) possède un impact réel. Celle-ci oriente également les dynamiques économiques, puisqu'en redéfinissant les lieux de stationnement, elle influe sur les opportunités économiques.

Tableau 8. 1: Les répercussions de la périurbanisation sur la circulation des Voyageurs

Evolution des espaces urbains	Répercussions sur les espaces parcourus des groupes de gens du voyage
<p><i>Croissance de la population dans les zones de peuplement urbain :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Redistribution de la population et des activités entre villes et campagnes. ▪ Diminution générale de la population rurale ▪ Relocalisation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> → Transformation fondamentale des pôles du polygone de vie des gens du voyage → Nécessaire adaptation des espaces parcourus → Difficultés économiques voire abandon de certains pôles du polygone de vie
<p><i>Densification du tissu urbain et sub-urbain :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Disparition des faubourgs ▪ Multiplication des opérations urbanistiques fonctionnelles ▪ Segmentation du tissu urbain pour des affectations fonctionnelles (résidentiels, commerciales, industrielles, de loisirs) 	<ul style="list-style-type: none"> → Suppression des lieux de stationnement intra-urbain associés à des quartiers populaires : concentration du stationnement des gens du voyage sur de grands terrains d'accueil → Expropriation des parcelles non construites utilisées pour l'hivernage → Vastes espaces disponibles à la halte de courte durée de grands groupes familiaux → Conflits avec les nouveaux utilisateurs d'espaces occupés traditionnellement pour les haltes estivales
<p><i>Exurbanisation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Périurbanisation (diffusion des espaces résidentiels) ▪ Transformation permanente et emprise croissante des réseaux routiers ▪ Etablissement de configurations socio-spatiales 	<ul style="list-style-type: none"> → Conflits avec les nouveaux habitants → Multiplication des délaissés routiers favorables à la halte → Difficultés d'accès aux lieux de séjour habituels → Ségrégation spatiale des lieux de séjour à l'échelle des quartiers urbains et à celle des communes sub et périurbaines

Source : Humeau, 1989

Les observations faites par J.B Humeau, montrent l'importance de la périurbanisation sur la circulation traditionnelle des Voyageurs. Néanmoins, un facteur essentiel est à considérer aujourd'hui : celui de l'obligation de stationnement. Cette dernière reste, malgré tout, intimement lié au phénomène de la périurbanisation, puisqu'elle joue un rôle fondamental sur la localisation des aires de stationnement.

Et justement, cette localisation des aires d'accueil est à elle seule un lieu de recherche pertinent, car elle est manifestement liée à des logiques urbaines spécifiques. En effet, dans le même temps qu'elles sont sous l'influence de politiques publiques, ces aires d'accueil représentent également un enjeu social.

2.3. Ailleurs mais pas chez moi : le phénomène NIMBY

Le phénomène NIMBY « Not In My Back Yard » décrit les actions et les protestations de riverains concernant une réhabilitation ou une création d'équipement dans leur espace de proximité. Notion née dans les années 1960 aux Etats-Unis, elle expose les pratiques de contestation contre les futurs changements d'un lieu de vie, changements qui seraient porteurs de nuisances diverses (Declève, De Rijck, 2002). Ainsi « *le phénomène NIMBY exprime un conflit de proximité, il est lié, d'une part, à la crainte de voir le cadre de vie se modifier (diminution de la qualité de vie, de la sécurité, de la valeur de ses biens immobiliers) et, d'autre part, à la défense des intérêts des particuliers, même si la politique générale du projet est acceptée (ce qui n'est pas une règle générale). Dans le même temps, la population développe un sentiment de dépossession : quelque chose se passe sans que l'avis des principaux intéressés ne soit demandé et pris en compte* » (Brevard, 2008).

Bien plus qu'une « défense spatiale », le phénomène NIMBY décrit le plus souvent le rejet social dont font preuve les populations locales vis-à-vis de l'Autre, et ce en négociant la mixité sociale, en particulier lorsqu'il s'agit de la réalisation d'infrastructures spécifiques, tel qu'un foyer pour SDF ou pour jeunes délinquants (Subra, 2008). La gestion de l'altérité s'éprouve dans le cas du phénomène NIMBY, par la contestation et le refus.

A l'origine, le phénomène NIMBY s'attache à défendre des intérêts environnementaux. En effet, il prend ses sources dans des contestations liées à la modification des paysages (Marchetti, 2005). Il est notamment engagé suite à d'importants accidents survenus en France, comme l'explosion de la poudrerie de Grenelle en 1794 (*ibid.*). Le phénomène s'intensifie en France à partir des années 1970-1980, et donne au conflit de localisation, une importance particulière. L'évolution de la participation citoyenne¹⁶⁹, largement encouragée par les acteurs politiques, explique notamment ce renforcement des oppositions types NIMBY (*ibid.*), au point de se transformer parfois en « *ivresse démocratique* » (Minc, 1995) et rendant compliqué, voire impossible, toute négociation. Tandis que certains y voient un danger, d'autres estiment que le phénomène NIMBY n'est porté que par une vision réductrice et simplificatrice, alors qu'il permet d'apporter une nouvelle lecture de l'engagement citoyen et de l'investissement de la population locale dans la vie de la cité (Crozier, 1995). Ces contestations de proximité seraient le témoignage de l'évolution de l'investissement de la population à l'échelle locale. Le phénomène NIMBY est donc source de controverses, et malgré sa connotation « égoïste » et sa nature conflictuelle (Marchetti, 2005 : 15), c'est le terme qui est actuellement employé pour rendre compte des conflits de localisation (*ibid.*).

¹⁶⁹ Ce principe de participation est notamment explicité par deux lois : La loi du 17 juillet 1978 qui garantit à chaque citoyen l'accès aux documents administratifs concernant un projet d'infrastructure. La loi n° 83-630 dite « Loi Boucharneau » relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement qui implique directement les habitants dans les projets locaux (Texte abrogé et codifié par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 (JO n° 219 du 21 septembre 2000))

Progressivement, les contestations pour raisons environnementales évoluent vers des protestations diversifiées, plutôt portées par des tensions sociales, liées à la qualité des rapports entre les populations sur un même territoire. Ainsi les phénomènes de « *Nimby social* » (Subra, 2008) décrivent des conflits qui « *possèdent une particularité, celle de dénoncer non pas des nuisances environnementales ou des risques environnementaux (bruit, pollution de l'air, des eaux, destructions d'écosystèmes, de paysages, menaces sur les espèces, risques sanitaires) mais des nuisances "sociales" et des risques "sociaux"* ». Le glissement de l'intérêt environnemental vers celui de la tranquillité sociale apparaît réellement à partir des années 1980.

L'exemple des Voyageurs illustre de manière pertinente les formes que peut revêtir le phénomène NIMBY. D'ailleurs, les grands rassemblements religieux ponctuels, ou encore la réalisation d'une aire d'accueil, permettent d'expliquer le « syndrome » de façon assez juste de sorte que « *la plupart du temps, le stationnement et l'accueil des « gens du voyage » suscitent très rapidement de violents heurts et de virulentes oppositions, qu'il s'agisse d'un projet ou d'un stationnement réel. Les riverains, c'est-à-dire les habitants qui résident à « proximité » du lieu de réalisation de l'aire d'accueil ou d'un stationnement, sont généralement les premiers à se mobiliser contre, qu'il s'agisse d'un appel téléphonique en mairie pour « prévenir » ou bien d'une action plus organisée sous la forme d'association [...] Lorsque la décision d'implantation ne fait pas l'objet d'une concertation avec les riverains, ces derniers critiquent le manque de transparence de la commune vis-à-vis de ce projet. Les élus semblent en effet réserver le principe du débat public à d'autres pans de leurs politiques municipales, ce qui ne facilite pas la réalisation des aires d'accueil* » (Bidet, 2007¹⁷⁰). Bien plus qu'une mobilisation collective, c'est le rapport qu'entretient la population locale avec l'infrastructure (et ici manifestement, avec le groupe à qui s'adresse cette infrastructure) qu'il est intéressant de questionner. En effet, lorsqu'il s'agit de la réalisation d'une aire d'accueil, la récurrence avec laquelle se reproduisent ces manifestations engendre des blocages quant à l'application de la loi.

Concernant les aires d'accueil, ce sont, le plus souvent, les arguments paysager et foncier, qui sont signalés par les habitants. Ainsi, la dépréciation du paysage et la dévalorisation du patrimoine local sont autant de raisons évoquées pour légitimer une contestation. Par ailleurs, afin de légitimer leur opposition, l'argument de la « non-adaptation du terrain à l'habitat » est souvent mis en avant, démontrant ainsi leur refus, mais prouvant également leur « souci » de voir les groupes concernés vivre dans des circonstances plus décentes. Argument utilitaire ou réelle volonté de voir s'installer ces familles dans de bonnes conditions, les tensions liées à la réalisation d'une aire d'accueil restent fortement influencées par les représentations.

Les phénomènes type NIMBY se développent de manière récurrente lorsqu'une aire d'accueil est sur le point d'être réalisée dans une commune. Souvent reprises par les médias, ces

¹⁷⁰ BIDET Marie ; LAFARGUE Loïc (2007) Action publique et mobilisations face aux populations mobiles « indésirables » Le cas des gens du voyage et des rave-parties. Communication issu de Colloque International « La fabrique des populations problématiques par les politiques publiques ». MSHS de Nantes, 13,14,15 juin 2007. Voir aussi la thèse de Marie Bidet, soutenue en décembre 2009.

situations de protestation locale font échos à la difficile appréhension des populations circulantes en France. Si Philippe Subra parle de « NIMBY social » (2008), il existe également, à notre sens, le même syndrome lorsqu'«une intercommunalité doit choisir l'implantation de son aire d'accueil, et que chaque élu défend son territoire et ses potentiels électeurs.

Le phénomène NIMBY traduit néanmoins une prise de conscience : celle de l'existence de populations circulantes au sein de nos territoires. L'aire d'accueil permet, entre autres, la visibilité des Voyageurs. Ainsi, nous ne considérons pas le phénomène NIMBY comme un simple processus de contestation où les intérêts des uns et des autres sont défendus arduement, mais plutôt comme une rencontre, qui a le mérite d'interpeller les Gadjé sur la présence des Voyageurs dans l'espace local. Ces manifestations introduisent un dialogue entre les élus, les habitants, les associations et les Voyageurs eux-mêmes, sensibles à la question de leur reconnaissance au sein des espaces communaux.

Conclusion

Dans ce dernier chapitre, nous avons analysé la place de l'aire d'accueil au sein de la ville, et ce du point de vue de sa localisation géographique par rapport au centre-ville, à l'école et à la Gendarmerie. Les résultats montrent des espaces de stationnement, qui dans l'ensemble, sont excentrés, isolés, et qui illustrent le « *séparatisme français* » (Morin, 2004). A quelques exceptions près (citons l'exemple de La Rochelle, où l'aire d'accueil de Lagord est située non loin des nouveaux quartiers résidentiels), les espaces de stationnement sont, en majeure partie, confinés et dispersés sur des parcelles agricoles ou à proximité d'infrastructures industrielles. Ainsi, l'analyse du paysage de l'aire d'accueil donne une vision homogène du voisinage. Sur ce point, nous pensons que le syndrome NIMBY, caractérisé par les réactions hostiles de la population locale, peut influencer les localisations des aires d'accueil dans la commune. Les manifestations des habitants, vont parfois jusqu'à repousser le lieu de stationnement aux marges de la commune, comme c'est le cas pour l'aire d'accueil de Chauvigny dans le département de la Vienne.

Et c'est bien plus cela, l'environnement et la place de l'aire d'accueil dans la ville, plutôt que les distances, qui dérangent les Voyageurs interrogés. Au-delà d'un isolement spatial, c'est bien la distanciation sociale qui engendre le plus de craintes et de reproches. Par ailleurs, il semble primordial de préciser qu'il nous a été impossible de concrétiser nos observations par une analyse précise de la localisation et des distances ; en effet, l'absence de données statistiques fiables a totalement exclu le fait de pouvoir confirmer ou infirmer le caractère ségrégué des aires d'accueil. Ainsi, concernant la distribution des lieux de halte, il nous est statistiquement impossible d'affirmer que les Voyageurs sont plus sujets à la ségrégation que d'autres groupes de la population, notamment en termes d'accès aux services publics. Nous pouvons néanmoins, par la simple analyse de la distance, déceler des situations d'isolement au sein de l'espace communal. Aux vues de ces difficultés, nous avons préféré illustrer nos observations de terrain plutôt que de chercher à produire des données inexactes et approximatives.

CONCLUSION DE LA PARTIE 3 :

Comprendre en quoi consiste la vie au sein des espaces de stationnement était l'objectif de cette troisième partie. Nous avons ici mené notre réflexion de sorte que le glissement entre un espace fonctionnel et un lieu de vie soit identifié. L'aire d'accueil est un espace de tensions, de soumission, comme elle peut être un lieu d'échanges et de rencontres. Dans tous les cas, elle reste un espace complètement identifié à une population sous contrôle social (Robert, 2007 ; Laflamme, 2007).

La présentation de l'offre en matière d'accueil (chapitre 6) nous informe sur les possibilités de stationnement des familles. Cependant, l'inapplication de la loi complexifie la halte, d'autant plus que les Voyageurs ne sont pas satisfaits des espaces qui leur sont attribués. En effet, la vie familiale et communautaire ne peut se dérouler que très difficilement sur ces lieux, notamment à cause de leur agencement scindé et rectiligne. D'ailleurs, les nouveaux schémas départementaux montrent une évolution dans la réalisation des nouvelles aires d'accueil : elles sont désormais plus intimes et plus familiales, réduisant ainsi les risques de la cohabitation. Ces problèmes proviennent essentiellement d'une vision homogène du mode de vie des Voyageurs et d'une volonté de les « regrouper » dans des lieux uniques et identifiés. La démonstration qui en a été faite dans cette dernière partie, montre l'évolution du stationnement et de l'implication des Voyageurs dans leur lieu de halte (Chapitre 7). Il est alors pertinent de se questionner sur le devenir des aires d'accueil, qui sont actuellement en pleine période de changement, et qui se veulent être une meilleure réponse aux aspirations des résidents.

Le terrain familial, qu'il soit en location ou en propriété, semble être l'alternative privilégiée par les familles, et nous pensons que ce type de stationnement va prendre de plus en plus d'ampleur dans les années à venir. D'ailleurs, ils font, aujourd'hui, partie intégrante de la redéfinition des projets circulatoires. La circulation traditionnelle s'est ainsi adaptée aux exigences de l'Etat, pour qui le problème majeur résidait dans l'arrêt et le stationnement. Bien plus qu'une spécificité française, le développement de ces terrains familiaux est également observé au Royaume-Uni, où face aux carences des Etats, les circulants font l'acquisition de parcelles pour pouvoir y stationner en famille (Marguenaud, 2005 : 19). La Belgique connaît également ce phénomène, autant en Wallonie qu'en Flandre, où le problème de l'acquisition non-légale prend une ampleur considérable.

Nos deux territoires de recherche, sont sur ce point, opposés. En effet, si la région Poitou-Charentes dispose de 43 aires d'accueil, la Wallonie, quant à elle, n'en possède qu'une seule. Le cadre législatif vient en partie expliquer cette différence. Néanmoins, la Wallonie débute sa période préparatoire, et plusieurs communes se sont portées volontaires pour réaliser un dispositif d'accueil. Alors que les réalisations ne sont pas encore engagées, les acteurs locaux se rendent compte, néanmoins, des lacunes de leur futurs espaces de stationnement, notamment en termes d'équipements. Par ailleurs, le souci pragmatique vient devancer celui

de donner aux Voyageurs la possibilité de reproduire leur projet circulatoire. Sur ce point, les discours des interlocuteurs du Poitou-Charentes nous montrent combien les aires d'accueil ont un rôle considérable dans la modification de la circulation traditionnelle, et nous indique qu'ils se dirigent de plus en plus vers d'autres alternatives de stationnement comme le sont les terrains familiaux.

CONCLUSION GENERALE : La fin du Voyage ?

« Tuer le nomade c'est tuer la part de rêve où toute la société va puiser son besoin de renouveau » Proverbe Tzigane

Circulation traditionnelle et politiques publiques

Le cheminement adopté au cours de cette thèse nous permet d'observer l'évolution de la mobilité des Voyageurs en région Poitou-Charentes et en Wallonie. Les premières « intuitions de recherche », avaient particulièrement mis en lumière, par le biais des échanges, une « mobilité perdue ». Nous avons donc émis l'hypothèse principale que les politiques publiques possédaient une influence particulière sur la mobilité des Voyageurs. La France est un exemple significatif dans l'illustration de la gestion de la circulation des Rroms au sein des territoires nationaux. Elle est la seule dans l'Union Européenne, avec l'Irlande, à posséder une législation spécifique pour le stationnement des Rroms. En effet, les premières intentions d'une halte légiférée apparaissent en 1990 avec la loi Besson (article 28), visant à la mise en place du droit au logement. Ce n'est que dix ans plus tard que l'arrêt des Voyageurs est strictement cadré, par le biais de la loi de 2000 relative à « l'accueil et à l'habitat des Gens du voyage ». Cette législation s'adresse exclusivement aux Voyageurs, ce qui montre, de façon explicite, le rapprochement tacite effectué entre habitat, mode d'habiter et Rroms. Pourtant, cette thèse invite à considérer les modes d'habiter dans leur pluralité, les Voyageurs participant de cet enrichissement conceptuel par leur manière d'habiter les lieux et l'espace.

Par ailleurs, la mobilité est, depuis le début du 20^{ème} siècle, soumise à de nombreuses mesures de contrôle, s'apparentant fortement à des « opérations de restriction » de la mobilité. Sur ce point, notons que la loi de 1912, qui a instauré les carnets anthropométriques, n'a été abolie qu'à la fin des années 1960 et dans la continuité de politiques de surveillance, les titres de circulation ont été mis en place par la loi du 03 janvier 1969, qui encadre l'exercice des activités ambulantes sur le territoire français.

La Belgique, comme nous l'avons vu, n'est pas exempte d'une législation sur la mobilité et le stationnement des Voyageurs. Si la Flandre a inscrit l'accueil des Voyageurs dans ses préoccupations communales, la Wallonie, quant à elle, reste toujours en marge et est sujette à de nombreux problèmes de halte illicite, qui favorisent ainsi des relations tendues avec les Gadjé. Sur ce point, notons que la lutte contre le stationnement illicite était un des principaux objectifs des acteurs politiques en faveur de la loi de 2000 en France. La Wallonie s'attache actuellement à définir de nouveaux modes d'accueil en se référant à l'exemple français. Les premiers dispositifs d'accueil en région wallonne devraient voir le jour d'ici peu de temps.

Ces législations françaises (déjà établies) et wallonnes (en cours de réflexion) instaurent des espaces de stationnement particuliers. L'aire d'accueil est un des principaux modes d'accueil proposés aux Voyageurs. Néanmoins, les tensions qui émanent d'un tel équipement au sein de l'espace communal amènent inévitablement à se questionner sur la place faite aux populations circulantes, plus spécifiquement aux minorités, et à l'hospitalité des communes qui les accueillent : en effet, « la « République des proximités » ne rime pas spontanément avec l'hospitalité » (Aubin, 2005b : 139). La difficulté se pose dès l'instant où l'arrêt se manifeste (Robert, 2005 : 274) et ouvre la question de la tolérance et de l'hospitalité.

La région Poitou-Charentes et la Wallonie : deux exemples pertinents pour la démonstration

Pour illustrer et consolider les intuitions de recherche, je me suis penchée sur la région Poitou-Charentes et la Wallonie, qui sont apparues comme des terrains fertiles : ces deux territoires nous ont permis de comprendre « l'avant et l'après politique publique ». Par ailleurs, à une autre échelle, la France et la Belgique sont intimement liés par la circulation des Voyageurs. En effet, de nombreuses familles du voyage, françaises, franchissent la frontière pour déployer leur projet circulatoire. De plus, les missions évangéliques s'étendent de part et d'autre la frontière franco-belge, comme en témoignent les problèmes de stationnement rencontrés par la mission française « Vie et Lumière » en Wallonie, en juillet 2010.

La région Poitou-Charentes s'est avérée riche d'informations, notamment parce que sa situation géographique induit une fréquentation de Voyageurs dont la circulation possède des figures hétérogènes. Loin d'être antinomiques, ces multiples figures contribuent à la compréhension du voyage dans ses différentes facettes et démontrent le caractère non-figé de la circulation traditionnelle. La région a donc été un espace privilégié, qui nous a également permis d'assister à l'application de politiques publiques décidées à l'échelon national. Concernant cette législation, la région Poitou-Charentes est un bon observatoire de « l'obéissance législative », puisque les schémas départementaux ont été signés dans la lignée de la promulgation de la loi de 2000. La Vienne, quant à elle, avait déjà anticipé l'accueil en élaborant son premier schéma dès les années 1990. Ainsi, malgré un manque de places de stationnement dans les quatre départements -que nous jugeons plutôt relatif à l'évolution de la circulation qu'à la désobéissance- la région Poitou-Charentes a été un espace propice à la recherche, puisqu'elle entretient une Histoire commune avec les Voyageurs.

La région wallonne est apparue plus tardivement dans le cheminement scientifique. En effet, ce sont les Voyageurs, rencontrés en début de thèse, qui m'ont implicitement dirigée vers ce territoire, qui faisait partie intégrante du parcours passé ou actuel de quelques groupes. L'intérêt de ce deuxième terrain de recherche est devenu explicite, lorsque les acteurs locaux ont révélé vouloir accueillir les Voyageurs sur le même registre que la France. A partir de ce

moment, les deux espaces sont devenus complémentaires pour l'étude de la circulation et des politiques d'accueil. Enfin, au-delà de la comparaison, c'est bien le souci de mettre en lumière la complémentarité des territoires français et belges qui nous a importé dans ce travail. Ainsi, nous n'avons pas voulu nous engager dans de « *fausses comparaisons* », *qu'il s'agisse de l'analyse d'un seul cas [...] ou de la juxtaposition de monographies, sans tentatives de synthèses approfondies* » (Vigour, 2005 : 5). C'est pourquoi nous avons, par souci de rigueur, tenté d'élaborer un échange scientifique dynamique entre les différentes réalités observées sur ces deux terrains, malgré, parfois, un manque de données pénalisant. A vrai dire, nous pensons qu'il existe une volonté cachée de prévenir la Wallonie des conséquences d'une telle politique sur la circulation traditionnelle des Voyageurs.

Comprendre le voyage par le vécu de la circulation

Avant toute tentative d'explication scientifique, il est apparu nécessaire de saisir ce que le voyage, en tant que donnée, comprenait comme paramètres. Certes, le discours était primordial, mais la pratique était tout aussi décisive pour ressentir et s'approcher au plus près du sens du mot « voyage ». Si les Voyageurs pouvaient éprouver des difficultés à trouver les mots pour décrire le voyage, il n'en allait pas de même pour nous: il nous fallait transmettre des impressions et des sensations pour élucider, comprendre et faire entendre ce mot, car « *les lecteurs sont des voyageurs ; ils circulent sur les terres d'autrui, nomades braconnant à travers les champs qu'ils n'ont pas écrits* » (De Certeau, 1990).

Famille et voyage ne peuvent être dissociés. L'équilibre qui les lie est indéniablement évident : voyage et Voyageurs décrivent un tout : leurs forces sont complémentaires au point de s'annuler et devenir une réalité commune. Sur ce point, l'analyse des conséquences de la sédentarisation sur l'équilibre du groupe met à mis en évidence la nécessaire dépendance entre celui qui pratique et l'acte lui-même. D'ailleurs, l'accent que nous avons mis, soit sur le choix de la sédentarisation, soit sur celui de la soumission, est essentiel pour comprendre les logiques implicites entre voyage et famille. Néanmoins, les solidarités familiales perdurent le plus souvent malgré l'arrêt du voyage, mettant ainsi la famille au centre de toutes les attentions. En témoigne, d'ailleurs, la conservation des habitudes familiales en cas de sédentarisation du groupe.

L'analyse des discours a permis de mettre en lumière le projet circulaire -c'est-à-dire une circulation intentionnelle, réfléchie et stratégique- reproduit et entretenu par la famille. Il illustre précisément cette « *capacité nomade* » (Boyer, 2005a : 501) dont font preuve les circulants. L'attache aux lieux n'est plus une illusion. Sur ce point, les sentiments d'appartenance dévoilés par les Voyageurs rencontrés en Poitou-Charentes, illustrent parfaitement ce que peut représenter l'attache territoriale en situation de mobilité. En effet, s'entendre dire « *Je suis une manouche des Deux-Sèvres* » contrebalance de façon claire et explicite l'absence de liens territoriaux, propos trop souvent reproché aux Voyageurs. Ainsi

exposé, le projet circulaire est le fruit d'une autonomie familiale circulaire, où les solidarités et les intentions modèlent un parcours constitué de lieux stratégiques et d'habitudes de fréquentation. Le projet circulaire décrit ainsi un espace d'appropriations multiples (Séchet, Keerle, 2009), l'unité et l'identité du groupe.

Par ailleurs, même si nous avons typé les nouveaux « comportements circulatoires », la mobilité reste une pratique extrêmement changeante et fluctuante. C'est pourquoi, nous n'avons pas voulu classer la mobilité, comme les politiques publiques ont souhaité le faire. Par exemple, il aurait été aisé, d'après les parcours analysés dans le chapitre 3, d'établir une typologie en fonction de l'intensité de la circulation. Ainsi, nous aurions pu distinguer des « Voyageurs métronomes » (pour ceux qui ont un parcours réglé au jour près et qui se reconduisent chaque année sans changement), ou encore des « Voyageurs occasionnels » (pour ceux qui ne se déplacent qu'une ou deux fois à l'année). Cependant, nous estimons, qu'au regard de l'ensemble des données issues des recherches de terrain, il nous est difficile de réaliser un tel travail, d'autant que cette thèse s'engage à décrire une circulation qui s'adapte.

L'adaptation des pratiques circulatoires ou la capacité nomade

La volonté de ne pas s'inscrire dans une analyse et une démonstration pessimistes de l'évolution du voyage, nous a principalement conduit à considérer le dynamisme généré par la gêne institutionnelle et politique. Nous reconnaissons que les projets circulatoires ont été mis à mal par l'avènement des politiques publiques, mais nous avons accordé une importance particulière à l'analyse des comportements circulatoires développés en réponse à ces législations. Ainsi, le désordre, produit par l'intrusion législative, a engendré une réorganisation de la circulation traditionnelle; il illustre donc, de façon pertinente, « *la grande faculté d'adaptation des nomades face à un environnement ingrat [...] liée à leur capacité de mobilité* » (Piguet, 1999 : 36). Et c'est bien en jouant avec les modalités de la sédentarité que les Voyageurs ont pu reconfigurer leur mobilité. En effet, en modifiant l'intensité de leur fréquence et/ou de leur condition d'arrêt, ils ont réussi à conserver leur mode de vie circulant.

La sédentarisation apparaît alors comme une transition, pour certains Voyageurs. Pour d'autres, elle peut être définitive, mais elle participe pleinement de la mobilité de ceux qui sont encore en circulation (notamment des familles qui sont en halte prolongée sur des terrains familiaux). D'ailleurs, sur ce point, nous avons démontré que les habitudes quotidiennes liées au voyage perdurent pendant la sédentarité, ce qui nous a amené à concevoir son caractère provisoire et à privilégier le terme de « halte prolongée » plutôt que celui de « sédentarité ». D'autres termes apparaissent, comme celui de la « résidentialisation » pour décrire l'inscription locale des familles qui n'abandonnent pas pour autant leur pratique circulaire. Il peut également désigner le processus par lequel les groupes s'installent dans une halte prolongée. Dans tous les cas, il traduit une marque locale, comme le montre depuis plusieurs générations, l'installation de familles dans le quartier ouest de Poitiers, où terrains

familiaux et résidences classiques, habités par des Voyageurs en halte prolongée, occupent de plus en plus le paysage. La marque de la présence historique des familles dans ce quartier se traduit notamment en y observant leur regroupement.

Ces nouveaux comportements, sont à l'origine de trois phénomènes, mis en avant grâce à l'analyse de la circulation des Voyageurs. L'intensité de la circulation est une modalité qui permet la reconfiguration des projets circulatoires. Effectivement, on observe soit une intensification de la durée de la halte, soit une amplification de la mobilité. Dans les deux cas, c'est le temps qui est manipulé, pour préserver la circulation.

Enfin, l'acquisition multisites devient une pratique de plus en plus courante et recherchée par les Voyageurs, parce qu'elle permet non seulement le rebond d'un lieu vers un autre, mais aussi de pacifier l'arrêt en allégeant les problèmes liés au stationnement.

Entre fascination, rejet et contrôle : les Voyageurs et les Gadjé

Les relations entre les Gadjé et les Voyageurs ont été abordées de façon spécifique, du point de vue des représentations, de la cohabitation et des échanges culturels. Effectivement, l'aire d'accueil et les centres sociaux restent des lieux propices à la rencontre, bien que celui de stationnement soit souvent considéré comme une enclave dans lequel il est recommandé de ne pas pénétrer. Ces échanges ont pour objectif principal de favoriser la découverte de la différence entre deux populations qui cohabitent et pratiquent un même espace, mais séparément.

La question des représentations constitue également un point essentiel de cette recherche. Nous l'avons d'ailleurs abordée à l'aide d'une analyse d'articles de presse concernant les Voyageurs : cela nous a donné une grille de lecture intéressante pour comprendre une partie des clichés véhiculés sur les Rroms. Nous avons ainsi suggéré que les représentations sociales étaient de plus en plus influencées par le support médiatique. Par ailleurs, l'analyse des représentations entre les groupes culturels de référence, a permis de mettre en lumière la multiplicité des appartenances et le jeu des identités. Ainsi, la population rrom est un exemple riche et pertinent de la dynamique des identifications. Sur ce point précis, nous avons accordé une importance particulière à la façon dont les acteurs se nommaient eux-mêmes, afin de ne pas homogénéiser la population étudiée. Les principales dénominations ont donc été discutées au regard des réalités rencontrées sur le terrain. En outre, cette multiplicité des dénominations nous a très rapidement mis devant une évidence : l'apport statistique sur les Voyageurs reste faible et plus qu'approximatif. Au-delà des difficultés scientifiques posées par ce manque, perdure le constat que la mobilité reste une pratique difficilement saisissable, surtout quand elle fédère et organise un mode de vie.

La visibilité des Voyageurs s'opère aujourd'hui en grande partie grâce aux aires d'accueil. Identifié et associé à une population distincte, l'espace de halte officiel est aujourd'hui le lieu

du conflit, comme il peut être le lieu de vie. En effet, les tensions qui s'opèrent, autant à l'extérieur qu'à l'intérieur, démontrent que cet espace devient un élément essentiel du paysage communal, comme il se transforme pour les Voyageurs en lieu habité. D'ailleurs, le glissement entre la fonctionnalité première du lieu (le stationnement) et l'espace habité se remarque tout particulièrement dans l'observation des habitudes quotidiennes, les aménagements futurs du lieu et surtout dans les rapports de force qui se déploient entre les familles qui sont dans l'obligation d'y cohabiter.

L'ensemble de ces processus d'appropriation du lieu de stationnement, les sentiments d'appartenance revendiqués, la fréquentation régulière des communes, transforme le Voyageur en habitant de la ville dans laquelle il s'arrête. La pratique des espaces urbains montrent qu'il maîtrise la ville comme il contrôle l'espace.

Un jeu d'échelle permanent

L'analyse de la circulation des Voyageurs implique de manier alternativement échelle sociale et géographique. Effectivement, leur articulation était une exigence constante de l'objet de recherche en lui-même. Le jeu d'échelle devait continuellement être pris en compte afin de comprendre l'intégralité des phénomènes.

Ainsi, la politique publique nécessitait d'articuler l'échelon national (le pouvoir de décision), départemental (mise en place de la législation) et local (application concrète de la loi). Ces échelons ont aussi été sollicités pour appréhender la circulation des Voyageurs. En effet, si des familles possédaient une mobilité nationale (voire internationale), d'autres circulaient à une échelle régionale (les Voyageurs régionaux), tandis que certaines privilégiaient les déplacements locaux. Enfin, il nous a fallu jongler entre l'échelle du parcours et celle du lieu, afin de mieux comprendre le voyage dans son intégralité.

Il était également nécessaire de manipuler les échelles sociales. En effet, les multiples identifications par lesquelles sont désignés les Voyageurs nous ont, de fait, amené à choisir rigoureusement nos références identitaires en fonction du public interrogé. Cette « navigation » entre les échelles sociale et géographique n'a fait que renforcer l'idée d'une imbrication des sociétés sédentaires et circulantes, les référents oscillant entre le monde des Gadje et celui des Voyageurs ; cela nous permet donc d'affirmer l'existence d'un lien étroit entre ces deux -soi-disant- « mondes ».

La fin du Voyage ?

L'originalité de cette thèse réside dans l'appréhension dynamique de la contrainte et de la gêne. Quel est l'avenir du voyage ? Il est vrai que de nombreux Voyageurs s'inscrivent dans une halte prolongée, mais nous estimons que les nouveaux projets circulatoires, développés par les familles, s'apparentent à une reprise du voyage. Cette thèse affirme donc que les politiques publiques de stationnement et de circulation entraînent une redéfinition de la circulation traditionnelle et non un abandon massif de celle-ci. Par ailleurs, les solidarités familiales, initiatrices de l'équilibre des projets circulatoires, se renforcent devant le climat législatif de plus en plus répressif. C'est pourquoi nous avons érigé le parcours en projet circulatoire: celui-ci représente aujourd'hui un enjeu majeur face à la contrainte législative, notamment de par son caractère engagé, stratégique et solidement organisé.

Nous avons, par ailleurs, mis en évidence les conséquences de la mise en place des aires d'accueil – du stationnement balisé- sur les projets circulatoires traditionnels. Au-delà d'une simple redéfinition des pratiques circulatoires pour certaines familles et de l'inscription dans la halte prolongée pour d'autres, les aires d'accueil ont néanmoins permis aux Voyageurs de prétendre à leurs droits sociaux et d'accéder à l'instruction bien que celle-ci soit encore discrète.

Les Voyageurs ne se sédentarisent pas tous. Certains s'adaptent aux contraintes et en font des atouts dans la redéfinition de leur projet circulatoire. Dans le cas de nos deux espaces de recherche, les Voyageurs restructurent leur mobilité. Le voyage n'est donc pas éteint. Certains reprennent plus tard que d'autres, mais l'excitation qu'il génère et l'enthousiasme qu'il procure se font constamment ressentir au travers des discours. Par ailleurs, les jeunes Voyageurs que nous avons pu rencontrer n'ont fait que confirmer cette observation, puisque ceux-ci ont exprimé le souhait de s'inscrire dans la continuité du voyage, et ce malgré les contraintes. Il est donc possible d'envisager le voyage autrement que dans la perspective d'un avenir sédentaire.

Toi, le Manouche,

*Le regard noir mais pas farouche,
Sous des grands arbres tu te couches,
Et dans tes rêves, du doigt tu touches,
Cette liberté, qui te met l'eau à la bouche,
La vie est un grand voyage, sur un chantier semé de virages,
Mais cette liberté tu conserveras, toi le Manouche, toi le Gitan, sans ancrage*

*Swing et chanter, quoi de plus sage, dans un monde où règne le tapage,
Comme si sur un nuage, apparaissait han...d'un seul coup... un divin présage,
La musique t'emporte vers d'autres rivages et ainsi continue le voyage
Pour toi le Manouche, toi le musicien de passage...
Pas de maison, pas de garage, pas de bureau ni d'entrave mais du talent et du courage, pour
que continue, le voyage...
Comme une mélodie qui passe, les chemins s'entrelacent pour garder la trace de cette liberté
qui nous dépasse, toi le Gitan, toi le Manouche...*

*Au gré des vents, comme les nuages qui passent, sur les chemins qui s'entrelacent, caravanes
et populaces ont laissé comme une trace,
Cette musique qui nous attache et qui semble retenir le temps qui passe, toi le Gitan, toi le
Manouche, toi l'Homme libre, que rien ne casse.*

*Swing et chanter, quoi de plus sage, dans un monde, où règne le tapage,
Comme si sur un nuage, apparaissait d'un seul coup comme ça, euh..., un divin présage,
C'est beau... !
La musique t'emporte vers d'autres rivages et ainsi continue le voyage,
Pour toi le Manouche, toi le musicien de passage,*

*Pas de maison, pas de garage, pas de bureau ni d'entrave mais du talent et du courage pour
que continue... Le voyage*

*Comme une mélodie qui passe, les chemins s'entrelacent pour garder la trace, de cette liberté
qui nous dépasse, toi le Gitan, toi le Manouche, toi le musicien qui nous touche.*

*[Pas de maison, pas de garage, pas de bureau ni d'entrave, pas de maison, pas de garage, pas de bureau ni d'entrave, pas
de maison, pas de garage, pas de bureau ni d'entrave, mais du talent et du courage]*

*Comme une mélodie qui passe, les chemins s'entrelacent pour garder la trace de cette liberté
qui nous dépasse, toi le Gitan, toi le Manouche...*

Bibliographie

A

- Abdelnour, Sarah (2009) Microcrédit et travail au noir L'informalité est-elle soluble dans la solvabilité ? *Revue économique*, n° 5, vol. 60, pp. 1275-1300.
- Agier, Michel (2005) Ce qui rend les terrains sensibles...et l'anthropologie inquiète, In Bouillon, Florence ; Fresia, Marion ; Tallio, Virginie (Dir.) *Terrains sensibles, Expériences actuelles de l'anthropologie*, Paris : Centre d'études africaines, EHESS, pp. 175- 184.
- Amossy, Ruth (1991) *Les idées reçues : sémiologie du stéréotype*, Paris : Nathan, 215 p.
- Anderson, Niels (1923) *The Hobo: The Sociology of the Homeless Man*, Chicago: University Of Chicago Press, 296 p.
- Apparicio, Philippe ; Seguin, Anne-Marie (2005) *Evaluation de l'accessibilité aux services et aux équipements collectifs et privés pour les habitants des HLM à Montréal*, INRS : Urbanisation, Culture et Société, 37 p.
- Asséo, Henriette (2004) Les Gypsy Studies et le droit européen des minorités, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 5, n°51-4bis, pp. 71-86.
- Asséo, Henriette ; Vienot Agnès. *La politique et la guerre - Pour comprendre le XXe siècle européen*. Noesis Eds, 2002
- Asséo, Henriette (1994) *Les tsiganes : une destinée européenne*. Paris : Gallimard, 160 p.
- Asséo, Henriette (1993) Contrepoint : la question tsigane dans les camps allemands, *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 48, n° 3, pp. 567-582.
- Aubin, Emmanuel (2005a) Territoires et sécurité : La sécurité pourquoi la sécurité pour qui ? In, Dobrenko, Bernard (2005) *Territoires et Minorités : la situation des gens du voyage*, Limoges : Presses Universitaires De Limoges Et Du Limousin, pp. 125-144.
- Aubin, Emmanuel (2005b) *La commune et les Gens du Voyage*. Paris : Berger-Levrault, 295 p.
- Auzias, Claire (2002) *Funambule de l'histoire ; tsigane, entre préhistoire et modernité*. Baye : La digitale, 170 p.
- Azzam, Amin. Désignations, auto-désignations. *Ecarts d'identité : les mots de l'immigration*, 2007, vol.II, n°111, p. 91-94.

B

- Bachelard, Gaston [1957] (1983) *La poétique de l'espace*, PUF : Paris, 214 p.
- Bader, Christian (2007) *Yéniches: les derniers nomades d'Europe : suivi d'un lexique yéniche-français et français-yéniche*, Paris : L'Harmattan, 303 p.
- Badie, Bertand (1996) *L'international sans territoire*, Paris : L'Harmattan, 422 p.
- Bailly, Antoine ; Ferras, Robert ; Pumain, Denise (1995) *Encyclopédie de géographie*, Paris : Economica, 1167 p.

- Bassand, Michel ; Kaufmann, Vincent ; Joye, Dominique (2007) *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 411 p.
- Beersmans, Dirk (1990) Les gens du voyage en Belgique, *Etudes Tsiganes*, n° 3, pp. 14-21.
- Beersmans, Dirk (2010) La moitié des familles de Gens du Voyage n'a aucun endroit pour s'arrêter, *MRAX info*, n° 191, pp. 10-11.
- Begout, Bruce (2005) *La découverte du quotidien*, Paris : Allia, 600 p.
- Bengtson, Vern L.; Roberts, Robert. E. L. (1991) Intergenerational solidarity in aging families: an example of formal theory construction, *Journal of Marriage and Family*, n° 53, pp. 856-870.
- Benveniste, Martine (1994) Le territoire immigré et ses réseaux, in Fournier, Martine ; Vermès, Geneviève. *Ethnicisation des rapports sociaux : racismes, nationalismes, ethnicismes et culturalismes*, Paris : Ed. de L'Harmattan, pp. 140-148.
- Bergeon, Céline; Salin, Marion (2010) Qu'est-ce qu'être Manouche, Rom, Gitan ? Processus d'identification des populations Rroms. Au-delà des pratiques spatiales, *E-Migrinter*, n° 6, pp. 29-45.
- Bergeon, Céline (2003). *Les gens du voyage : approche géographique. L'exemple de la Charente-Maritime*. Mémoire de Maîtrise. Géogr. : Université de Poitiers, 138 p.
- Bergeon, Céline (2004) *Les Gens du Voyage : entre itinérance et sédentarité. L'exemple des Voyageurs de la Vienne et de la Charente-Maritime*. Mémoire de DEA. Géogr. : Université de Poitiers, 104 p.
- Bernand, Carmen (1994) Ségrégation et anthropologie, anthropologie de la ségrégation. Quelques éléments de réflexion, In Brun, Jacques ; Bernand Carmen ; Grafmeyer, Yves et al.. *La ségrégation dans la ville*. Paris : L'Harmattan, 1994, pp.73-84.
- Bertheleu, Hélène (2006) Les rapports sociaux constitutifs des groupes minoritaires et majoritaires : une étude sociologique, In Martinez, François ; Michaud, Marie-Christine (Dir.) *Minorité(s), Construction idéologique ou réalité ?* Rennes : PUR, 322 p.
- Berthet, Dominique. *Figures de l'errance*. Paris : L'Harmattan, 2007, 262 p.
- Bidet, Marie (2009) *Les gens du voyage, locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France*, Paris : ENS Cachan. 541 p. Mém. Doctorat : Socio : Paris : 2009.
- Birzéea, César (1996) Droits de l'homme et minorités dans les nouvelles démocraties européennes : les aspects éducatifs et culturels : rapport de l'atelier tenu à Lohusalu (Estonie), Strasbourg : Conseil de l'Europe, 142 p.
- Bizeul, Daniel. *Nomades en France : proximités et clivages*. Paris : éd. de l'Harmattan ; Bouguenais : URAGEV, 1993. 286p. Coll. Logiques sociales.
- Bizeul, Daniel (1989) *Civiliser ou bannir : les nomades dans la société française*. Paris : éd. de l'Harmattan, 269 p.
- Blanc, Nathalie (2008) Etique et esthétique de l'environnement, *EspacesTemps.net*, Textuel, [en ligne] http://nathalieblanc.free.fr/documents/eth_et_esthet_environnement.pdf
- Blum Le Coat, Jean-Yves ; Catarino, Christine ; Quiminal Catherine (2004) Les Gens du Voyage : errance et prégnance des catégories, in Gotman, Anne, *Villes et Hospitalités : les municipalités et les étrangers*. Paris : Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 157-176
- Blumer Herbert (1966), Sociological implications of the thought of George Herbert Mead, *American Journal of Sociology*, n° 71, vol. 5, pp. 535-544.

- Boev, Ivan (2008) *Introduction au droit européen des minorités*, Paris : L'Harmattan, 430 p.
- Bofill, Ricardo ; Véron, Nicolas (1995) *L'architecture des villes*, Paris : O ; Jacob, 293 p.
- Bonvalet, Catherine ; Lelièvre, Eva (1999) La mesure de l'hébergement, in Bonvalet, Catherine ; Grafmeyer, Yves ; Gotman, Anne (1999) *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, Paris : PUF, pp. 19-34.
- Bonvalet, Catherine ; Grafmeyer, Yves ; Gotman, Anne (1999) *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, Paris : PUF, 291 p.
- Bonville (de), Jean (2006) *L'analyse de contenu des médias : de la problématique au traitement statistiques*, Bruxelles : De Boeck, 451 p.
- Bordigoni, Marc (2007) *Les gitans*, Paris : Le Cavalier Bleu Editions, 125 p.
- Bouillon, Florence ; Fresia, Marion ; Tallio, Virginie (2005) *Terrains sensibles, Expériences actuelles de l'anthropologie*, Paris : Centre d'études africaines, EHESS, 208 p.
- Bouillon, Florence (2005) Pourquoi accepte-t-on d'être enquêté ? Le contre-don, au cœur de la relation ethnographique, in Bouillon, Florence ; Fresia, Marion ; Tallio, Virginie (Dir.) *Terrains sensibles, Expériences actuelles de l'anthropologie*, Paris : Centre d'études africaines, EHESS, pp. 75-95.
- Bourdieu, Pierre (1980) *Le capital social. Notes provisoires*, Actes de la recherche en sciences sociales, vol.31, pp. 2-3.
- Bourdieu, Pierre (1979) *Les trois états du capital culturel*, Actes de la recherche en sciences sociales, vol.30, p. 3-6.
- Bourdieu Pierre, (1978) *Sur l'objectivation participante. Réponse à quelques objections*, Actes de la recherche en sciences sociales, n° 23, pp. 67-69.
- Bourdin, Alain (2005) L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée, in Allemand, Sylvain ; Ascher, François ; Lévy, Jacques (2004) *Les sens du mouvement, Modernités et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, pp. 91-98.
- Bouvet Rachel (2006) Du parcours nomade à l'errance. Une figure de l'entre-deux, in Bouvet, rachel ; Carpentier, André ; Chartier, Daniel (Dir.) *Nomades, Voyageurs, explorateurs, déambulateurs*. Paris : L'Harmattan, 255 p.
- Bouvier, Pierre (1995) *Socio-anthropologie du contemporain*, Paris : Galilée, 175 p.
- Bouzouina, Louafi (2008) *Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines*. Lyon : Université Lumière Lyon 2. 257 p. Mém. Doctorat : Sc. Economiques : Lyon : 2008.
- Boyer, Florence (2008) *Du voyage comme terrain et du voyage sur le terrain : Une itinérance entre expérience et récit*. Communication présentée au colloque « A travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie » (Arras, 18-20 juin 2008). En ligne : http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/40/46/72/PDF/boyer_arras.pdf
- Boyer, Florence (2005a) *Etre migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire) : des parcours fixes, une spatialité nomade*. Poitiers : Université Sciences Humaines et Arts. 506 p. Mém. Doctorat : Géogr : Poitiers : 2005.
- Boyer, Florence (2005b) Le projet migratoire des migrants touaregs de la zone de Bankilaré : la pauvreté désaouée, *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien*, n° 8, 2005, pp. 47-67.
- Brachet, Julien (2008) *Géographie du mouvement, géographie en mouvement. La mobilité comme dimension du terrain dans l'étude des migrations*, Communication présentée au

- colloque « À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie » (Arras, 18-20 juin 2008) [En ligne] : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00358932/fr/>
- Brun, Jacques (1994) Essai critique sur la notion de ségrégation et sur son usage en géographie urbaine, in Brun, Jacques ; Rhein, Catherine ; Roncayolo, Marcel (et als.) (1994) *La ségrégation dans la ville*, Paris : L'Hamattan, pp. 21-57.
- Brevard, Lydiane (2008). *L'espace périurbain lointain : un espace théâtre de nouvelles pratiques sociales et spatiales*. Publication en ligne <http://eso.cnrs.fr/IMG/pdf/bl-3.pdf>
- Brunet, Roger; Ferras, Robert; Théry, Hervé (1993) *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Montpellier : RECLUS ; Paris : la Documentation Française, 470 p.
- Burgess, Ernest (1979) La croissance de la ville, introduction à un projet de recherche, in Grafmeyer, Yves ; Joseph, Isaac. *L'école de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Editions du Champ Urbain, 1979, pp. 131-147.
- Burgess, Ernest (1928) Residential segregation in American cities, *Annals of the American Academy of Political and Social Sciences*. 1928, Vol. CXXXX, pp. 197-115.
- Busino, Giovanni (1995) Bloc-notes d'un sociologue glaneur, *Revue Européenne des Sciences Sociales*, Tome XXXIII, n° 102, pp. 169-199.
- Busino, Giovanni (1993). Qu'est ce que la communauté selon les sociologues ?, in Busino, Giovanni, *Critiques du savoir sociologique*, Paris : PUF, coll. « Sociologies », pp. 125-142

C

- Cabrillac, Rémy (2009) *Le dictionnaire du vocabulaire juridique de l'étudiant en licence de droit*, Paris : Litec, 383 p.
- Cailly, Laurent (2009) Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept ? In Vanier Martin (2009) *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*. Rennes : PUR, pp. 151-156.
- Calvès, Gwénaële (1999) Avant propos, *Problèmes économiques et sociaux*, n° 822
- Capron, Guénala ; Cortès, Geneviève ; Guétat-Bernard, Hélène. Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires. Paris : Belin, 2005. pp. 9-23
- Caron, Armelle ; Torre André, « Vers une analyse des dimensions négatives de la proximité », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 7 : Proximité et environnement, mis en ligne le 10 mai 2006, Consulté le 17 novembre 2009. URL : <http://developpementdurable.revues.org/index2641.html>
- Carrère, Violaine ; Daadouch, Christophe (2000) Les Gens du Voyage en mobilité surveillée, *Plein Droit*, n° 46, pp. 5-10.
- Carrère, Violaine (1997) Des papiers pour circuler, des papiers pour stationner. *Plein Droit* n° 35, pp. 7-10.
- Casa-Nova, Maria-José (2007) Gypsies, ethnicity and the labour market : an introduction. *Romani Studies*, vol. 17 n°1, pp. 103-123
- Castells, Manuel (1972) *La question urbaine*, Paris : Maspero, 451 p.
- Caune, Jean (2000) La médiation culturelle : une construction du lien social », in « *Les Enjeux de la Communication* », [en ligne] - w3.u-grenoble3.fr

- Cavailhès, Jean (2004) L'extension des villes et la périurbanisation, *Villes et Economie*, Institut des Villes : La Documentation Française, pp. 157-184.
- Chalas, Yves (2009) De la trajectoire épistémologique récente du concept de territoire, in Vanier, Martin (Dir.) *Territoire, territorialité, territorialisation*, Rennes : PUR, pp. 177-180
- Chanal, Martine ; Uhry, Marc (2000) Gens du voyage : Le nécessaire renouvellement de l'intervention publique, *Hommes et Migrations*, n°1227, pp. 65-75
- Charlemagne, Jacqueline (2003) Tsiganes et voyageurs à l'épreuve de la modernité, *Panoramique*, pp. 120-127.
- Charlemagne, Jacqueline (1983) *Populations nomades et pauvreté*, Paris : PUF, 85 p.
- Charlot, Sylvie (2006) *Périurbanisation, ségrégation spatiale et accès aux services publics*, Dijon : CESAER UMR INRA-ENESAD, 133 p.
- Chattou, Zoubir ; Belbah, Mustapha (2002) *La double nationalité en question: enjeux et motivations de la double appartenance*, Paris : Karthala, 202 p.
- Chattou, Zoubir (1998) *Migrations marocaines en Europe : le paradoxe des itinéraires*, Paris : L'Harmattan, 254 p.
- Chebbah, Laure-Leyla (1996) La politique française d'intégration, entre spécifique et droit commun, *Hommes et Migrations*, n° 1203, pp. 13-18.
- Chignard, Louis (1995) Le système économique du voyage, *Hommes et Migrations : Tsiganes et voyageurs*, vol. 1188-1189, pp. 69-74.
- Choffel, Philippe « Les transformations des espaces urbains dans les années 90 : une périurbanisation au ralenti », *Regards sur l'actualité*, no 260, avril 2000.
- Chopin Armelle (2001) Nomade's land ou no man's land ? L'empreinte du nomadisme sur les représentations et les territorialités urbaines à Nouakchott, *Géographie et cultures*, n°39, p37-52.
- Chouvy, Pierre (2010) Antimonde, *EspaceTemps.net*, Mensuelles, [en ligne] <http://espacetemps.net/document8352.html>
- Clark, William A.V (1986) Residential segregation in American cities: e review and interpretation, *Population research and Policy review*, n° 5, pp. 96-129
- Clark, William A.V (1988) Residential segregation in American cities: e review and interpretation: interpreting the evidence, *Population research and Policy review*, n° 7, pp. 113-121.
- Cossé, Claire (2005) *L'économie des Voyageurs en Europe. Quelle reconnaissance ? : La diversité culturelle au sein des pratiques et de l'organisation économiques*, Paris : Codipe/Fnasat, 111 p.
- Corcuff Philippe (1995). *Les nouvelles sociologies. Constructions de la réalité sociale*. Paris : Nathan, 126 p.
- Coulon, A (1992) *L'école de Chicago*. Paris : PUF, coll. « que sais-je », n° 2639
- Courgeau, Daniel. *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale : migrations internes, mobilité temporaire, navette*. Paris : Ed. de l'Institut National d'Etudes Démographiques, 1988. 301p.
- Crang Mike (1998) *Cultural Geography*, London: Routledge, 215 p.
- Crickley, Anastasia (2005) « Editorial », *Equal Voices*, Vienne, n° 16, juin, revue d'information de l'Observatoire européen des phénomènes racistes et xénophobes.
- Crozier Michel (1995) *La crise de l'intelligence, essai sur l'impuissance des élites à se réformer*, avec Bruno Tilliette, Paris, Editions du Seuil, 200 p.

D

- Daghmi, Fathallah (2007) *Les images de « l'immigré » dans la presse française*, Paris : l'Harmattan, pp. 109-120.
- Dantier, Bernard (2003) *La Chose sociologique et sa représentation : Introduction aux Règles de la méthode sociologique d'Émile Durkheim*. Québec : UQAC, 54 p.
- Dardel, Eric [1952] (1990) *L'Homme et la terre. Nature de la réalité géographique*. Paris : CTHS, 136 p.
- De Certeau, Michel (1990) *L'invention du quotidien*, Paris : Union Générale d'Éditions, 374 p.
- Delclite Christophe. *Tsiganes en France au tournant du siècle : création d'une catégorie*, 1998, n°11, p. 57-83.
- Debarbieux, Bernard. Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain...In Vanier Martin. *Territoires, Territorialité, Territorialisation. Controverses et perspectives*. Rennes : PUR, 2009.
- Declève, Bernard; De Rijck, Kim (2002) *Usages et paysages de la ville en mouvement*, Louvain : Presse Universitaire de Louvain, 497 p.
- Dejean, Patrick (2009) Visibilité et invisibilité des églises évangéliques et pentecôtistes issues de l'immigration : une quête de reconnaissance, *e-migrinter*, n°4, pp. 38-47.
- Delépine, Samuel (2008) Les Tsiganes d'Europe : répartition des groupes et estimations du nombre, *Diploweb*, 14 septembre 2008
- Delépine, Samuel (2007a) *Quartiers Tsiganes. L'habitat et le logement des Rroms de Roumanie en question*, Paris : L'Harmattan, 167 p.
- Delépine, Samuel (2007b) *De la division sociale de l'espace à la ségrégation sociospatiale : Quelle légitimité terminologique pour le géographe ? L'exemple d'un quartier tsigane à Bucarest* [en ligne] <http://eso.cnrs.fr/spip.php?article300>
- Delépine, Samuel (2003) *Espaces tsiganes et villes roumaines: pour une nouvelle interprétation géographique et sociale*. Angers : Université Géographie Humaine et Sociale. 385 p. Mém. Doctorat : Géogr : Angers : 2003.
- Denis, Jean-Pierre ; Frachon, Alain (2007) *l'Atlas des religions : 200 cartes, tous les chiffres, pays par pays, les clés de la géopolitique*. Paris: Malesherbes Publications, pp.58-59.
- De Sivers, Fanny (1989) *Questions d'identité*, Paris : SELAF, 189 p.
- Desrosières, Alain (2008) *L'argument statistique, gouverner par les nombres*, Paris : Mines ParisTech-Les Presses, Tome II, 336 p.
- De Tapia Stéphane. La circulation des hommes et des biens dans le champ migratoire turc. Itinéraires et impacts économiques. In Adelhah, Fariba ; Bayard, Jean-François. *Voyages du développement. Emigration, commerce et exil*. Paris : Éditions Karthala, 2007, pp. 34-66
- De Tapia, Stéphane, Muller, Laurent (2000) *La création d'entreprises par les immigrés : un dynamisme venu d'ailleurs*, Paris : L'Harmattan, 268 p.
- Di Méo, Guy (1991) *L'homme, la société, l'espace*, Paris : Anthropos, 319 p.
- Di Méo, Guy (2002) Que faire du territoire ? In, Jean, Yves ; Calenge, Christian (2002) *Lire les territoires*, Tours : Maison des Sciences de l'Homme, pp. 289-293.
- Dittmar, Nicolas (2006) *L'Europe et ses minorités : quelle intégration ?* Paris ; Dittmar, 279 p.

- Dobrenko, Bernard (2005). *Territoires et Minorités : la situation des gens du voyage*, Limoges : Presses Universitaires De Limoges Et Du Limousin, 231p.
- Doerr, Joseph (1982) *Où vas-tu manouche ? : Vie et mœurs d'un peuple libre*. Bordeaux : Wallada, 321 p.
- Dogan, Mattéi; Rokkan, Stein (1969) *Quantitative ecological analysis in the social sciences*. Cambridge Ma : MIT Press, 1969, 607 p.
- Domenach, Hervé ; Picouet, Michel (1995) *Les migrations*. Paris : PUF, 127 p.
- Dubois, Jean ; Miterrand, Henri ; Dauzat, Albert (2009) *Dictionnaire étymologique*, Paris : Larousse, 893 p.
- Duborgel, Bruno (1982) *Espaces en représentation*, Saint-Etienne : CIEREC, 187 p.
- Ducan, Otis Dudley; Ducan Beverly (1957) *The Negro population of Chicago: a study of residential succession*, Chicago: University of Chicago Press, 367 p.
- Dumont Marc ; Bosse, Anne "L"au-delà des villes contre l"entre-deux des villes.", *EspacesTemps.net*, Mensuelles, 17.05.2006
- Dumoulin, Brigitte (2001) *La ville et ses frontières: de la ségrégation sociale à l'ethnisation des rapports sociaux*, Paris : Ed. Karthala, 252 p.
- Dupont, Louis (2008) *Géographie et Médiance. Vivre et habiter l'espace*, Paris : L'Harmattan, 141 p.
- Durand, Marie-Françoise ; Lévy, Jacques ; Retailé, Denis (1994) *Le monde, espaces et systèmes*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques : Dalloz, 565 p.
- Duranteau, Camille (1999) *La santé des gens du voyage. Approche sanitaire et sociale*. Paris : l'Harmattan, 160 p.
- Durkheim, Emile (1975) *Textes. 1. Eléments d'une théorie sociale*, Paris : Minuit, 509 p.
- Durkheim, Emile [1895] (1983) *Les règles de la méthode sociologique*, Paris : Presses universitaires de France, 149 p.
- Durousseau, Sylvie (2003) *Urbanisme et Gens du Voyage* [en ligne] <http://www.gridauh.fr/sites/fr/fichier/3f4dd56648ae5.pdf>

E

- Ellul, Jacques (1987) *La raison d'être : médiation sur l'ecclésiaste*, Paris : Ed. du Seuil, 313 p.
- Enrikin, Nicholas J (2003) Le lieu. In Lévy Jacques, Lussault Michel. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, pp.
- Etienne, Bruno (2007) Représentations médiatiques et discours politiques sur l'étranger immigré, in Stora, Benjamin ; Temime, Emile. *Immigrations. L'immigration en France au XXème siècle*, Paris : Hachette Littératures, pp. 299-330.

F

- Falque, Edith (1971). *Voyage et tradition : approche sociologique d'un sous groupe tzigane, les manouches*. Paris : Payot, 261 p.

- Fenster, Tovi (2004) *The Global City and the Holy City: Narratives on Planning, Knowledge and Diversity*, London: Pearson, 329 p.
- Fine, Agnès ; Ouellette, Françoise-Romaine (2005) *Le nom dans les sociétés occidentales contemporaines*, Toulouse : Presses Universitaire du Mirail, pp. 13-44.
- Fonseca, Isabel. *Enterrez-moi debout : l'odyssée des Gitans*. Paris : Albin Michel, 2003. (Latitudes). 400 p.
- Formoso, Bernard. *Tsiganes et sédentaires : la reproduction sociale d'une société*. Paris : éd. de l'Harmattan, 1987. 262 p.
- Fouchier, Olivier (2009) *Gadje-Romale, un patchwork tsigane*, Paris : Publibook, 189 p.
- Frerot Anne-Marie (1993) *La perception de l'espace en Adrar de Mauritanie*, Thèse d'État, Lettres, Aix-Marseille 1, 3 vol, 615 p.
- Freysenet, Michel ; Regazzola, Thomas ; Retel, Jacques-Olivier (1971) *Ségrégation spatiale et déplacements sociaux*, Paris : Centre de Sociologie Urbaine, 161 p.

G

- Gagné, Jean ; Dorvil, Henri (1988) L'itinérance : regard sociologique, *Revue québécoise de psychologie*, vol. 9, n°1, pp. 63-78.
- Gallais, Jean (1967) De quelques aspects de l'espace vécu dans les civilisations du monde tropical, *L'Espace géographique*, n°1, pp. 5-10.
- Garfinkel, Harold (1967) *Studies in ethnomethodology*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 288 p.
- Gasnier, Arnaud (2004) Requalification, ré-appropriation et urbanité, *ESO - Travaux et documents de géographie sociale*, séminaire appropriation, no 21, pp. 35-39.
- Gataly, John G (1989) Pastoralisme, sédentarisation et Etas en Afrique de l'est ; *Etats et Sociétés nomades*, n°34, pp. 39-50.
- Genestier, Philippe (2005) Le vocable « ségrégation » et ses connotations, in BUISSON, Marie-Andrée ; Mignot, Dominique (Eds.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles : De Boeck, pp. 19-37.
- George, Pierre ; Verger, Fernand (1996) *Dictionnaire de la géographie*. Paris PUF, 500p.
- Ghasarian, Christian (2002) *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*, Paris: Armand Colin, 248 p.
- Gide, André (1951) Journal, 1889-1939, In *La Pléiade, tome I*. Paris : Gallimard, 1379 p.
- Gilbert, Anne; Bock, Michel ; Thériault, Joseph Yvon (2009) *Entre lieux et mémoire : l'inscription de la francophonie canadienne dans la durée*, Ottawa : Les Presses de l'Université d'Ottawa, 368 p.
- Giroud, Matthieu (2008) *Résister en habitant ? Renouveau urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)*, Poitiers : Université Sciences Humaines et Arts. 518 p. Mém. Doctorat : Géogr : Poitiers : 2005.
- Glazer, Nathan (1987) *Affirmative Discrimination: Ethnic Inequality and Public Policy*, Cambridge, Mass, London: Harvard University Press, 1987, 248 p.
- Glaster, George (1989) Residential segregation in American cities: a future response to Clark, *Population research and Policy review*, n° 8, pp. 181-192.

- Glaster, George (1988) Residential segregation in American cities: a contrary review, *Population research and Policy review*, n° 7, pp. 113-121.
- Gotman, Anne (2004) L'hospitalité façonnée par le droit : la loi Besson sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage. In Gotman, Anne. *Villes et Hospitalités : les municipalités et les étrangers*. Paris : Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 199-234.
- Gotman, Anne (2001) *Le sens de l'hospitalité*, Paris : PUF, 507 p.
- Gourcy (de), Constance (2005) *L'autonomie dans la migration : réflexion autour d'une énigme*, Paris : L'Hamattan, 347 p.
- Grafmeyer, Yves (1999) L'hébergement par les parents et les proches, in Proches et Parents : l'aménagement des territoires, *Travaux et Documents*, Cahier n° 143, Paris : INED, pp. 135-177.
- Grafmeyer, Yves (1996) La ségrégation spatiale, in Paugam, Serge (Ed.) *L'exclusion, l'état des savoirs*, Paris : Ed. la Découverte, pp. 209-217.
- Grafmeyer, Yves (1994) *Sociologie urbaine*, Paris : Nathan, 127 p.
- Grafmeyer, Yves et Joseph, Isaac (1990) *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Aubier, 377 p.
- Grandjean, Pernelle (2009) *Construction identitaire et espace*, Paris : L'Harmattan, 202 p.
- Granovette, Mark (1985) *Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness*, *AJS*, vol. 91, n° 3, pp. 481-510.
- Gravier, Mireille (1993) *Le Tagant entre Sahel et Sahara*, Thèse de doctorat, Géographie, Avignon, 305 p.
- Guillebaud, Jean-Claude (2002). *La responsabilité du monde*. Actes du congrès AIUTA, 2-5 octobre, Genève, Suisse. Thème 1 : citoyenneté
- Guiraud, Jean-Claude. La santé des Tsiganes en question. *Etudes Tsiganes*, vol.14, 2000. pp. 46-47.

H

- Hall, Edward Twitchell (1969) *the Hidden Dimension*, New York: Anchor books, 217 p.
- Heidegger, Martin [1954] (1958), *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 349 p.
- Hily, Marie-Antoinette ; Berthomière, William (2006) Décrire les migrations internationales. Les expériences de la co-présence, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 22, n° 2, pp. 67-82.
- Houssay-holzschuch, Myriam (2006) Antimondes : Espaces en marges, espaces invisibles, *Géographie et Cultures*, n° 57, pp. 1-3.
- Humeau, Jean-Baptiste (2007) Avant Propos, in Delépine, Samuel (2007) *Quartiers Tsiganes : l'habitat et le logement des Roms de Roumanie en question*, Paris : L'Hamattan, pp. 7-8.
- Humeau, Jean-Baptiste (2003) Vers une ségrégation croissante des familles tsiganes. *Territoire. La revue de la démocratie locale*, n°435, p.32-35
- Humeau, Jean-Baptiste (1995) *Tsiganes en France. De l'assignation au droit d'habiter*, Paris : éd. de l'Hamattan, 409 p.
- Humeau, Jean-Baptiste (1994a) Les politiques d'intégration à l'égard des gens du voyage en France au début du siècle, In Sanguin, André-Louis. *Les minorités ethniques en Europe*, Villeneuve d'Ascq : Université des sciences et technologies de Lille, pp. 345-366.

- Humeau, Jean-Baptiste (1994b) Les tsiganes en Europe. Problématique géographique. *Espace, Populations, Sociétés*, n°3, p.349-358
- Humeau, Jean-Baptiste. Croissance urbaine récente et lieux de séjour des Gens du Voyage. *Etudes tsiganes*, 1989, n° 1-2, p.7
- Humeau, Jean-Baptiste (1986) Aménagement de l'espace et nomadisme. De l'alibi à l'ambivalence. *Etudes tsiganes*, n°3, p.29-34

I

- Inpes (2007) Santé des Gens du Voyage : des associations se mobilisent. *La santé de l'homme*, n° 390, pp. 4-6.

J

- Jaulin, Béatrice (2000) *Les roms de Montreuil-sous-bois*. Paris : Autrement, 143 p.
- Jodelet, Denise (1989) *Les représentations sociales*. Paris : PUF, 424 p.
- Joing, Jean-Luc ; Fort, Fabrice, Mouton, Jean-Philippe (2007) *La bonne gouvernance des associations*, Paris : L'Hamattan, 182 p.
- Jolivet, Marie-José. *Logiques identitaires, logiques territoriales*. Paris : Ed. de l'Aube ; IRD, 2000. 195 p. Coll. Autrepert ; 14.
- Juteau Danièle (1999) *L'ethnicité et ses frontières*, Montréal : Presses Universitaires de Montréal, 226 p.

K

- Kastoryano, Riva (2005) *Les codes de la différence : race, origine, religion, France, Allemagne, Etats-Unis*. Condé-sur-Noireau : Sciences PO les Presses, 321 p.
- Kaufmann, Vincent (2004) La mobilité comme capital ? In Montulet, Bertrand ; Kaufmann Vincent (2004) *Mobilités, fluidités...libertés*, Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 25-41.
- Keslassy, Eric (2004) *De la discrimination positive*, Rosny-Sous-Bois : Ed. Bréal, 95 p.
- Klein, Juan-Luis (1986) Des genres de vie aux modes de vie : splendeur et déclin de la géographie régionale au Québec, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 30, n° 80, p. 203-216.

L

- Lacouture, Jean (1988) L'histoire immédiate, in Le Goff, Jacques. *La Nouvelle Histoire*. Bruxelles : Ed. Complexe, 334 p.

- Laflamme, Valérie ; Lévy-Vroelant, Claire ; Robertson, Douglas (2007) *Le logement précaire en Europe : aux marges du palais*, Paris : L'Harmattan, 427 p.
- Lahire, Bernard, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris, Nathan, 1998, 271 p.
- Lamotte, Jean-Luc (2001) *Introduction à la théorie de la médiation : l'anthropologie de Jean Gagnepain*, Bruxelles : De Boeck Université, 168 p.
- Lechartier, Clément (2005) *L'espace nomade du pouvoir politique en Mauritanie*, Rouen : Université de Rouen, UFR des Lettres et Sciences Humaines, 338 p. Th. doct. : Géogr. : Rouen : 2005.
- Lelièvre, Eva ; Lévy-Vroelant, Claire (1992) *La ville en mouvement. Habitat et habitants*. Paris : L'Harmattan, 357 p.
- Lazarsfeld, Paul Felix (1970) *Philosophie des sciences sociales*. Paris : Gallimard, 129 p.
- Lebart, Ludovic ; Tabard, Nicole (1971) Applications des méthodes d'analyse des données à la préparation des enquêtes auprès des ménages, morphologie sociale des communes de la région parisienne, *Journal de la Société et de la Statistiques de Paris*, 2^e-4^e trimestre, pp. 108-121.
- Leblon, Bernard (2003) *Le livre des gitans de Perpignan*, Paris : L'Harmattan, 176 p.
- Le Boulch, Gaël (2001), *Les services de proximité : Définition, Modèle de Gestion, Application à la Dynamique Local/Global des territoires*, Thèse de sciences de gestion, Université Paris IX Dauphine, CREPA.
- Le Bras, Hervé (1998) *Le Démon des origines*, Paris : Ed. de l'Aube, 192 p.
- Leborgne, Mathieu (2006) *L'espace d'un oubli. Le rôle des mémoires collectives dans la construction du sentiment d'appartenance territoriale : le cas du Parc naturel régional du Verdon*, Marseille : EHESS-Marseille. 583 p. Mém. Doctorat : socio : Marseille, 2006.
- Lefebvre Henri, [1973] (2000a) Espace et politique. *Le droit à la ville II*, Paris, Anthropos, 175 p.
- Lefebvre, Henri (1970) *La révolution urbaine*, Paris : Gallimard, 255 p.
- Lefebvre, Henri (1966) *L'habitat pavillonnaire*, Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme, 148 p.
- Legros, Patrick ; Monneyron, Frédéric ; Renard, Jean-Bruno ; Tacussel, Patrick. *Sociologie de l'imaginaire*. Paris : Armand Colin, 2006. 236 p.
- Lelièvre, Eva; Lévy-Vroeland, Catherine (dir.) (1992) *La ville en mouvement: habitat et habitant*. Paris : L'Hamattan, 357 p.
- Le Marchand, Arnaud (2007) Travail mobile et habitat non-ordinaire dans les villes portuaires, in Laflamme, Valérie ; Levy-Vroelant, Claire ; Robertson, Douglas, *Le logement précaire en Europe : aux marges du palais*, Paris : L'Harmattan, pp. 243-254.
- Le Play, Frédéric (1989) *La Méthode sociale : abrégé des « Ouvriers européens »*. Paris : Méridiens-Klincksieck, 652 p.
- Les Echos Du Logement (2006) *Les Gens du Voyage dans nos villes*, n°1, pp. 32-40
- Lévi-Strauss, Claude (1955) *Tristes Tropiques*, Paris : Plon, 462 p.
- Lévy, Jacques ; Lussault, Michel (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 1033 p.
- Lévy, Jacques ; Lussault Michel. Centre culturel international (Cerisy-la-Salle, Manche) colloque (1999-09). *Logiques de l'espace et esprits des lieux*. Paris : Belin, 2000. 351 p. Coll. Mappemonde.

- Lévy-Vroelant, Marie-Claire (2004) *Le logement des migrants en France du milieu du 19^{ème} siècle à nos jours*, Historiens et Géographes, N° 385, pp. 147-165.
- Lévy-Vroelant, Marie-Claire (2000) *Logements de passage : formes, normes, expériences*, Paris : L'Harmattan, 297 p.
- Liégeois, Jean-Pierre (2009a) *Roms et Tsiganes*. Paris : La Découverte, 125 p.
- Liégeois, Jean-Pierre (2009b) Les Roms, un peuple méconnu ? *Diasporiques*, n° 6, pp. 1-6.
- Liégeois, Jean-Pierre (2007) *Roms en Europe*, Strasbourg : Ed. du Conseil de l'Europe, 311 p.
- Liégeois, Jean-Pierre (1995) L'émergence internationale du mouvement politique Rom, *Hommes et Migrations*, n° 1188-1189, pp. 38-44.
- Liégeois, Jean-Pierre (1994) *Roma, Tsiganes et Voyageurs*. Strasbourg : les Editions du Conseil de l'Europe, 315 p.
- Liégeois, Jean-Pierre (1985) *Tsiganes et voyageurs : données socio-culturelles, données socio-politiques*. Strasbourg : Conseil de la coopération culturelle, 232 p.
- Lima, Stéphanie (2009) Le dépassement des territoires : bâtisseurs et passeurs d'espaces, in Vanier, Martin (2009) *Territoires, territorialités, territorialisation. Controverses et perspectives*, Rennes : PUR, pp. 167-173.
- Lopez Sala, Ana María (2004) Politique migratoire et discrimination dans le cas espagnol, *Confluences Méditerranée*, n° 48, pp. 137-142.
- Lotman, Youri (1999) *La sémiosphère*, Limoges : PULIM, 149 p.
- Lussault, Michel (2007) *L'homme spatial*, Paris : Ed. du Seuil, 363 p.

M

- Madoré, François (2004). *Ségrégation sociale et habitat*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 251 p.
- Ma Mung, Emmanuel (2009) Le point de vue de l'autonomie dans l'étude des migrations internationales : « penser de l'intérieur » les phénomènes de mobilité, In Dureau, Françoise ; Hily, Marie-Antoinette (2009) *Le monde de la mobilité*, Rennes : PUR, pp. 25-38.
- Ma Mung, Emmanuel (2006) Négociations identitaires marchandes, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 22, n° 2, pp. 83-93.
- Ma Mung, Emmanuel (1999) *Autonomie, migrations et altérité*. Poitiers : Université de Poitiers. 448 p. HDR : Géogr. : Poitiers, 1999.
- Marandon, Gérard (2003). *Au-delà de l'empathie, cultiver la confiance : clés pour la rencontre interculturelle*. Interculturalidad y confianza, n° 61-62, pp. 259-282
- Marantzidi, Nikos (1999) *Clientélisme politique et exclusion sociale : le cas des Tsiganes en Grèce*, Politique et Sociétés, vol. 18, n° 3, pp. 145-161.
- Marchetti, Nicolas (2005) *Les conflits de localisation : le syndrome NIMBY*, Montréal : CIRANO, pp. 1-32.
- Marguenaud, Jean-Pierre (2005) Les Minorités itinérantes et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, in DOBRENKO, Bernard (Ed.) *Territoires et Minorités : la situation des gens du voyage*, Limoges : Presses Universitaires De Limoges Et Du Limousin, pp. 17-30.

- Marié, Michel (2005) Préface, in *L'autonomie dans la migration : réflexion autour d'une énigme*, Paris : L'Harmattan, pp. 7-14.
- Martiniello, Marco ; Simon Patrick (2005) Rapports de domination et luttes autour de la représentation dans les sociétés post-migratoires. *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol 21 n°2, pp. 7-18.
- Massey, Doreen (1995) The conceptualization of place, in MASSEY, Doreen ; JESS, Pat (Ed.), *A place in the world? Place, Culture and Globalization*, Oxford: Oxford University Press, pp. 45-85.
- Mauger, Gérard (2007) Mode de vie, *Dictionnaire de sociologie*, Paris : Encyclopædia Universalis et Albin Michel, pp. 551-553.
- Maurice Marc, Deloménie Dominique (1976) *Mode de vie et espaces sociaux. Processus d'urbanisation et de différenciation sociale dans deux zones urbaines de Marseille*, Paris : La Haye : Mouton, 223 p.
- Maurin, Eric (2004) *Le ghetto français: enquête sur le séparatisme social*, Paris : Le Seuil, 95 p.
- Maximoff, Matéo (2003) *le Prix de la liberté*, Châteauneuf-les-Martigues : Wallâda, 305 p.
- Maximoff, Matéo (1993) *Routes sans roulottes*, chez l'auteur.
- Maximoff, Matéo (1992) *Ce monde qui n'est pas le mien*, chez l'auteur.
- Maximoff, Matéo (1990) *Dites-le avec des pleurs*, chez l'auteur.
- Melé, Patrick (2009) Identifier un régime de territorialité réflexive, in Vanier, Martin (Dir.) *Territoire, territorialité, territorialisation*, Rennes : PUR, pp. 45-56.
- Merchat, Daniel. *Accueil et stationnement des Gens du Voyage : organisation, autorisation, interdiction, expulsion*. 2^{ème} éd. Paris : Le Moniteur, 2000. 238p.
- Minc, Patrick (1995) *L'ivresse démocratique*, Paris : Gallimard, 266 p.
- Monnier, Bernard (2006) Tsiganes, gens du voyage, ancrage territorial et reconnaissance sociale : la situation en Ile-de-France, *Différences - Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples* – n° 259 - Juillet-Août-Septembre, pp. 33-36.
- Monnier, Bernard (2005) Une reconnaissance de la diversité. In DOBRENKO, Bernard. *Territoires et minorités : la situation des gens du voyage*, Limoges : Presses Universitaires De Limoges Et Du Limousin, pp. 9-12.
- Monnin, Luc (1998). L'accueil des gens du voyage. Quels critères de choix. *Etudes Tsiganes*, vol.11. pp.126-131
- Montandon, Alain (2001) *L'hospitalité : signes et rites*. Clermont-Ferrand : Presses Universitaires Blaise Pascal : Centre de recherches sur les littératures modernes et contemporaines, 293 p.
- Morokvasic-Muller, Mirjana (1999) La mobilité transnationale comme ressource : le cas des migrants de l'Europe de l'Est, *Cultures & Conflit*, n° 33-34, pp. 105-122.
- Moscovici, Serge (1997) Des représentations collectives aux représentations sociales : Eléments pour une histoire, in Jodelet Denise. *Les représentations sociales*, Paris : P.U.F, pp. 79-103.
- Moulin, Brigitte (2001) *La ville et ses frontières*. Paris : Karthala, 252 p.
- Muresan, Raluca (2003) *Les Tsiganes « au marteau »: transactions identitaires chez les chaudronniers de Sarulesti, Roumanie*, Québec : Presses de l'Université Laval : CELAT, 173 p.

N

- Nadir, Marouf (2005) *Les fondements anthropologique de la norme maghrébine : hommage à Jacques Berque*, Paris : L'Harmattan, 325 p.
- Navez- Bouchanine, Françoise (1998) Fragmentation spatiale et stratégies résidentielles, In Haumont, Nicole ; LEVY, Jean-Pierre (Eds.) *La ville éclatée : quartiers et peuplement*, Paris : L'Harmattan, 261 p.
- Neveu, Catherine (2004) Les enjeux d'une approche anthropologique de la citoyenneté, *Revue Européennes des Migrations Internationales*, n° 3, vol. 20, pp. 89-101.
- Neveu, Catherine (1993) *Communauté, nationalité et citoyenneté: de l'autre côté du miroir, les bangladeshis de Londres*, Paris : Ed. Karthala, 399 p.
- Noin, Daniel (2009) *Le nouvel espace français*, Paris : Armand Colin, 250 p.
- Nora, Pierre (1984) *Les lieux de mémoire*, Paris : Gallimard, 674 p.
- Nouss, Alexis ; Laplantine, François (2001) *Métissages, de Arcimboldo à Zombi*, Paris : Pauvert, 633 p.

O

- Offner, Jean-Marc ; Pumain, Denise (1996) *Réseaux et Territoires : significations croisées*. La Tour d'Aigue : éd. de l'Aube, 280 p.
- Okely, Judith (2007) La justice des Tsiganes contre la loi des Gadje, *Ethnologie Française*, n° 2, Vol. 37, pp. 313-322.
- Okely, Judith (1983) *The Traveller Gypsies*, Cambridge: Cambridge University Press, 250 p.
- Olivier De Sardan, Jean-Pierre (2003) *L'enquête socio-anthropologique de terrain : synthèse méthodologique et recommandations à usage des étudiants*, Niamey : LASDEL, 58 p.
- Olivier De Sardan, Jean-Pierre (2000) Le « je » méthodologique. Implication et explication dans l'enquête de terrain, *Revue française de sociologie*, vol. 41, n° 3, pp. 417-445.
- Olivier De Sardan, Jean-Pierre (1996) La violence faite aux données, *Enquête*, [En ligne], mis en ligne le 19 décembre 2007. URL : <http://enquete.revues.org/document363.html>. Consulté le 12 mai 2009.
- Olivier De Sardan, Jean-Pierre (1995) La politique du terrain, *Enquête*, [En ligne], mis en ligne le 1 février 2007. URL : <http://enquete.revues.org/document263.html>. Consulté le 28 mai 2009.
- Orfeuill, Jean-Pierre (2001) *Mobilités urbaines : les enjeux problématiques de la recherche en France et à l'étranger*, Paris : IVM, n.p.
- Oriol, Michel (2000) Pour une approche plurielle des porteurs de culture. In Costa-Lascoux Jacqueline ; Hily, Marie-Antoinette ; Vermès Geneviève. *Pluralité des cultures et dynamiques identitaires*. Paris : L'harmattan, pp. 123-127.
- Oufkir, Leïla (2005) *Le champ Tzigane*, Paris : Publibooks, 394 p.
- Ozouf-Marignier, Marie-Vic (2009). Le territoire, la géographie et les sciences sociales : aperçus historiques et épistémologiques. In Vanier Martin. *Territoires, territorialité, territorialisation*. Controverses et perspectives. Rennes : PUR, pp. 20-31.

P

- Parazelli, Michel (1995) L'espace dans la formation d'un potentiel de socialisation chez les jeunes de la rue : assises théoriques, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 39, n° 107, pp. 287-308.
- Péraldi, Michel ; Perrin, Evelyne (1996) *Réseaux productifs et territoires urbains : cultures urbaines, marchés, entreprises et réseaux*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 372 p.
- Perec, Georges (1974) *Espèces d'espaces*, Paris : Galilée, 124 p.
- Peto-Manso, Dany (1983) Les représentations tsiganes, la formation des enseignants des enfants tsiganes, in *France, son histoire, son territoire, l'organisation de l'Etat*, Paris : La Documentation française, pp.
- Pezeu-Massabuau, Jacques (2007) *Construire l'espace habité: l'architecture en mouvement*, Paris : L'Hamattan, 200 p.
- Philpott, Thomas Lee (1978) *The slum and the ghetto: neighborhood deterioration and middle-class reform, Chicago, 1880-1930*, New York: Oxford university press, 428 p.
- Piazza, Pierre. Au cœur de la construction de l'État moderne. Sociogenèse du carnet anthropométrique des nomades. *Les Cahiers de la sécurité*, n° 48, deuxième trimestre 2002, pp. 207-227
- Piguet, François (1999) *Des nomades entre la ville et les sables: sédentarisation dans la Corne de l'Afrique*, Paris : Éd. Karthala, 444 p.
- Pike, David Wingeate (1975) *Les Français et la guerre d'Espagne*, Paris : PUF, 467 p.
- Pincon-Charlot, Monique ; Préteceille, Edmond ; Rendu Paul (1986) *Ségrégation urbaine, classes sociales et équipement*, Paris : Anthropos, 290 p.
- Pitt-Rivers, Julian (1957) La loi de l'hospitalité, *Les Temps modernes*, n° 253, pp. 2153-2178.
- Piveteau, Jean-Luc (1995) *Temps du Territoire. Continuités et ruptures dans la relation de l'homme à l'espace*. [s.1] : Editions Zoé, 260 p.
- Plasseraud, Yves (2005) *L'atlas des minorités en Europe, de l'Atlantique à l'Oural, diversité culturelle*, Paris : Ed. Autrement, 79 p.
- Polanyi, Karl [1944] (2009) *La grande transformation: aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris : Gallimard, 467 p.
- Poutignat, Philippe ; Streiff-Fenard Jocelyne (1995) *Théories de l'ethnicité*, Paris : PUF, 270 p.
- Provot, Bernard. Stationnement et habitat : de la précarité à l'espace organisé. *Hommes et Migrations*, 1995, juin-juillet, p. 75
- Provost, Bernard (1995) Du silence et des marques, *Etudes Tsiganes*, n° 2, pp. 4-10.
- Puigaudeau (de), Odette (1954) *La piste Maroc Sénégal*, Paris : Plon, 310 p.
- Pumain, Denise (2004) Ségrégation, *Hypergééo*, [en ligne]
http://www.hypergeo.eu/article.php?id_article=372

R

- Radkowski (de), George-Hubert (2002) *Anthropologie de l'habiter : vers le nomadisme*, Paris : PUF, 166 p.
- Raffestin, Claude (1997) Réinventer l'hospitalité, *Communications*, n° 65, pp. 165-177.
- Raffestin, Claude (1977) Paysage et territorialité. *Cahiers de géographie du Québec*, n° 53-54, pp. 123-134

- Rancière, Jacques (1995) *La Méésentente. Politique et philosophie*, Paris : Galilée, 187 p.
- Rao, Aparna. Identité ethnique ou catégorie économique ? Le nomadisme commercial et marginalité sociale. *Etudes tsiganes*, 1986, vol.3, p.23-28
- Raulin Anne (1996) Stratégies identitaires et négociations inter-culturelles : des diasporas commerçantes à Paris, in Haumont Nicole. *La ville, agrégation et ségrégation sociales*. Paris, L'Harmattan, pp. 73-83.
- Raulin, Anne (2000) *L'ethnique est quotidien : diasporas, marchés et cultures métropolitaines*, Paris, L'Harmattan, 229 p.
- Raymond, Henri (1996) Préface, in Haumont, Nicole ; Raymond, Henri ; Piron, Olivier ; Hoguet, Jean-Luc (1996) *La ville : agrégations et ségrégations sociales*, Paris : L'Harmattan, 219 p.
- Raymond, Henri (1966) *L'habitat pavillonnaire*, en collaboration avec Nicole Haumont, Marie-Geneviève Raymond et Antoine Haumont, Institut de Sociologie Urbaine, Paris : Ed. du Centre de Recherche d'Urbanisme, 148 pages.
- Régnier-Loilier, Arnaud (2009) *Portraits de familles: l'enquête Étude des relations familiales et intergénérationnelles*, Paris : les Éditions de l'INED, 543 p.
- Relph, Edward (1976) *Place and placelessness*, London: Pion, 156 p.
- Rémy, Jean (1996) « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in Monique Hirschhorn, Jean-Michel Berthelot (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Hamattan, pp. 135-153.
- Retaillé, Denis (2009) Malaise dans la géographie : l'espace est mobile, in Vanier, Martin (2009) *Territoires, territorialités, territorialisation*. Controverses et perspectives, Rennes : PUR, pp. 97-114.
- Retaillé, Denis (2006) *La ville ou l'État ? : développement politique et urbanité dans les espaces nomades ou mobiles, Mauritanie, Sénégal, Inde, et retour*, Mont-Saint-Aignan : Publications des Universités de Rouen et du Havre, 318 p.
- Retaillé, Denis (1998a) L'espace nomade, *Revue de géographie de Lyon*, vol 73, n°1, p 71-81.
- Retaillé, Denis (1998b) *Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts*. La planète nomade : les mobilités géographiques d'aujourd'hui. Paris : Belin, p.37-58.
- Retaillé, Denis (1997) *Le monde du géographe*. Paris : Presse de Sciences Politiques, 283p.
- Rey, Alain (2005) *Dictionnaire culturel en langue française*, Paris : Dictionnaire Le Robert, XXXIII-2355, 2396, 2392, 2083-CCCLVI p.
- Reyniers, Alain (2002) « Qui sont les Gens du Voyage ? Une question de vocabulaire », *Nouvelle Tribune*, n° 30, pp. 26-27.
- Reyniers, Alain; Ahkim, Ahmed ; Culot, Philippe (2002) *Les Gens du Voyage en Wallonie*, Centre d'Action Interculturelle, Namur, 36 p.
- Reyniers, Alain (1998) Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane. *Etudes tsiganes*, vol.12, p.8
- Reyniers, Alain (1995) Migrations, mouvements, identité. *Hommes et Migrations : Tsiganes et voyageurs*, vol.1188-1189, pp. 45-51
- Reyniers, Alain ; Tong, Diane (1992) RMI et économie, *Etudes Tsiganes*, n° 2, pp. 2-30.
- Reyniers, Alain ; Valet, Joseph (1991) Les Jenis, *Etudes Tsiganes*, n° 2, pp. 11-33.
- Reyniers, Alain (1986) Le système tsigane et la question du nomadisme. *Etudes tsiganes*, vol.3, p.7-11

- Rhein, Catherine (1994) La ségrégation et ses mesures, in Brun, Jacques ; Bernand, Carmen, Grafmeyer, Yves et *al.*. *La ségrégation dans la ville*. Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 121-161
- Ricoeur, Paul (1995) *La critique et la conviction. Entretiens avec François Azouvi et Marc de Launay*, Paris : Calmann-Lévy,
- Ripoll Fabrice, Veschambre Vincent (2005) Introduction, *Noroi* [En ligne], vol. 195 n° 2, mis en ligne le 05 août 2008. URL : <http://noroi.revues.org/index477.html>
- Ritz, Vincent (2009) Les médiations interculturelles avec les Roms et les Gens du Voyage, *diversité*, n° 159, pp. 244-248.
- Robert, Christophe (2007) *Eternels étrangers de l'intérieur*. Paris : Desclée de Brouwer, 2007. 452 p.
- Robert, Christophe (2005) Les politiques publiques à destination des « Gens du Voyage » : de la difficulté à penser les modes d'habiter « non-ordinaires », In Laflamme, Valérie (Ed.) *Le logement précaire aux marges du palais*, Paris : L'Harmattan, pp. 269-284.
- Robette, Nicolas. *De l'espace de vie à l'espace d'une vie*, Paris : Université Panthéon-Sorbonne Université Paris 1. 2 vol. 438 p. Th. doct. : Démographie : Paris 1 : 2009
- Rochefort Michel (2004) *Pour une approche typologique des services de proximité. Nouvelles pratiques sociales*, vol. 17, n° 1, 2004, p. 112-125
- Rollan, Françoise ; Sourou, Benoît (2006) Les migrants turcs de France: entre repli et ouverture, Pessac : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 241 p.
- Romier, Lucien (1925) *Explication de notre temps*, Paris : B. Grasset, 289 p.
- Roncayolo, Marcel (1996). *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris : Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 507 p.
- Roncayolo, Marcel (1994) Préface, in Brun, Jacques ; Rhein, Catherine ; Roncayolo, Marcel (et als.) (1994) *La ségrégation dans la ville*, Paris : L'Harmattan, pp. 21-57.
- Roncayolo, Marcel. *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, 1990. 280 p.
- Rosenberg, Dominique (1998) Les Roms, une minorité européenne, in Goy, Raymond, *Du droit interne au droit international : le facteur religieux et l'exigence des droits de l'homme*, Mont-Saint-Aignan : publication de l'Université de Rouen, pp. 380-398.
- Roux, Michel (1999) *Géographie et complexité : les espaces de la nostalgie*, Paris : L'Harmattan, 335 p.
- Rozenholc, Caroline. *Lire le lieu pour dire la ville. Florentin : une mise en perspective d'un quartier de Tel Aviv dans la mondialisation (2005-2009)* Poitiers : Université de Poitiers, UFR Sciences humaines et arts. Th. doct. : Géogr. : Poitiers : 2010.
- Rudder (de), Véronique (1995) Discrimination positive, *Pluriel recherches : vocabulaire historique et critique des relations inter-ethniques*, n° 3, pp. 38-41.
- Rudder (de), Véronique ; Guillon, Michelle (1987) *Autochtones et immigrés en quartier populaire: du marché d'Aligre à l'Îlot Chalon*, Paris : CIEMI : L'Harmattan, 234 p.

S

- Saint-Julien, Thérèse (2004) Région, *Hypergé*, <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article> 14.
- Sarter, Frédéric (2010) Roms, une question européenne, *Etudes*, Tome 412, n° 2, pp. 189-200.

- Schaeffer, Fanny (2004) *Le territoire des passe-frontières : dynamiques sociales, identitaires et spatiales de la structuration du champ migratoire marocain*. Poitiers : Université Sciences Humaines et Arts. 407 p. Mém. Doctorat : Géogr : Poitiers : 2004.
- Schor, Ralph (1985) *L'opinion française et les étrangers en France : 1919-1939*, Paris : Publ. de la Sorbonne, 761 p.
- Séchet, Raymonde, Keerle, Régis (2009) Petites histoires de délicatesse de « l'équipe-de-géographie-sociale-de-la-France-de-l'Ouest » avec le territoire, In Vanier, Martin (2009) *Territoires, territorialités, territorialisation*. Controverses et perspectives, Rennes : PUR, pp. 83-93.
- Séchet, Raymonde; Garat, Isabelle ; Zeneidi-Henry, Djemila (2008) *Espaces en transactions*. Rennes : PUR, 359 p.
- Séguin, Anne-Marie (1997) La cohabitation interethnique en HLM : vie quotidienne et enjeux territoriaux, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, n° 114, pp. 393-404.
- Serfaty Garzon, Perla (2003). L'appropriation, in Segaud, Marion ; Brun, Jacques ; Driant, Jean-Claude (2003) *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement*. Paris : Editions Armand Colin, 2003, pp. 27-30
- Sennet, Richard [1990] (2000), *La conscience de l'œil* : Urbanisme et société, Paris : Ed. de la Passion, 221 p.
- Sigot, Jacques (1999) La longue marche vers l'internement des Tsiganes en France pendant la seconde guerre mondiale, *Etudes Tsiganes*, n° 3, pp. 19-30.
- Sigot, Jacques (1994) *Ces barbelés oubliés par l'histoire : un camp pour les Tsiganes... et les autres, Montreuil-Bellay 1940-1945*, [S.l.] : Wallada, 351 p.
- Simmel, Georg [1912] (1995) *Le conflit*, Saulxures : Circé, 158 p.
- Simmel, Georg. Le secret et la société secrète [1908] (1999) In *Sociologie. Etudes sur les formes de socialisation*. Paris : PUF, pp. 347-405.
- Simon, Gildas (2006) Migrations, la spatialisation du regard, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, n° 2, Vol. 22, pp. 9-21.
- Simon, Gildas (1995), *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*. Paris, PUF, 429 p.
- Simon, Patrick ; Stavo-Debaugé Joan (2004) Les politiques anti-discriminatoires et les statistiques : paramètres d'une incohérence, *Sociétés Contemporaines*, n° 53, pp. 57-84.
- Singleton, Michaël. Pensées nomades, penser nomade » in *Etudiants du 21e siècle*. (Fr. Hiraux ed.), Louvain-la-Neuve Bruylant-Academia, 2005, pp.87-108.
- Sorre, Maximilien (1948) La notion de genre de vie et sa valeur actuelle, *Annales de Géographie*, vol. 57, n° 306, pp. 97-108.
- Stimbach, Joseph (2004) *Réflexions d'un Manouche : laissez-nous vivre !* Paris : L'Harmattan, 140 p.
- Stock, Mathis (2007) Théorie de l'habiter. Questionnements In Paquot, T. ; Lussault, M.; Younès Ch. (éd.), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*. Paris, La Découverte, pp. 103-125
- Stock, Mathis (2006) L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles, *EspacesTemps.net*, Textuel, 26.02.2006 - <http://espacestemp.net/document1853.html>

- Stock, Mathis (2005) Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? *EspaceTemps.net*
- Stock, Mathis (2004) L'habiter comme pratique des lieux géographiques. *EspaceTemps.net*, Textuel, 18 décembre, <http://espacetemps.net/> (consulté le 09 septembre 2009)
- Stock, Mathis (2003) « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régime d'habiter. Pour une analyse triologique des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 115-118, pp. 213-229.
- Stoetzel, Jean (1963) *La psychologie sociale*, Paris : Flammarion, 316 p.
- Subra, Philippe (2008). *Vivre entre soi. Le rejet du logement social et des populations marginales, nouvelle figure du phénomène 'nimby'*. CNRS – INRA Séminaire mensuel Conflits et Territoires
- Sueur, Jean-Jacques (2006) *Les contentieux de l'appartenance*, Paris : L'Harmattan, 341 p.
- Sueur, Jean-Pierre (2004) *Changer la ville : pour une nouvelle urbanité*, Paris : Ed. O. Jacob, 215 p.

T

- Taeuber, Karl ; Taeuber Alma (1965) *Negroes in cities: residential segregation and neighborhood change*, Chicago: Adline.
- Taisne-Plantevin, Catherine; Barbier, Michel (1965) Comparaison et classification des communes de l'agglomération parisienne, *Cahiers de l'IAURP*, n° 3, 106 p.
- Tardy, Jean-Noël (2006) Visibilité, invisibilité. *Hypothèses*, n° 1, p. 15-24.
- Tapia, Claude (1973) Contacts interculturels dans un quartier de Paris, *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 5, vol.2, pp. 127-158.
- Tarrius, Alain (1996) Territoires circulatoires et espaces urbains. In Morokvasic, Mirjana; Hedwig, Rudolph, (Eds.) *Migrants : les nouvelles mobilités en Europe*, Paris : L'Hamattan, pp. 93-117.
- Thibaud, Jean-Pierre (2004) Une approche pragmatique des ambiances urbaines, in Amphoux, Pascal ; Thibaud, Jean-Paul ; Grégoire, Chelkoff. *Ambiances en débats*, Grenoble : A la Croisée, pp. 145-158.
- Thisse, Jean-François ; Wasmer, Etienne ; Zenou, Yves (2004) Ségrégation urbaine, logement et marchés du travail, in Fitoussi, Jean-Paul ; Laurent, Eloi ; Maurice, Joël. *Ségrégation urbaine et intégration sociale*, Paris : La Documentation Française, pp. 139-170.
- Thornberry, Patrick (1997) Normes internationales et européennes sur les droits des minorités. In Miall, Hugh ; Degend, Valérie, *Le droit des minorités en Europe : vers un droit transnational*, Paris : L'Hamattan, pp. 33-44.
- Tribalat, Michèle (1995) *Faire France. Une enquête sur les immigrés et leurs enfants*, Paris : La Découverte, 231 p.
- Tripier, Maryse (2004) Préface. In Cosse, Claire ; Lada, Emmanuelle ; Rigoni, Isabelle. *Faire figure d'étranger*, Paris : Armand Colin, pp. 13-18.
- Triper, Maryse (1999) De l'usage des statistiques « ethniques », *Hommes et Migrations*, n° 1219, mai-juin, pp. 27-31.
- Trong, Gilberg (1974) Ethnic Minorities in Romania under socialism, *East European Quarterly*, vol. 7, n° 4, pp. 445-463

Turner, Victor Witter. *Le phénomène rituel*. Paris : PUF, 1990. 207 p.

V

- Van Gennep, Arnold [1909] (1991) *Les rites de passage, études systématiques des rites*, Paris : Picard, 288 p.
- Vanier, Martin (2009) *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Rennes : PUR, 228 p.
- Varela Francisco (1989) *Autonomie et connaissance : essai sur le vivant*, Paris, Seuil, 247 p.
- Verpraet, Gilles; Mustapha, Keniz (1994) *La socialisation urbaine: transitions sociales et transactions culturelles dans la cité périphérique*, Paris : l'Harmattan : IPRAUS, 255 p.
- Veillard-Baron, Michel (2004) Concept : ségrégation, *Diversité. Ville-école-intégration*, n° 139, pp. 52-56.
- Verbunt, Gilles (1994) *Les obstacles culturels aux apprentissages: guide des intervenants*, Paris : Centre national de documentation pédagogique, pp. 6-9
- Veschambre, Vincent (2005) *La notion d'appropriation*, Norois, n° 195, vol. 2, pp. 115-116.
- Vicente, Manuela (2005) Vivre avec sa différence. In Drobrenko, Bernard. *Territoires et minorités : la situation des gens du voyage*, Limoges : Presses Universitaires De Limoges Et Du Limousin, pp. 31-46.
- Vidal De La Blache, Paul (1911) Les genres de vie dans la géographie humaine, *Annales de géographie*, XX, pp. 289-304.
- Vigour, Cécile (2005) *La comparaison dans les sciences sociales*, Paris : La Découverte, 335 p.
- Vikat, Andres (2009) Préface, in Regnier-Loilier, Arnaud (Dir.) *Portraits de familles: l'enquête Étude des relations familiales et intergénérationnelles*, Paris : les Éditions de l'INED, 543 p.
- Villani, Tiziana (2007) *La question de l'identité et la pensée anti-ville en Italie* <http://www-ohp.univ-paris1.fr/Textes/Villani.pdf>

W

- Westphal, Bertrand (2003) De L'hospitalité En Colchide, In *L'hospitalité Au Théâtre*, Clermont-Ferrand : Presses Universitaires Blaise Pascal, Pp.47-59.
- Whyte, William Foote (1943) *Street Corner Society: the structure of an Italian slum*, Chicago: University of Chicago Press, 284 p.
- Wihtol Wenden (de), Catherine (2009) *la globalisation humaine*, Paris : PUF, 261 p.
- Wihtol Wenden (de), Catherine; Vuddamalay (de), Vasoodeven (2003) *Existe-il des métiers ethniques ?* *Panoramique*, n°65, pp. 9-14.
- Williams, Patrick. Tsiganes parmi nous. *Hommes et Migrations : Tsiganes et Voyageurs*, 1995, n°1188-1189, p.6-11
- Williams, Patrick (1993) Questions pour l'étude du mouvement religieux pentecôtiste chez les Tsiganes, in Belmont Nicole ; Lautman Françoise. *Ethnologie des faits religieux en Europe*. Paris, CTHS, pp.433-445.
- Williams, Patrick (1987) *Tsiganes et Sédentaires, la reproduction culturelle d'une société*. Paris : L'Hamattan, 262 pages.

- Williams, Patrick (1984) *Mariage Tsigane une cérémonie de fiançailles chez les Rom de Paris*. Paris : L'Hamattan, 408 p.
- Wilson, Willian, Julius (1987) *The trulky disadvantaged: the Inner City, the Underclass, and Public Policy*, Chicago : The University of Chicago Press, 254 p.
- Wirth, Louis. The problem of Minority Groups. In Ralph Linton (ed.). *The Science of Man in the World Crisis*. New York: Columbia University Press, 1945. pp. 347-372
- Wsevolod W, Isajiw (1980) Definition of ethnicity, *Ethnicity*, vol 1, pp. 111-124.

Z

- Zeneidi-Henry, Djemila ; Fleuret, Sébastien. Fixes sans domicile, réflexion autour de la mobilité des SDF, *L'espace géographique*, 2007/1, Tome 36, p. 1-14

Etudes réalisées en la Charente-Maritime :

- Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais. La situation des Gens du Voyage au 1^{er} novembre 2001.
- Schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage de Charente-Maritime, 1996
- Schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage de la Charente-Maritime, 2003
- Schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage de la Charente-Maritime, 2010-2016

Etudes réalisées dans la Vienne :

- Schéma départemental d'accueil des Gens du Voyage de la Vienne, 2004.
- Schéma Départemental d'accueil des Gens du Voyage de la Vienne, 2009-2015
- ADAPGV 86 (2005) Rapport d'activité.
- ADAPGV 86 (2006) Rapport d'activité.
- ADAPGV 86 (2007) Rapport d'activité.
- ADAPGV 86. *Du stationnement inorganisé à un espace organisé ou de l'itinérance à la sédentarité. Préconisations et réflexions pour les bailleurs publics et les collectivités locales*. Poitiers : ADAPGV 86, 2002.

Rapports:

- Association Française pour la Sauvegarde de l'Enfance et de l'Adolescence. *Des espaces tsiganes au travail social : des travailleurs sociaux s'interrogent sur les tsiganes et sur eux-mêmes*. In *Sauvegarde de l'enfance*. Paris : AFSEA, 1990. 110p.
- CENTREAVEC. Les Gens du voyage en Communauté française de Belgique, Réalités et perspectives, mars 2009

- Centre Européen des Droits des Rom (2005) Hors d'ici ! L'anti-tsiganisme en France, rapport n° 15, 352 p.
- Conseil Général de Seine et Marne. Compte-rendu de la journée du 25 novembre 1997. *Quels moyens pour favoriser l'insertion des Gens du Voyage ?* Novembre 1998. 30p.
- Delamon, Arsène. Rapport à Monsieur le premier ministre. *La situation des Gens du Voyage et les mesures pour l'améliorer*, 13 juillet 1990.
- Delevoe, Jean Paul. Rapport n° 283 : accueil des Gens du Voyage – 1996/1997 –
- DGUHC (2006) *Etude Connaissance de l'habitat précaire. Rapport final*. Ministère de l'Emploi, de la cohésion sociale et du logement - Pôle national de lutte contre l'habitat indigne
- Direction Générale de l'Action Sociale et de la Santé, Rapport d'activité 2005.
- ENACT d'Angers, service de documentation. Session interprofessionnelle 2001. *L'accueil des Gens du Voyage et des familles citoyennes en caravane*.
- ENAR (2007) Garder les chances ou saisir les chances : Roms et Gens du Voyage en Europe occidentale.
- Helsinki Watch Report (1991), Destroying ethnic identity : the persecution of gypsies in Romania, New York
- Herisson, Pierre (2008) *Le stationnement des Gens du Voyage*, Rapport au premier ministre, Sénat.
- INSEE (2006) *Le recensement de la population vivant en France, Lancement de l'enquête de 2006 et diffusion des résultats issus des enquêtes de 2004 et de 2005*, 21 p.
- Lamara, Farid (1999) *L'accès aux soins et à la santé de populations Roms/Tsiganes migrantes en situation de grande exclusion dans trois pays d'Europe – Espagne, France, Grèce – Approche ethno-sociologique*. Paris : Médecins du Monde.
- LORENTE PEREZ de EULATE, Diego. *European Network Against Racism - Rapport Alternatif Espagne*, 2003.
- Office for National Statistics (2008) – Information paper. Deciding which tick-box to add to the ethnic group question in the 2011 England and Wales Census.
- Recommandation (2004)14 du Comité des Ministres aux États membres relative à la circulation et stationnement des Gens du voyage en Europe *La circulation des Voyageurs dans les Pays Membres du Conseil de l'Europe*, 2002
- SENAT. Étude de législation comparée n° 145 - avril 2005 - Le stationnement des gens du voyage
- Wellhof, François (2005) Le financement des aires d'accueil – Rapport 2005-0032-01

Lois :

- Loi n° 69-3 du 03 janvier 1969 relative à l'exercice d'activités ambulantes
- Loi n° 2000-614 du 05 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des Gens du Voyage et ses textes d'application :
- décret n°2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des Gens du Voyage.
 - Décret n°2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux Gens du Voyage.

Circulaire du 19 novembre 1864 au sujet des « *vagabonds étrangers connus sous la dénomination de bohémien* »

Sites Web :

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.gensduvoyage.com>

<http://www.latchoniglo.fr>

<http://www.social.gouv.fr/htm/pointsur/voyage/rapport02/exemples.pdf>

<http://www.agglo-perigueux.fr/pdf/gensduvoyage.pdf>

http://www.coe.int/T/DG3/RomaTravellers/mgsrom/default_fr.asp

<http://www.univ-lemans.fr/lettres/eso/actualites.html>

<http://www.injep.fr>

ANNEXES

PRESENTATION DE L'ENTRETIEN

« L'entretien va se dérouler en 3 étapes. Dans un premier temps, on parlera de votre famille, de votre groupe et de sa composition, puis nous discuterons sur votre mobilité d'aujourd'hui, le voyage. Enfin pour finir, on échangera sur les représentations, ce que représentent pour vous les lieux que vous fréquentez. Dans une dernière question, dont vous prendrez connaissance qu'à la fin de ce questionnaire, je vous laisserai parler sur une question particulière ».

QUESTIONS + RELANCES	REponses ATTENDUES et DEVELOPPEMENT PAR L'INTERVIEWE
<p>Question 1 : À quelle fréquence voyagez-vous ? <i>Le but ici est de s'attarder sur la notion même de « fréquence » pour comprendre la quantité des déplacements, les répétitions, les fréquences de passage, le temps passé en mobilité sur une année.</i> <u>Relance</u> : Vous voyagez donc pendant « X » mois Vous voyagez plutôt pendant l'été, l'hiver ? A quelle période de l'année voyagez-vous ?</p>	<p>« on voyage toute l'année » → famille itinérante « on voyage une partie de l'année » → famille semi sédentaire « on ne voyage plus » → famille sédentarisée « on voyage de tel à tel mois »</p>
<p>Question 2 : Combien de membres comptent votre famille actuellement en ce lieu ? <i>Ici, on s'attache à la notion même de « membres » et sur l'interrogatif « combien ». c'est repérer les « membres de sang » des alliances entre familles.</i> <u>Relance</u> : Aujourd'hui vous êtes donc « X » ? Environ combien de personnes de votre famille sont dans un autre lieu ? Vous dites les rejoindre parfois. A quelle période ? Est régulier dans le temps et est-ce toujours au même endroit ? Quelles sont les raisons de ce rassemblement ?</p>	<p>« nous sommes au nombre de « X » « mais nous ne sommes pas au complet, il y a d'autres membres ailleurs » « au total, nous sommes environ « X » « nous allons les voir, nous nous rejoignons » « on se regroupe à tel mois, pendant « X temps, à tel lieu » « on se rejoint pour les événements familiaux » « on se rejoint pour les grands rassemblements » « on se rejoint pour le plaisir de se retrouver tous ensemble » « on se rejoint pour certaines activités professionnelles »</p>
<p>Question 3 : Combien d'adultes et d'enfants sont en présence ?</p>	<p>« il y a « X » adultes et « X » enfants.</p>

<p>Question 4 : Quelles sont les principales activités économiques du groupe ? <i>On essaie de distinguer ici l'évolution des activités économiques caractéristiques des Gens du Voyage.</i></p> <p><u>Relance</u> : Donc, vous faites essentiellement des activités professionnelles traditionnelles, aimeriez vous trouver un travail qui vous permette de moins vous déplacer ?</p>	<p>« nous faisons la ferraille » « on fait de la vannerie / cannage » « on chine » (achat – revente) « on fait de la récupération »</p> <p>« oui, parce que » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le coût du voyage devient de plus en plus cher. - On a des problèmes pour stationner - Les Gadjé n'ont pas confiance en des gens qui bougent tout le temps - Je vis de plus en plus mal la cohabitation avec ma famille. - Il y a trop de contrôles administratifs - Il y a trop de surveillance. - Les Gadjé n'ont plus besoin de nos produits. - Il y a de la concurrence entre les différentes familles installées dans un même endroit 	<p>« Non car » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le voyage, c'est notre mode de vie - on n'a pas assez de formations pour faire le travail des gadjé
<p>Question 5 : Nous allons maintenant parler du voyage. Pourquoi êtes-vous venus ici à ? <i>Il s'agit avec cette question de voir quelle est l'importance du voyage, quelles sont les raisons et les motivations du « savoir voyager ».</i></p> <p><u>Relance</u> : Vous dites êtes venus pour des raisons « X », quelles sont elles exactement ? Vous arrive t-il de combiner des raisons professionnelles à d'autres raisons, par exemple, familiales ?</p>	<p>« Nous sommes venus pour » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des raisons professionnelles - des raisons familiales - des raisons de stationnement - des raisons religieuses <p>« oui parce que » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nous avons presque les mêmes parcours dans la famille - 	<p>« non parce que » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - chaque lieu a une fonction propre.
<p>Question 6 : Combien de temps comptez-vous y rester ? <i>Ici, on tente de comparer les motifs de présence avec le temps de présence.</i></p>	<p>« nous y restons pendant « X » jours, mois... »</p> <p>« oui nous allons à..... »</p>	

<p><u>Relance</u> : vous partez donc dans « X » temps, savez vous d'ores et déjà où allez vous aller ? Pour quelles raisons y allez-vous ?</p> <p>Savez-vous combien de temps allez-vous y rester ?</p>	<p>« pour rejoindre notre famille » « pour travailler » « nous allons à un grand rassemblement »</p> <p>« oui nous allons y rester « X » temps.</p>	<p>« non, nous ne savons pas encore où nous allons allés, cela va se décider à la dernière minute »</p> <p>« non nous ne savons pas »</p>
<p>Question 7 : Venez-vous chaque année ici à ? <i>On essaie là, de déceler des régularités dans les parcours.</i></p> <p><u>Relance</u> : Venez-vous toujours à la même époque ?</p> <p>En général, vous revenez toujours dans les mêmes lieux qui forment votre parcours ?</p>	<p>« oui nous venons chaque année »</p> <p>« oui nous venons toujours à la même période »</p> <p>« en général oui, on revient aux mêmes endroits »</p>	<p>« non nous ne venons pas de manière régulière »</p> <p>« non cela dépend des années et des opportunités »</p> <p>« non cela est aléatoire d'une année sur l'autre »</p>
<p>Question 8 : Pouvez-vous me dire quels sont les autres lieux de votre parcours ? <i>Ici, on rentre dans le parcours même.</i></p> <p><u>Relance</u> : Vous venez de me décrire votre parcours, est-ce toujours le même ?</p> <p>Pourquoi est ce toujours le même parcours ?</p>	<p>« nous allons à..... » - <i>donner un calendrier-</i></p> <p>« oui c'est toujours le même »</p> <p>« car on a des habitude de stationnement » « car on a une clientèle » « car nous apprécions ces endroits »</p>	<p>« non ce n'est pas toujours le même »</p> <p>quels sont les autres lieux ?</p>
<p>Question 9 : En général, quels sont les motifs principaux de vos déplacements ?</p> <p>Chapitre 1 Ici, on pointe les motifs de fréquentation</p>	<p>« on se déplace essentiellement pour »</p> <p>« le voyage c'est notre mode de vie, il ne nous faut pas de raisons particulières »</p>	

<p><u>Relance</u> : Donc votre parcours est toujours décidé à l'avance, il n'y a pas de « hasard » ?</p>	<p>« oui c'est toujours décidé à l'avance »</p>	<p>« non parfois on part « sans savoir » »</p>
<p>Question 10 : En moyenne, combien de temps restez-vous dans un lieu ?</p> <p>Chapitre 2 Ici, on pointe la durée de fréquentation des lieux du parcours.</p> <p><u>Relance</u> : Si par exemple, vous restez plus longtemps dans un lieu, c'est parce que... ?</p>	<p>« nous en restons environ « X » temps » « ca varie beaucoup d'un lieu à l'autre » « ca varie beaucoup d'une année sur l'autre »</p> <p>« c'est parce que nous nous y sentons vraiment bien » « c'est parce qu'il y a encore du travail à faire sur place » « c'est parce qu'on n'est pas sûr de retrouver un autre emplacement pour stationner » « autre »</p>	
<p>Question 11 : Parmi les lieux de votre parcours, lesquels appréciez-vous particulièrement ?</p> <p><u>Relance</u> : Pourquoi aimez-vous autant aller dans ces lieux ?</p>	<p>« nous aimons aller à ..., ..., ... »</p> <p>« car nous trouvons le paysage beau » « car nous connaissons d'autres familles de voyageurs qui s'y rendent aussi » « car nous sommes bien accueillis par les habitants locaux » « car nous y trouvons toujours du travail » „car nous avons nos proches qui sont enterrés là-bas » « car nous avons de la famille sédentarisée là-bas »</p>	
<p>Question 12 : Quels sont les lieux qui ne vous attirent pas du tout et pourquoi ?</p>	<p>« tel endroit ne nous attire pas car » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les gens ne sont pas accueillants - il manque des places de stationnement - les places de stationnement ne sont pas bien équipées - il n'y a pas de travail - le paysage ne nous attire pas - d'autres familles nous ont dit que ce n'était pas bien 	

<p>Question 13 : Allez-vous à des grands rassemblements religieux ?</p> <p>Chapitre 3 Doit-on intégrer les grands rassemblements dans le parcours ?</p> <p><u>Relance</u>: Donc vos déplacements sont essentiellement dus à...; quel est le motif de déplacement le plus important pour vous ?</p>	<p>« oui nous y allons tous les ans » « oui nous y allons quelques fois »</p> <p>« pour nous, le plus important c'est pour aller voir la famille » « pour nous le plus important c'est le travail car sans travail on ne pourrait pas voyager »</p>	<p>« non nous n'y allons jamais » « nous n'allons pas aux grands rassemblements mais nous allons régulièrement à Lourdes avec la famille »</p> <p>« tout est important, tout est lié »</p>
<p>Question 14 : Pourriez-vous me décrire une journée type de votre quotidien ?</p> <p><i>Ici, on essaie de voir la mobilité dans la mobilité, la mobilité quotidienne à partir du lieu de stationnement. Le <u>quotidien</u>.</i></p>	<p>Libre court</p>	
<p>Question 15 : Quels sont les principaux problèmes de stationnement que vous rencontrez lors de vos déplacements ?</p> <p>Chapitre 4 Pointer les lacunes en matière de stationnement</p>	<p>« il manque de places, nous sommes obligés de stationner de manière illicite » « il y a des problèmes sur les aires d'accueil entre les voyageurs de familles différentes » « il y a des problèmes entre les manouches, les roms, les gitans et les yéniches » « les aires d'accueil sont mal équipées » « on n'a pas assez d'intimité familiale » « il manque de ma verdure » « il manque des coins grillade » « il manque des coins ferraille »</p>	
<p>Question 16 : Aimeriez-vous posséder un terrain pour stationner ?</p> <p><i>Ici, on essaie de déceler un processus de sédentarisation « sous-jacent ».</i></p> <p><u>Relance</u>: Vous dites que vous aimeriez posséder un terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - est-ce que vous pensez que vous vous déplacez moins qu'avant ? - est-ce que vous envisagez d'arrêter le voyage ? - - Si vous voulez arrêter le voyage, ce sera définitif ? - Vos déplacements se limiteront à quoi ? 	<p>« oui on aimerait bien »</p> <p>« oui nous nous déplaçons moins » « oui on y pense »</p> <p>« oui car voyager devient trop difficile »</p>	<p>«non, nous n'aimerions pas »</p> <p>« non c'est pareil » « non surtout pas »</p> <p>« non on reprendra un jour ou l'autre »</p>

	<p>« pour aller voir la famille » « aux opportunités économiques ponctuelles » « aux rassemblements religieux »</p>	
<p>Question 17 : Aimeriez-vous que certaines choses changent concernant les Gens du Voyage ?</p> <p><u>Relance</u> : Vous estimez donc qu'il y a un malaise entre les Gens du Voyage et les Gadjé...selon vous à quoi cela est du ?</p>	<p>« oui on aimerait bien que »</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'image des Gens du Voyage change - que nos arrêts soient moins source de conflit - que l'on ait plus de considérations et de poids dans la société. - Que notre mode de vie soit accepté <p>« cela est du à notre mauvaise image, les délits de certains voyageurs sont généralisés à nous tous »</p> <p>« cela vient de notre mode de vie itinérant »</p> <p>« cela vient du fait qu'il y ait des lois spécifiques pour les Gens du Voyage »</p> <p>« cela est principalement du aux problèmes de stationnement »</p>	<p>« non on y arrive bien tous seuls »</p> <p>« nous vivons bien chacun de notre côté »</p>
<p>Question 18 : avez-vous remarqué des changements dans le voyage ?</p> <p><u>Relance</u> : le voyage est donc différent « d'avant », comment vous adaptez-vous à cela ?</p>	<p>« oui car »</p> <ul style="list-style-type: none"> - il y a beaucoup plus de difficultés, d'obstacles - on n'arrive moins à stationner - les activités économiques que nous pratiquons ne sont plus rentables - on est obligé de diversifier notre main d'œuvre <p>« on a diversifié notre parcours, on va dans des lieux différents »</p> <p>« on voyage de moins en moins »</p>	<p>« non c'est comme avant »</p>
<p>Question 19 : Que pensez-vous des aires d'accueil en général ?</p>	<p>« elles sont bien adaptées »</p>	<p>« elles ne sont pas du tout adaptées »</p>

<p><u>Relance</u> : Vous trouvez donc que les aires d'accueil ne sont pas adaptées : qu'est-ce qu'il serait bien selon vous pour votre stationnement ?</p>		<p>« que les espaces pour chaque groupe familial soient bien délimités » « que l'on ait plus d'intimité » « que les sanitaires soient individualisés » « que l'aire d'accueil soit plus humaines » « que les aires d'accueil soient plus petites, cela amoindrirait les conflits entre les groupes » « qu'il y ait moins de gardiennage » qu'il y ait plus de gardiennage » « que les aires d'accueil soient moins isolées et plus près des services de proximité » « que les aires soient mieux placées, pas à côté des décharges, des autoroutes... »</p>
<p>Question 20 : Quels types de relations entretenez-vous avec les gadjé ?</p> <p><u>Relance</u> : Donc vos relations sont essentiellement.....Aimeriez-vous en avoir plus ?</p>	<p>« ce sont des relations essentiellement professionnelles » « nous avons des amis gadjé » « on fait partie d'une association pour les Gens du Voyage » « on organise des rencontres culturelles avec les associations et les gadjé » « nos voisins sont des gadjé »</p> <p>« oui pour faire connaître notre mode de vie, notre culture »</p>	<p>« non, cela nous convient comme cela » « non car nous ne voulons pas prendre des habitudes de gadjé » « non nous n'aimerions pas en avoir plus mais que celles que l'on a soient meilleures »</p>
<p>Question 21 : Si maintenant, je devais vous appeler : je devrais dire : Gens du Voyage,</p>	<p>« nous sommes des..... »</p>	

<p>voyageurs, tsiganes, manouches, gitans, roms... ?</p> <p><u>Relance</u> : Et pour vous distinguer des autres....., je dois vous appeler comment ?</p>	<p>« par notre nom de famille » « par nos romanos laps »</p>	
<p>Question 22 : Aimez-vous ce lieu dans lequel vous êtes actuellement ?</p>	<p>« oui nous l'aimons pour » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le paysage - l'accueil - le stationnement - car c'est une habitude - car il y a du travail 	
<p>Question 23 : Pourriez-vous maintenant pour finir, me décrire un lieu de votre parcours que vous appréciez réellement ?</p>	<p>Libre court</p>	
<p>Question 24 : Et si je vous dis « voyage », qu'est ce que vous me dites ?</p>	<p>Libre court</p>	

CIRCULAIRE « RECENSEMENT DES GENS DU VOYAGE »

Ministère de l'Intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales
 Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

Paris, le 20 FEV. 2004

Mesdames et Messieurs les préfets
 Monsieur le préfet de police

NOR INTD040101213C

Objet : recensement des gens du voyage dans le cadre des enquêtes annuelles de recensement de la population.

Les premières enquêtes annuelles de recensement de la population, organisées en application de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, ont lieu en janvier et février 2004.

Afin de permettre à l'Insee d'appliquer les termes de l'article 1er (§ IV-5)¹ du décret n° 2003-483 du 5 juin 2003 relatif aux dénombrements de la population des communes, je vous prie de bien vouloir établir selon le modèle joint les listes départementales indiquant, par commune de rattachement, les nom, prénom, sexe, date et lieu de naissance des personnes titulaires, à la date du 1^{er} janvier 2004, des titres de circulation prévus par la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 (loi relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe).

Vous voudrez bien adresser ces listes, au plus tard le 1^{er} mars 2004, directement à la direction régionale de l'Insee compétente pour votre département (voir liste et adresse ci-jointes), à l'attention du responsable du recensement. Elles seront transmises sur support papier, et si possible également sur support informatique.

Ces listes seront désormais établies chaque année par vos soins et transmises dans les mêmes conditions (mais avant le 1^{er} février à partir de 2005).

L'établissement de ces listes et leur traitement ont recueilli l'avis favorable de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

¹ Le texte de référence est ainsi rédigé : « La population comptée à part [...] d'une commune comprend : [...] b. Les personnes sans domicile fixe rattachées, au sens de la loi du 3 janvier 1969 susvisée, à la commune et non recensées sur le territoire de la commune. »

Je vous prie de me faire part des difficultés que vous rencontreriez dans l'accomplissement de cette tâche.

Pour le ministre de l'intérieur, de la sécurité
intérieure et des libertés locales,
Par délégalation,
Le directeur des libertés publiques et des affaires
juridiques

The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to be "M. W. V.". Below the signature, there is a faint, partially legible official stamp or seal, possibly containing the text "LE DIRECTEUR DES LIBERTÉS PUBLIQUES ET DES AFFAIRES JURIDIQUES".

P.J. : - modèle de liste
- liste et adresse des directions régionales de l'Insee destinataires

MODELE DE LISTE
Liste des personnes titulaires à la date du 1er janvier 2004 des titres de circulation prévus par
la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969.

Département : _____

Commune de rattachement : _____

NOM - Prénom	Sexe	Date et lieu de naissance

Tableau d'indexation des articles de presse (1^{ère} page)

ANNEXE N° 3

N°	Titre de l'article	Département	date de parution	quotidien	hebdomadaire	trimestriel	mensuel	article presse	thèmes
1	Vers l'adoption d'une directive cadre contre la discrimination à l'égard des Roms et gens du voyage ?	75	02/07/2008	0	1	0	0	1	10;7;9
2	les gens du voyage ont demandé l'annulation de la décision d'expulsion	59	30/07/2008	1	0	0	0	1	6;1
3	Sorgues: c'est l'aire d'accueil ou l'expulsion manu militari	84	30/07/2008	0	1	0	0	1	1;6;13
4	les caravanes font tousser le centre de formation	29	03/10/2008	1	0	0	0	1	6;12;15
5	le dvd qui dérange	91	01/10/2008	1	0	0	0	1	1;7;12
6	Roms et Gens du voyage: Christine Boutin s'empare des questions liées aux cartes d'identité et l'exercice du droit	75	03/10/2008	0	1	0	0	1	5
7	Au conseil municipal, des signes envoyés aux habitants et aux agents municipaux	59	12/10/2008	1	0	0	0	1	6;15
8	Gens du voyage: l'aire d'accueil fait le plein	2	11/10/2008	1	0	0	0	1	1;16
9	L'aire d'accueil des gens du voyage inaugurée	77	11/10/2008	1	0	0	0	1	1;16
10	Mé Mazaris a su trouver les mots pour que le tribunal offre une chance au prévenu, issu des gens du voyage	12	11/10/2008	1	0	0	0	1	4;9
11	Les roms menacés d'expulsion	77	11/10/2008	1	0	0	0	1	6
12	Eperlecques: les gens du voyage sont partis	62	19/10/2008	1	0	0	0	1	6
13	Projet d'aire d'accueil des gens du voyage : le conseil municipal ne lâche pas la Viscount	59	18/10/2008	1	0	0	0	1	1;10
14	Une aire pour les gens du voyage	77	21/10/2008	1	0	0	0	1	1;16
15	Cure de jouvence pour l'aire de Laverdoullette	82	21/10/2008	1	0	0	0	1	1;16
16	Les gens du voyage s'installent sur le site de l'ancienne usine Selnor	59	21/10/2008	1	0	0	0	1	6;10
17	Les gens du voyage sont partis vers Bondoufle	91	20/10/2008	1	0	0	0	1	6;3;10
18	gens du voyage: les sédentaires fulminent	2	20/10/2008	1	0	0	0	1	1;14;16
19	les gens du voyage, leur culture et leur tradition, leur musique, une source d'inspiration pour le groupe yonnais Les Petites Laines	85	23/10/2008	1	0	0	0	1	7;9;10
20	Vence: le nouveau plan facilitera l'accueil des gens du voyage	6	23/10/2008	1	0	0	0	1	1;16
21	La Salvétat-St-Gilles. Le retour des gens du voyage	31	22/10/2008	1	0	0	0	1	1;12
22	Pour suite: les gendarmes font un tonneau	72	27/10/2008	1	0	0	0	1	4
23	Aire d'accueil des gens du voyage: Cap Leers et En avant Leers! Décident la	59	28/10/2008	1	0	0	0	1	1;9

ANNEXE N° 4

(Source : Peschanski, Denis (1994) Les Tsiganes en France 1939-1946, Paris : CNRS Editions, pp. 125-130)

Loi du 16 juillet 1912

Art. 1^{er}. Tous individus domiciliés en France ou y possédant une résidence fixe, qui voudront, quelle que soit leur nationalité, exercer une profession, une industrie ou un commerce ambulants, seront tenus d'en faire la déclaration à la préfecture ou à la sous-préfecture de l'arrondissement où ils ont leur domicile ou leur résidence fixe.

La déclaration comprendra les noms, prénoms, professions, domiciles, résidences, dates et lieux de naissance des déclarants. Récépissé leur en sera délivré sur la seule justification de leur identité.

L'exercice d'une profession, d'une industrie ou d'un commerce ambulants sans déclaration préalable et le défaut de présentation du récépissé, visé au paragraphe précédent, à toute réquisition des officiers de police judiciaire ou des agents de la force ou de l'autorité publique constitueront des contraventions. Les contrevenants seront punis d'une amende de 5 francs à quinze francs (5 F à 15 F) et pourront l'être, en outre, d'un emprisonnement d'un à cinq jours. En cas de récidive ou de déclaration mensongère, l'emprisonnement sera prononcé.

Art. 2. Tous individus de nationalité française qui, n'ayant en France ni domicile ni résidence fixe, voudront circuler sur le territoire français pour exercer la profession de commerçants ou industriels forains, devront demander un carnet d'identité reproduisant leur signalement avec photographie à l'appui et énonçant leurs noms, prénoms, lieu et date de naissance, ainsi que leur dernier domicile ou leur dernière résidence avec l'indication du genre de commerce ou d'industrie qu'ils entendront exercer.

Ce carnet sera délivré par le préfet pour l'arrondissement du chef-lieu du département, et par le sous-préfet, pour les autres arrondissements.

Le carnet d'identité des commerçants et industriels forains, devra être présenté à toute réquisition des officiers de police judiciaire ou des agents de la force ou de l'autorité publique.

Tous individus sans domicile, ni résidence fixe qui accompagneront les commerçants ou industriels forains devront, dans les mêmes conditions, être munis d'un carnet d'identité.

Les commerçants et industriels forains ne pourront employer les personnes visées au paragraphe précédent qu'après s'être assurés qu'elles sont bien pourvues du carnet d'identité.

Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie d'une amende de seize à cent francs (16 à 100 F) et d'un emprisonnement de cinq jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive ou de déclaration mensongère, la peine d'emprisonnement sera nécessairement prononcée.

Art. 3. Sont réputés nomades pour l'application de la présente loi, quelle que soit leur nationalité, tous individus circulant en France sans domicile ni résidence fixe et ne rentrant dans aucune des catégories ci-dessus spécifiées, même s'ils ont des ressources ou prétendent exercer une profession. Ces nomades devront être munis d'un carnet anthropométrique d'identité.

Ceux qui se trouveront en France au moment de l'exécution de la loi devront, dans un délai d'un mois, demander le carnet prévu au paragraphe précédent, soit au préfet dans l'arrondissement chef-lieu du département, soit au sous-préfet dans les autres arrondissements.

Les nomades venant de l'étranger ne seront admis à circuler en France qu'à la condition de justifier d'une identité certaine, constatée par la production de pièces authentiques, tant pour eux-mêmes que pour toutes

personnes voyageant avec eux. Ils adresseront leur demande de carnet à la préfecture ou à la sous-préfecture du département ou de l'arrondissement frontière.

La délivrance du carnet anthropométrique d'identité ne sera jamais obligatoire pour l'administration. Elle ne fera pas obstacle à l'application des dispositions de la loi du 3 décembre 1849 sur le séjour des étrangers en France, non plus qu'à l'exercice des droits reconnus aux maires sur le territoire de leurs communes, par les lois et règlements relatifs au stationnement des nomades.

Tous nomades séjournant dans une commune devront, à leur arrivée et à leur départ, présenter leurs carnets à fins de visa, au commissaire de police, s'il s'en trouve un dans la commune sinon au commandant de gendarmerie et, à défaut de brigade de gendarmerie, au maire.

Le carnet anthropométrique d'identité devra être présenté par son titulaire à toute réquisition des officiers de police judiciaire ou des agents de la force ou de l'autorité publique.

Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie des peines édictées contre le vagabondage.

Art. 4. Le carnet anthropométrique d'identité est individuel. Toutefois, le chef de famille devra se munir d'un carnet collectif comprenant tous les membres de la famille.

Les mentions à porter sur ces carnets seront déterminées par les règlements d'administration publique prévus à l'article 10 de la présente loi. Elles comporteront notamment :

1^e- L'état civil et le signalement de toutes les personnes voyageant avec le chef de famille, ainsi que les liens de droit ou de parenté le rattachant à chacune de ces personnes ;

2^e- La mention, au fur et à mesure qu'ils interviendront, des actes de naissance, de mariage, de divorce ou de décès des personnes ci-dessus visées. Dans chacune des ces circonstances, le carnet devra être produit aux officiers de l'état civil pour l'inscription desdites mentions ;

3^e- Le numéro de la plaque de contrôle spécial dont devront être munis, à compter de la mise à exécution de la présente loi, les véhicules de toute nature employés par les nomades, indépendamment des plaques prévues par les articles 3 de la loi du 30 mai 1851, et 16 du décret du 10 août 1852.

Toute infraction aux dispositions du présent article sera punie des peines portées aux articles 479 et 480 du code pénal.

Art. 5. Seront punis de deux à cinq années d'emprisonnement et d'une amende de cent francs à mille francs (100 F à 1000 F) : ceux qui auront fabriqué, soit un faux récépissé de la déclaration prévu à l'article premier, soit un faux carnet d'identité, soit une fausse plaque spéciale de contrôle.

Ceux qui auront altéré ou falsifié, soit un récépissé, soit un carnet d'identité originairement véritables, soit une plaque spéciale de contrôle, ou qui auront sciemment fait usage d'un récépissé de déclaration ou d'un carnet d'identité fabriqué, altéré ou falsifié ou d'une plaque spéciale de contrôle fabriquée, altérée ou falsifiée.

Art. 6. Seront punis d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs (50 F à 500 F) :

Tous individus qui, pour obtenir soit le récépissé de déclarations prévu à l'article premier, soit le carnet d'identité prévu aux articles 2, 3, 4, auront pris un nom supposé, quand même cette supposition de nom n'aurait pas pour effet de faire inscrire une condamnation au casier judiciaire d'un tiers réellement existant.

Tous individus qui auront fait usage d'un carnet délivré sous un autre nom que le leur ou ne s'appliquant pas à leur personne.

Art. 7. En cas d'infraction soit à la présente loi, soit aux lois et règlements de police, les voitures et animaux des nomades pourront être provisoirement retenus, à moins de caution suffisante. Les frais de fourrière seront à la charge des délinquants ou contrevenants ; au cas de non-paiement, le jugement de condamnation ordonnera la vente dans les formes prévues par l'article 617 du code de procédure civile.

Art. 8. Les dispositions des articles 1^{er}, 2, 3 et 4 ci-dessus ne sont pas applicables aux salariés de toute catégorie qui travaillent d'habitude dans les entreprises industrielles, commerciales ou agricoles.

Art. 9. Les articles 1^{er} et 3 de la loi du 8 août 1803 sont modifiés et complétés comme il suit :

« Art. 1^{er}. Tout étranger non admis à domicile, arrivant dans une commune pour y exercer une profession, un commerce ou une industrie, devra faire au maire ou au commissariat de police, délégué à cet effet par le maire, une déclaration de résidence en justifiant de son identité, dans les huit jours de son arrivée. Aucune déclaration ne pourra être accueillie par le maire ou le commissaire de police, si celui qui l'a faite ne justifie pas des pièces d'identité requises par le règlement d'administration publique prévu ci-après. Il sera tenu, à cet effet, un registre d'immatriculation des étrangers, suivant la forme déterminée par un arrêté ministériel.

« Un extrait de ce registre sera délivré au déclarant dans la forme des actes de l'état civil, moyennant les mêmes droits.

« En cas de changement de commune, l'étranger fera viser son certificat d'immatriculation, dans les deux jours de son arrivée, à la mairie ou au commissariat de police de sa nouvelle résidence ».

« Art. 3- L'étranger qui n'aura pas fait la déclaration imposée par la loi dans le délai déterminé ou qui n'aura pas fait viser son certificat d'immatriculation en cas de changement de résidence, ou qui refusera de produire son certificat à la première réquisition, sera passible d'une amende de cinquante francs à deux cents francs (50 F à 200 F).

« Celui qui aura fait une déclaration sciemment fautive ou inexacte, qui aura dissimulé son identité au moyen de faux papiers, même lorsque l'usage ou la tentative d'usage de faux papiers ne sauraient avoir pour effet de porter une condamnation au casier judiciaire d'un tiers sera passible d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de cent francs à trois cents francs (100 F à 300 F) et s'il y a lieu, de l'interdiction temporaire ou indéfinie du territoire français.

« L'étranger expulsé du territoire français, et qui serait rentré sans l'autorisation du Gouvernement, sera condamné à un emprisonnement de un à six mois ; il sera, après l'expiration de sa peine, reconduit à la frontière.

« L'article 463 du code pénal est applicable au cas prévu par la présente loi ».

Art. 10. La présente loi sera applicable six mois après sa promulgation.

Avant l'expiration de ce délai, des règlements d'administration publique détermineront les conditions d'application de la loi, notamment en ce qui touche la délivrance et les modalités du carnet anthropométrique d'identité pour les nomades, les mentions et les visas à porter sur ce carnet, ainsi que la nature et les indications de la plaque spéciale de contrôle prévue par l'article 4.

Art. 11. Un règlement spécial d'administration publique, rendu après avis du conseil supérieur d'hygiène publique de France, déterminera les mesures de prophylaxie, notamment les vaccinations périodiques auxquelles devront être soumis tous les ambulants forains et nomades, ainsi que les étrangers visés à l'article 9 assujettis à la présente loi.

Les infractions aux dispositions de ce règlement d'administration publique seront punies d'un emprisonnement de six jours à un mois et d'une amende de seize francs à deux cents francs (16 F à 200 F) ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 12. L'article 463 du code pénal est applicable aux cas prévus par la présente loi.

Art. 13. Toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogées, sans qu'il soit en rien dérogé aux lois et règlements en vigueur concernant les pouvoirs du préfet de police, des préfets des départements et des autorités municipales pour la police de la voie publique, des halles, marchés, fêtes locales et, généralement, pour la protection du bon ordre, de la sûreté et de la salubrité publiques.

Art. 14. Des règlements d'administration publique détermineront les conditions dans lesquelles la présente loi sera applicable.

ANNEXE N° 5

LOI
**Loi n°69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et
au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni
résidence fixe**

Version consolidée au 6 août 2008

Titre Ier : Exercice des activités ambulantes et délivrance des titres de circulation.**Article 1 (abrogé au 6 août 2008)**

- Modifié par Loi n°95-96 du 1 février 1995 - art. 9 JORF 2 février 1995
- Abrogé par LOI n°2008-776 du 4 août 2008 - art. 53

Toute personne physique ou morale, ayant en France son domicile, une résidence fixe depuis plus de six mois ou son siège social, doit, pour exercer ou faire exercer par ses préposés une profession ou une activité ambulante hors du territoire de la commune où est situé son habitation ou son principal établissement en faire la déclaration aux autorités administratives. Cette déclaration doit être renouvelée périodiquement.

La même déclaration est exigée de tout ressortissant d'un des Etats membres de l'Union européenne qui justifie d'un domicile ou d'une résidence fixe depuis plus de six mois ou de son siège social dans un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, pour l'exercice sur le territoire national d'une profession ou activité ambulante.

Si le déclarant n'est pas ressortissant d'un des Etats membres de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, il devra justifier qu'il réside régulièrement en France depuis cinq années au moins.

Article 2

- Modifié par LOI n°2008-776 du 4 août 2008 - art. 53

Les personnes n'ayant ni domicile ni résidence fixes de plus de six mois dans un Etat membre de l'Union européenne doivent être munies d'un livret spécial de circulation délivré par les autorités administratives.

Les personnes qui accompagnent celles mentionnées à l'alinéa précédent, et les préposés de ces dernières doivent, si elles sont âgées de plus de seize ans et n'ont en France ni domicile, ni résidence fixe depuis plus de six mois, être munies d'un livret de circulation identique.

Les employeurs doivent s'assurer que leurs préposés sont effectivement munis de ce document, lorsqu'ils y sont tenus.

Article 3

Les personnes âgées de plus de seize ans autres que celles mentionnées à l'article 2 et dépourvues de domicile ou de résidence fixe depuis plus de six mois doivent, pour pouvoir circuler en France, être munies de l'un des titres de circulation prévus aux articles 4 et 5 si elles logent de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile.

Article 4

Lorsque les personnes mentionnées à l'article 3 justifient de ressources régulières leur assurant des conditions normales d'existence notamment par l'exercice d'une activité salariée, il leur est remis un livret de circulation qui devra être visé à des intervalles qui ne pourront être inférieurs à trois mois par l'autorité administrative. Un livret identique est remis aux personnes qui sont à leur charge.

Article 5

· Modifié par Loi n°85-772 du 25 juillet 1985 - art. 26 JORF 26 juillet 1985

Lorsque les personnes mentionnées à l'article 3 ne remplissent pas les conditions prévues à l'article précédent, il leur est remis un carnet de circulation qui devra être visé tous les trois mois, de quantième à quantième, par l'autorité administrative.

Si elles circulent sans avoir obtenu un tel carnet, elles seront passibles d'un emprisonnement de trois mois à un an.

Article 6

Les titres de circulation ne peuvent être délivrés aux personnes venant de l'étranger que si elles justifient de façon certaine de leur identité.

La validité du livret spécial de circulation prévu à l'article 2, des carnet et livret prévus aux articles 3, 4 et 5, doit être prorogée périodiquement par l'autorité administrative.

Titre II : Communes de rattachement.**Article 7**

Toute personne qui sollicite la délivrance d'un titre de circulation prévu aux articles précédents est tenue de faire connaître la commune à laquelle elle souhaite être rattachée.

Le rattachement est prononcé par le préfet ou le sous-préfet après avis motivé du maire.

Article 8

Le nombre des personnes détentrices d'un titre de circulation, sans domicile ni résidence fixe, rattachées à une commune, ne doit pas dépasser 3 % de la population municipale telle qu'elle a été dénombrée au dernier recensement.

Lorsque ce pourcentage est atteint, le préfet ou le sous-préfet invite le déclarant à choisir une autre commune de rattachement.

Le préfet pourra, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, apporter des dérogations à la règle établie au premier alinéa du présent article, notamment pour assurer l'unité des familles.

Article 9

Le choix de la commune de rattachement est effectué pour une durée minimale de deux ans. Une dérogation peut être accordée lorsque des circonstances d'une particulière gravité le justifient. Toute demande de changement doit être accompagnée de pièces justificatives, attestant l'existence d'attaches que l'intéressé a établies dans une autre commune de son choix.

Article 10

Le rattachement prévu aux articles précédents produit tout ou partie des effets attachés au domicile, à la résidence ou au lieu de travail, dans les conditions déterminées par un décret en Conseil d'Etat, en ce qui concerne :

La célébration du mariage ;

L'inscription sur la liste électorale, sur la demande des intéressés, après trois ans de rattachement ininterrompu dans la même commune ;

L'accomplissement des obligations fiscales ;

L'accomplissement des obligations prévues par les législations de sécurité sociale et la législation sur l'aide aux travailleurs sans emploi ;

L'obligation du service national.

Le rattachement à une commune ne vaut pas domicile fixe et déterminé. Il ne saurait entraîner un transfert de charges de l'Etat sur les collectivités locales, notamment en ce qui concerne les frais d'aide sociale.

Titre III : Dispositions diverses.

Article 11

· Modifié par LOI n°2008-776 du 4 août 2008 - art. 53

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les modalités d'application des titres Ier et II et, notamment, les conditions dans lesquelles les titres de circulation sont délivrés et renouvelés et les mentions devant y figurer, les modalités des contrôles particuliers permettant d'établir que les détenteurs des titres de circulation mentionnés aux articles 2, 3, 4 et 5, et les mineurs soumis à leur autorité ont effectivement satisfait aux mesures de protection sanitaire prévues par les lois et règlements en vigueur et les conditions dans lesquelles le maire, conformément à l'article 7, doit donner son avis motivé et dans lesquelles les personnes titulaires d'un titre de circulation apportent les justifications motivant la dérogation prévue par l'article 9.

Article 12

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux bateliers.

Elles ne font pas obstacle à l'application des conventions et traités internationaux.

Article 13

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi et notamment la loi modifiée du 16 juillet 1912 sur l'exercice des professions ambulantes et la réglementation de la circulation des nomades, l'article 1649 quater, paragraphe 3 du code général des impôts, le troisième alinéa de l'article 102 du code civil.

Article 14

· Modifié par Loi 69-1238 1969-12-31 art. 1 JORF 2 janvier 1970

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur le 1er janvier 1971.

Toutefois, dès la publication de la loi, le visa des carnets anthropométriques prévus aux articles 3 et suivants de la loi modifiée du 16 juillet 1912 sera remplacé par un visa mensuel délivré par le commissaire de police ou le commandant de brigade de gendarmerie.

Le Président de la République :

C. DE GAULLE.

Le Premier ministre,

MAURICE COUVE DE MURVILLE.

Le ministre d'Etat, garde des sceaux, ministre de la justice, par intérim,

JEAN-MARCEL JEANNENEY.

Le ministre de l'intérieur,

RAYMOND MARCELLIN.



ANNEXE N° 6

REGLEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DES GENS du VOYAGE

Le Président de la Communauté de Communes de PARTHENAY,

VU le Code des Communes, et notamment les articles L 122-27 et suivants et L 131-1 et suivants.

Considérant qu'il convient de réglementer les modalités de fonctionnement des aires d'accueil mises à disposition des Gens du Voyage.

ARRETE

Article 1 – La Communauté de Communes de PARTHENAY met exclusivement à la disposition des Gens du Voyage une aire d'accueil et de séjour.

Article 2 – L'accès au terrain est autorisé par la Communauté de Communes de PARTHENAY dans la limite des places disponibles et sur présentation du titre de circulation. Ce terrain est ouvert tous les jours, l'accueil s'effectue du lundi au vendredi.

Article 3 – Pour être admis sur ce terrain, les voyageurs doivent être à jour du paiement des redevances correspondant à des séjours précédents sur le terrain d'accueil de la Communauté de Communes de PARTHENAY et, doivent acquitter soit à la journée, soit à la semaine, la redevance d'occupation. Une caution égale à 80 Euros est perçue à l'arrivée assortie du dépôt de la carte grise de la caravane.

Article 4 – Chaque famille admise doit occuper l'emplacement qui lui est attribué. Il n'est admis que trois caravanes maximum par emplacement. Le chef de famille est responsable du comportement de sa famille. La redevance d'occupation est fixée à 0,50 Euro par jour pour les caravanes sur le même emplacement.

Article 5 – Le changement de place sur le terrain n'est possible que le jour de relèvement des compteurs d'eau et d'électricité et après règlement des sommes dues sur ces derniers.

Article 6 – En dehors des stationnements à la journée, la durée de stationnement est fixée à un mois renouvelable trois fois. Passé ce délai de trois mois, le terrain doit être libéré sans qu'aucune dérogation ne puisse être accordée ; un délai de deux mois est alors obligatoire avant que l'autorisation de stationnement sur le terrain de la Communauté de Communes de PARTHENAY ne soit à nouveau acceptée. Toutefois, cette période peut être renouvelée seulement si les enfants sont régulièrement scolarisés. Le suivi de la scolarisation se fera par la personne chargée de l'accompagnement social auprès des Gens du Voyage, en lien avec les services de l'Education Nationale.

Article 7 – Seules les familles séjournant en véhicules mobiles en état de marche peuvent stationner sur le terrain. Toute installation et toute construction y sont interdites.

Article 8 – Les installations sur le terrain sont à la disposition des utilisateurs sous leur responsabilité. Ceux-ci doivent veiller individuellement et collectivement au respect de ces installations. La Communauté de Communes décline toute responsabilité en cas de vols, dégradations quelconques des biens appartenant aux gens du voyage. En cas de détérioration, le partage des frais pourra être facturé à l'ensemble des familles présentes sur le terrain à défaut de responsable(s) connu(s).

Article 9 – Les usagers doivent respecter les règles d'hygiène et de salubrité, maintenir la propreté de leur emplacement et des abords qu'ils doivent laisser propres à leur départ. L'entretien du bloc sanitaire individuel est à la charge de la famille occupant l'emplacement qui lui aura été attribué. Si cela n'est pas le cas, la caution pourra être retenue, tout ou partie. Ils doivent utiliser le container de leur emplacement pour la collecte des ordures ménagères et doivent en assumer l'entretien. Ils devront également se conformer aux règles de sécurité affichées sur chaque emplacement et qui leur sont remises à l'arrivée.

Article 10 - Les usagers doivent se respecter mutuellement et observer une parfaite correction à l'égard du voisinage et du personnel intervenant sur le terrain. Ils ne doivent pas troubler l'ordre public. Les animaux domestiques doivent être attachés.

Article 11 – Tout manquement au présent règlement ou non-respect du contrat social, toute rixe ou détérioration des équipements du terrain d'accueil, entraîne l'exclusion, sans délai, du terrain. L'expulsion ou l'interdiction est prononcée par le Maire de la commune dans le cadre de ses pouvoirs de police pour une durée déterminée en rapport avec la gravité de l'infraction. Cette décision est portée pour information à la connaissance des autres communes de la Communauté de Communes.

CONDITIONS PARTICULIERES

Article 12 – Les travaux de déferrage ne sont autorisés que sur l'emplacement prévu à cet effet. Il est également interdit de procéder au brûlage de câbles

Article 13 - Afin de procéder à l'entretien et petites réparations, le terrain sera fermé aux gens du voyage pour une période annuelle de deux à trois semaines (en juillet et en août).

CONDITIONS GENERALES

Article 14 – Le présent règlement sera remis et lu aux chefs de famille admis sur le terrain.

Article 15 – Il sera procédé à la publication du présent arrêté par affichages (en Mairie et sur place) ainsi qu'à sa transmission à Monsieur le Préfet des Deux-Sèvres.

Article 16 – Le présent arrêté est exécutoire dès l'accomplissement des formalités prévues à l'article 15 ci-dessus.

ANNEXE N° 7

**REGLEMENT INTERIEUR DE L'AIRE D'ACCUEIL
POUR LES GENS DU VOYAGE DE DOMPTICARDE
COMMUNE DE POITIERS**

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE POITIERS

- Article 1er :** La Communauté d'Agglomération de Poitiers a mis à la disposition de l'Association Départementale pour l'Accueil et la Promotion des Gens du Voyage (A.D.A.P.G.V) une aire d'accueil pour les gens du voyage située sur la Commune de Poitiers au lieu dit « Dompticarde » sur le D 3, en direction de Montamisé pour les familles désireuses de stationner sur son territoire.
- Article 2 :** Cette aire accueille 4 familles maximum, elle est équipée en eau, WC, douches, électricité container à ordures et dispose de compteurs individuels pour l'eau et l'électricité.
Le service d'entretien, l'accompagnement social sont assurés par le personnel de l'A.D.A.P.G.V (Centre Social sur l'agglomération de Poitiers), gestionnaire du terrain.
- Article 3 :** L'accès au terrain sera autorisé par l'ADAPGV dans la limite des places disponibles sur présentation du titre de circulation aux jours et horaires indiqués sur le panneau d'entrée.
Un agent de l'A.D.A.P.G.V assurera l'entretien, l'ouverture de l'eau des sanitaires, de l'électricité et mettra à disposition un bac à ordures.
Les travailleurs sociaux de l'A.D.A.P.G.V. pourront être à la disposition des familles qui le souhaitent aux jours et heures qui leur seront indiqués.
- Article 4 :** Les voyageurs admis sur le terrain devront s'acquitter d'un droit de stationnement de 1.50 euros par nuitée, (soit 10.50 euros par semaine) et du paiement de l'eau et de l'électricité selon la consommation des compteurs.
Le tarif du droit de stationnement pourra être actualisé annuellement par délibération de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.
Toute admission sur l'aire est soumise obligatoirement à l'acquittement préalable d'éventuelles dettes liées à un précédent séjour sur un terrain de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.
Une caution de 15 euros sera perçue par l'ADAPGV à l'arrivée, elle sera restituée au départ de

la famille si celle-ci s'est acquittée de son dû et si aucune dégradation n'a été commise.

- Article 5 :** Chaque famille admise devra occuper l'emplacement qui lui aura été attribué . Il ne sera admis que 2 caravanes et 2 véhicules maximum par emplacement à la condition que les cartes grises soient au même nom.
Le Chef de famille est responsable du comportement de sa famille et de ses invités.
- Article 6 :** La durée du stationnement est fixée à 3 mois renouvelable.
- Article 7 :** Les familles séjournant sur le terrain sont soumises à l'obligation scolaire pour leurs enfants.
- Article 8 :** Seules les familles séjournant en véhicules mobiles en état de marche, pourront stationner sur le terrain. Toute construction ou installation fixe y sont interdites.
- Article 9 :** Les installations du terrain sont à la disposition des utilisateurs sous leur responsabilité. Ceux-ci devront veiller individuellement et collectivement au respect de ces installations. En cas de détérioration, le partage des frais est facturé à l'ensemble des familles présentes sur le terrain.
- Article 10 :** Les usagers devront respecter les règles de sécurité, d'hygiène et de salubrité, entretenir la propreté de leur emplacement et des abords qu'ils devront laisser propres à leur départ. Ils devront utiliser les containers prévus pour la collecte des ordures ménagères. La caution sera retenue en cas de non respect de ces règles.
- Article 11 :** Les travaux de déferrage ne sont autorisés que sur le lieu prévu à cet effet. Tout brûlage (pneus, fils, plastiques, ...) y est interdit. Seul le feu de bois et de charbon est autorisé dans un récipient réservé à cet usage clos par une grille pour empêcher tout vol de papier enflammés. Les résidus de casse devront être évacués par les usagers vers les déchetteries de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.
- Article 12 :** Les usagers devront se respecter mutuellement et observer une parfaite correction à l'égard du voisinage et du personnel intervenant sur le terrain. Ils ne devront pas troubler l'ordre public. Les animaux domestiques devront être attachés.
- Article 13 :** Tout manquement au présent règlement, tout trouble grave, dispute ou rixe, toute détérioration des installations entraînera l'exclusion sans délai du terrain des familles ou des visiteurs. L'expulsion et l'interdiction seront prononcées par le Maire de la Commune d'implantation du terrain dans le cadre des ses pouvoirs de police pour une durée déterminée en rapport avec la gravité de l'infraction.
Cette décision sera portée pour information à la connaissance des autres communes de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.
- Article 14 :** Le présent règlement sera remis aux Chefs de famille admis sur le terrain. Leur signature implique l'acceptation de ce dernier.
- Article 15 :** Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique, Monsieur le Directeur Général des Services, Monsieur le Gestionnaire du terrain sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

ALE PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE POITIERS

B

CLE MAIRE DE POITIERS

**ARTICLE 28 DE LA LOI DU 31 MAI 1990 VISANT A LA MISE EN
ŒUVRE DU DROIT AU LOGEMENT (VERSION INITIALE)**

JORF n°127 du 2 juin 1990 page 6551

Loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement

NOR: EQUX8900132L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel no 90-274 DC en date du 29 mai 1990,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

CHAPITRE III

Des conditions d'attribution des aides personnelles au logement (...)

Art. 28. - Un schéma départemental prévoit les conditions d'accueil spécifiques des gens du voyage, en ce qui concerne le passage et le séjour, en y incluant les conditions de scolarisation des enfants et celles d'exercice d'activités économiques. Toute commune de plus de 5000 habitants prévoit les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet. Dès la réalisation de l'aire d'accueil définie à l'alinéa ci-dessus, le maire ou les maires des communes qui se sont groupées pour la réaliser pourront, par arrêté, interdire le stationnement des gens du voyage sur le reste du territoire communal.

ANNEXE N° 9

JORF n°155 du 6 juillet 2000

Texte n°1

LOI

LOI no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (1)

NOR: EQUX9900036L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

I. - Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles.

II. - Dans chaque département, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques, un schéma départemental prévoit les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées.

Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental. Il précise la destination des aires permanentes d'accueil et leur capacité. Il définit la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui les fréquentent.

Le schéma départemental détermine les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels et définit les conditions dans lesquelles l'Etat intervient pour assurer le bon déroulement de ces rassemblements.

Une annexe au schéma départemental recense les autorisations délivrées sur le fondement de l'article L. 443-3 du code de l'urbanisme. Elle recense également les terrains devant être mis à la disposition des gens du voyage par leurs employeurs, notamment dans le cadre d'emplois saisonniers.

III. - Le schéma départemental est élaboré par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général. Après avis du conseil municipal des communes concernées et de la commission consultative prévue au IV, il est approuvé conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Passé ce délai, il est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département. Il fait l'objet d'une publication.

Le schéma départemental est révisé selon la même procédure au moins tous les six ans à compter de sa publication.

IV. - Dans chaque département, une commission consultative, comprenant notamment des représentants des communes concernées, des représentants des gens du voyage et des associations intervenant auprès des gens du voyage, est associée à l'élaboration et à la mise en oeuvre du schéma. Elle est présidée conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et par le président du conseil général ou par leurs représentants.

La commission consultative établit chaque année un bilan d'application du schéma. Elle peut désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre de ce schéma et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Le médiateur rend compte à la commission de ses activités.

V. - Le représentant de l'Etat dans la région coordonne les travaux d'élaboration des schémas départementaux. Il s'assure de la cohérence de leur contenu et de leurs dates de publication. Il réunit à cet effet une commission constituée des représentants de l'Etat dans les départements, du président du conseil régional et

des présidents des conseils généraux, ou de leurs représentants.

Article 2

I. - Les communes figurant au schéma départemental en application des dispositions des II et III de l'article 1er sont tenues, dans un délai de deux ans suivant la publication de ce schéma, de participer à sa mise en oeuvre. Elles le font en mettant à la disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil, aménagées et entretenues. Elles peuvent également transférer cette compétence à un établissement public de coopération intercommunale chargé de mettre en oeuvre les dispositions du schéma départemental ou contribuer financièrement à l'aménagement et à l'entretien de ces aires d'accueil dans le cadre de conventions intercommunales.

II. - Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale intéressés assurent la gestion de ces aires ou la confient par convention à une personne publique ou privée.

Article 3

I. - Si, à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la publication du schéma départemental et après mise en demeure par le préfet restée sans effet dans les trois mois suivants, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental, l'Etat peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et gérer les aires d'accueil au nom et pour le compte de la commune ou de l'établissement public défaillant.

Les dépenses d'acquisition, d'aménagement et de fonctionnement de ces aires constituent des dépenses obligatoires pour les communes ou les établissements publics qui, selon le schéma départemental, doivent en assumer les charges. Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des aires ainsi aménagées, à dater de l'achèvement de ces aménagements.

II. - Le 31o de l'article L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« 31o Les dépenses occasionnées par l'application des dispositions des articles 2 et 3 de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;

« 32o L'acquittement des dettes exigibles. »

Article 4

L'Etat prend en charge les investissements nécessaires à l'aménagement et à la réhabilitation des aires prévues au premier alinéa du II de l'article 1er, dans la proportion de 70 % des dépenses engagées dans le délai fixé à l'article 2, dans la limite d'un plafond fixé par décret.

La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent accorder des subventions complémentaires pour la réalisation de ces aires d'accueil.

Article 5

I. - Dans l'intitulé du livre VIII du code de la sécurité sociale et du titre V de ce livre, les mots : « Aide aux associations logeant à titre temporaire des personnes défavorisées » sont remplacés par les mots : « Aides aux collectivités et organismes logeant à titre temporaire des personnes défavorisées ou gérant des aires d'accueil des gens du voyage ».

II. - Avant le premier alinéa de l'article L. 851-1 du même code, il est inséré un « I ».

III. - L'article L. 851-1 du même code est complété par un II ainsi rédigé :

« II. - Une aide forfaitaire est versée aux communes ou aux établissements publics de coopération intercommunale qui gèrent une ou plusieurs aires d'accueil de gens du voyage. Elle est également versée aux personnes morales qui gèrent une aire en application d'une convention prévue au II de l'article 2 de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

« Une convention passée avec l'Etat fixe, compte tenu de la capacité effective des aires d'accueil, le montant prévisionnel de l'aide versée annuellement à ces gestionnaires. Cette convention détermine les modalités de calcul du droit d'usage perçu par les gestionnaires des aires d'accueil et définit les conditions de leur gardiennage. »

IV. - A l'article L. 851-2 du même code, les mots : « L'aide est liquidée et versée » sont remplacés par les mots : « Les aides sont liquidées et versées ».

V. - A l'article L. 851-3 du même code, les mots : « Le financement de l'aide » sont remplacés par les

mots : « Le financement des aides ».

Article 6

I. - Les modalités de mise en oeuvre des actions de caractère social mentionnées au II de l'article 1er, dont le financement incombe à l'Etat, au département et, le cas échéant, aux organismes sociaux concernés, dans le cadre de leurs compétences respectives, sont fixées par des conventions passées entre ces personnes morales et les gestionnaires des aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

II. - Des conventions passées entre le gestionnaire d'une aire d'accueil et le département déterminent les conditions dans lesquelles celui-ci participe aux dépenses de frais de fonctionnement des aires d'accueil prévues au schéma départemental, sans que cette participation puisse excéder le quart des dépenses correspondantes.

Article 7

Le deuxième alinéa de l'article L. 2334-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :
« Cette population est la population totale majorée, sauf disposition particulière, d'un habitant par résidence secondaire et d'un habitant par place de caravane située sur une aire d'accueil des gens du voyage satisfaisant aux conditions de la convention de l'article L. 851-1 du code de la sécurité sociale et aux normes techniques en vigueur, fixées par un décret en Conseil d'Etat. La majoration de population est portée à deux habitants par place de caravane pour les communes éligibles l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine prévue à l'article L. 2334-15 ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale prévue à l'article L. 2334-21. »

Article 8

Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1o Au 2o de l'article L. 111-1-2, après les mots : « Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, », sont insérés les mots : « à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, » ;

2o Au premier alinéa de l'article L. 121-10, après les mots : « la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat », sont ajoutés les mots : «, y compris ceux des gens du voyage » ;

3o Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par un article L. 443-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 443-3. - Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais définis par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 443-1. »

Article 9

I. - Dès lors qu'une commune remplit les obligations qui lui incombent en application de l'article 2, son maire ou, à Paris, le préfet de police peut, par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement sur le territoire de la commune des résidences mobiles mentionnées à l'article 1er. Ces dispositions sont également applicables aux communes non inscrites au schéma départemental mais dotées d'une aire d'accueil, ainsi qu'à celles qui décident, sans y être tenues, de contribuer au financement d'une telle aire.

II. - En cas de stationnement effectué en violation de l'arrêté prévu au I, y compris sur le domaine public, le maire peut, par voie d'assignation délivrée aux occupants et, le cas échéant, au propriétaire du terrain ou au titulaire d'un droit réel d'usage, saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles.

Sauf dans le cas où le terrain appartient à la commune, le maire ne peut agir que si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques.

Le juge peut, en outre, prescrire aux occupants, le cas échéant sous astreinte, de rejoindre l'aire de stationnement aménagée en application de la présente loi à défaut de quitter le territoire communal et ordonner l'expulsion de tout terrain qui serait occupé en violation de cette injonction.

Le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'article 485 du nouveau code de procédure civile.

III. - Les dispositions du I et du II ne sont pas applicables au stationnement des résidences mobiles appartenant aux personnes mentionnées à l'article 1er de la présente loi :

1o Lorsque ces personnes sont propriétaires du terrain sur lequel elles stationnent ;

2o Lorsqu'elles disposent d'une autorisation délivrée sur le fondement de l'article L. 443-1 du code de l'urbanisme ;

3o Lorsqu'elles stationnent sur un terrain aménagé dans les conditions prévues à l'article L. 443-3 du même code.

IV. - En cas d'occupation, en violation de l'arrêté prévu au I, d'un terrain privé affecté à une activité à caractère économique, et dès lors que cette occupation est de nature à entraver ladite activité, le propriétaire ou le titulaire d'un droit réel d'usage sur le terrain peut saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de faire ordonner l'évacuation forcée des résidences mobiles. Dans ce cas, le juge statue en la forme des référés. Sa décision est exécutoire à titre provisoire. En cas de nécessité, il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute. Si le cas requiert célérité, il fait application des dispositions du second alinéa de l'article 485 du nouveau code de procédure civile.

Article 10

I. - Les schémas départementaux établis en application de l'article 28 de la loi no 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en oeuvre du droit au logement, publié antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, font l'objet d'un nouvel examen dans les conditions et délais prévus à l'article 1er ci-dessus.

II. - L'article 28 de la loi no 90-449 du 31 mai 1990 précitée est abrogé. Toutefois, dans les départements qui ne disposent pas d'un schéma départemental approuvé dans les conditions définies à l'article 1er ci-dessus, les deux derniers alinéas de cet article restent en vigueur.

Article 11

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat

Fait à Paris, le 5 juillet 2000.

Le Premier ministre,
Lionel Jospin

Par le Président de la République :

Jacques Chirac

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,
Laurent Fabius

La ministre de l'emploi et de la solidarité,
Martine Aubry

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Elisabeth Guigou

Le ministre de l'intérieur,
Jean-Pierre Chevènement

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,
Jean-Claude Gayssot

Le secrétaire d'Etat à l'outre-mer,
Jean-Jack Queyranne

Le secrétaire d'Etat au logement,
Louis Besson

La secrétaire d'Etat au budget,
Florence Parly

(1) Travaux préparatoires : loi no 2000-614.

Assemblée nationale : Projet de loi no 1598 ;

Rapport de Mme Raymonde Le Texier, au nom de la commission des lois, no 1620 ;

Discussion et adoption le 24 juin 1999.

Sénat : Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, no 460 (1998-1999) ;

Rapport de M. Jean-Paul Delevoye, au nom de la commission des lois, no 188 (1999-2000) ;

Avis de M. Pierre Hérisson, au nom de la commission des affaires économiques, no 194 (1999-2000) ;

Discussion et adoption le 3 février 2000.

Assemblée nationale : Projet de loi, modifié par le Sénat, no 2140 ;

Rapport de Mme Raymonde Le Texier, au nom de la commission des lois, no 2188 ;
Discussion et adoption le 24 février 2000.
Sénat : Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, no 243 (1999-2000) ;
Rapport de M. Jean-Paul Delevoye, au nom de la commission des lois, no 269 (1999-2000) ;
Discussion et adoption le 23 mars 2000.
Assemblée nationale : Projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, no 2274 ;
Rapport de Mme Raymonde Le Texier, au nom de la commission mixte paritaire, no 2365.
Sénat : Rapport de M. Jean-Paul Delevoye, au nom de la commission mixte paritaire, no 333 (1999-2000).
Assemblée nationale : Projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, no 2274 ;
Rapport de Mme Raymonde Le Texier, au nom de la commission des lois, no 2405 ;
Discussion et adoption le 23 mai 2000.
Sénat : Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, no 352 (1999-2000) ;
Rapport de M. Jean-Paul Delevoye, au nom de la commission des lois, no 412 (1999-2000) ;
Discussion et adoption le 21 juin 2000.
Assemblée nationale : Projet de loi, modifié par le Sénat en nouvelle lecture, no 2487 ;
Rapport de Mme Raymonde Le Texier, au nom de la commission des lois, no 2488 ;
Discussion et adoption le 22 juin 2000.

**Circulaire UHC/TUH1/12 no 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à
l'application de la loi no 2000-614
du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage**

555-0

Texte non paru au *Journal officiel*

997

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR
LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT
La secrétaire d'Etat au logement

NOR : EQUU0110141C

Références :

Loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;
Décret no 2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage ;
Décret no 2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage ;
Décret no 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage.

Texte abrogé : article 28 de la loi no 90-449 du 31 mai 1990.

Textes modifiés : néant.

Mots clés : gens du voyage, schéma départemental, aire d'accueil, terrains familiaux, habitat des gens du voyage, interdiction de stationner.

Publication : B.O.

Le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, le directeur général des collectivités locales, le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques à Messieurs les préfets de département ; Messieurs les préfets de région (directions départementales de l'équipement, directions régionales de l'équipement ; centres d'études techniques de l'équipement ; direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction [pour attribution]) ; Mesdames et Messieurs des centres interrégionaux de formation professionnelle (pour information) ; Monsieur le secrétaire général du Gouvernement (direction du personnel et des services [pour information]) ; Mesdames et Messieurs les membres du conseil général des ponts et chaussées (pour information).

SOMMAIRE
PRÉAMBULE

TITRE Ier. - LES OBLIGATIONS DES COMMUNES

I.1 Les communes soumises aux obligations de la loi

I.2. Les autres communes

TITRE II. - ÉLABORATION DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX

II.1. Le partenariat

II.2. L'évaluation des besoins et de l'offre existante

II.3. Le contenu du schéma départemental d'accueil des gens du voyage

II.4. La coordination régionale**II.5. L'approbation du schéma départemental****II.6. La révision du schéma départemental**

TITRE III. - LA MISE EN OEUVRE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX

III.1. Le suivi de la mise en oeuvre du schéma départemental**III.2. Le rôle de l'Etat dans les grands rassemblements****III.3. Le pouvoir de substitution du préfet****III.4. Les financements**

TITRE IV. - LES CARACTÉRISTIQUES DES AIRES

IV.1. Les aires d'accueil**IV.2. Les aires de grand passage****IV.3. Les emplacements pour les grands rassemblements traditionnels ou occasionnels****IV.4. Les autres dispositifs d'accueil éventuels**

TITRE V. - LES NOUVELLES DISPOSITIONS DU CODE DE L'URBANISME

V.1. Les règles générales**V.2. La prise en compte de l'accueil des gens du voyage et du schéma départemental d'accueil dans les règles d'urbanisme****V.3. Les outils fonciers****V.4. Les terrains familiaux**

TITRE VI. - LES POUVOIRS DES MAIRES EN MATIÈRE D'INTERDICTION DE STATIONNER ET LA PROCÉDURE D'EXPULSION

VI.1. L'arrêté d'interdiction de stationner**VI.2. La phase judiciaire****VI.3. Les enjeux de l'octroi de la force publique**

TITRE VII. - LES BESOINS EN HABITAT DES GENS DU VOYAGE

ANNEXE : Tableau des aires pour le stationnement, l'accueil et l'habitat des gens du voyage

Préambule

La loi no 614-2000 modifie le dispositif départemental d'accueil des gens du voyage prévu par l'article 28 de la loi du 31 mai 1990. Elle renforce certaines de ses dispositions, notamment celles relatives aux schémas départementaux et aux obligations des communes.

Par ailleurs, les aires d'accueil inscrites au schéma départemental devront désormais respecter des normes techniques d'aménagement, d'équipement et de gestion qui ont été définies par décret en conseil d'Etat pour pouvoir bénéficier des aides de l'Etat. Celles-ci ont été largement majorées par ce nouveau dispositif.

Cette circulaire a pour objectif de présenter les nouvelles dispositions de la loi no 614-2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et de ses décrets d'application.

Les grands principes de la loi

L'objectif général de la loi est d'établir un équilibre satisfaisant entre, d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et venir et l'aspiration légitime des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes et, d'autre part, le souci également légitime des élus locaux d'éviter des installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec leurs administrés.

Cet équilibre doit être fondé sur le respect de ses droits et de ses devoirs par chacun, c'est-à-dire :

– par les collectivités locales auxquelles la loi fait obligation de réaliser et de gérer les aires d'accueil.

En contrepartie, leurs moyens pour lutter contre le stationnement illicite sont renforcés ;

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

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

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

Le schéma départemental sera le pivot du dispositif d'accueil des gens du voyage.

Son élaboration doit faire l'objet d'une véritable concertation entre les communes, le département, les services de l'Etat et les représentants des gens du voyage.

La mise en oeuvre du dispositif prévu par la loi comporte deux délais :

– un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la loi pour l'approbation conjointe du schéma départemental par le président du conseil général et le préfet. Au-delà, le préfet peut l'approuver seul.

L'engagement rapide de l'élaboration ou de l'actualisation du schéma départemental dans chaque département est donc nécessaire ;

– un délai de deux ans à partir de l'approbation du schéma départemental pour la réalisation des aires d'accueil par les communes. Au-delà, le préfet peut se substituer à celles-ci pour réaliser à leurs frais les aires d'accueil prévues par le schéma. Il est important de souligner que l'octroi des financements spécifiques prévus par la loi - en particulier en ce qui concerne l'aide à l'investissement au taux de 70 % - n'est garanti que pour les opérations réalisées dans les délais fixés par la loi.

Les décrets d'application

Quatre décrets d'application ont été pris en application de cette loi :

– décret no 2001-540 du 25 juin 2001 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale consultative des gens du voyage ;

– décret no 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil des gens du voyage. Ces normes techniques concernent l'aménagement et la gestion de ces aires d'accueil. Leur respect conditionne le bénéfice des aides de l'Etat - en particulier de l'aide à la gestion - et de la bonification de la DGF prévue par la loi ;

– décret no 2001-568 du 29 juin 2001 relatif à l'aide aux collectivités et organismes gérant des aires d'accueil des gens du voyage et modifiant le code de la sécurité sociale et le code général des collectivités territoriales. Il prévoit les conditions de l'octroi de l'aide à la gestion des aires d'accueil et de la bonification de la DGF ;

– décret no 2001-541 du 25 juin 2001 relatif au financement des aires d'accueil destinées aux gens du voyage. Il fixe le montant du plafond des dépenses subventionnables d'investissement bénéficiant du taux de 70 % de subvention en distinguant la réalisation des aires d'accueil nouvelles, la réhabilitation des aires d'accueil existantes et la réalisation des aires de grand passage.

TITRE Ier

LES OBLIGATIONS DES COMMUNES

La loi pose le principe selon lequel les communes participent à l'accueil des gens du voyage (article 1er).

Le schéma départemental définit, au vu de l'analyse des besoins, les aires d'accueil permanentes à réaliser et à gérer, et les communes où elles doivent être implantées. Il détermine également les emplacements à mobiliser quelques semaines par an pour les grands rassemblements (article 1er).

I.1. Les communes soumises aux obligations de la loi

Les communes figurant au schéma départemental sont tenues de participer à la mise en œuvre de ce schéma en mettant à disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil aménagées et entretenues (article 2) ; c'est donc le schéma qui est le fondement de leurs obligations.

Figurent au schéma départemental :

- d'une manière obligatoire, toutes les communes de plus de 5 000 habitants ;
- le cas échéant, certaines communes de moins de 5 000 habitants.

Deux cas de figure principaux peuvent justifier la désignation par le schéma de communes de moins de 5 000 habitants :

1. L'analyse des besoins menée par le schéma départemental a fait ressortir la nécessité de réaliser une ou plusieurs aires d'accueil dans un secteur géographique constitué uniquement de communes de moins de 5 000 habitants. Aussi une ou plusieurs communes de ce secteur sont inscrites au schéma et ont obligation, au titre de l'article 2, de réaliser et de gérer une aire d'accueil.

2. Dans un secteur géographique comportant une ou plusieurs communes de plus de 5 000 habitants, une convention intercommunale, signée préalablement à la publication du schéma, prévoit la réalisation d'une aire d'accueil, normalement destinée à être prévue sur le territoire d'une commune de plus de 5 000 habitants, sur celui d'une commune de moins de 5 000 habitants. Le schéma départemental prend alors en compte cet accord intercommunal.

A titre exceptionnel, une convention peut être signée postérieurement à l'approbation du schéma. Dans ce cas, le préfet et le président du conseil général vérifient qu'elle est compatible avec celui-ci et qu'elle ne réduit pas la capacité ou ne modifie pas la destination de l'aire définie par le schéma. Il sera également

souhaitable de recueillir l'avis de la commission départementale des gens du voyage sur la conformité de cette convention avec les dispositions du schéma.

Les communes inscrites au schéma départemental doivent réaliser les aires d'accueil définies par celui-ci, dans un délai de deux ans suivant la publication du schéma.

Trois modalités sont offertes à ces communes pour satisfaire à leurs obligations :

- la commune réalise et gère elle-même une aire d'accueil sur son propre territoire. Elle peut bénéficier de la part d'autres communes d'une participation financière à l'investissement et à la gestion, dans le cadre de conventions intercommunales ;

- la commune transfère sa compétence d'aménagement des aires d'accueil à un EPCI qui réalise l'aire sur le territoire de la commune d'implantation prévue au schéma départemental. La commune peut aussi transférer à l'EPCI sa compétence de gestion des aires d'accueil, qu'elle ait transféré ou non sa compétence d'aménagement ;

- la commune passe avec d'autres communes du même secteur géographique, une convention intercommunale qui fixe sa contribution financière à l'aménagement et à la gestion d'une ou de plusieurs aires permanentes d'accueil qui seront implantées sur le territoire d'une autre commune, partie à la convention.

Il est souhaitable, dans ce cas, que les conventions intercommunales de participation au financement des aires d'accueil soient négociées parallèlement à la procédure d'élaboration du schéma départemental afin de pouvoir être prises en compte par ce dernier.

Dès lors que le schéma départemental aura mentionné les obligations de chaque commune d'une manière précise (réaliser une aire en précisant sa destination et sa capacité ou bien participer au financement de l'investissement et/ou de la gestion d'une ou plusieurs aires de son secteur géographique), chacune d'entre elles devra les réaliser selon une des trois modalités indiquées ci-dessus. A défaut, les mesures prévues à l'article 3 seraient applicables à l'encontre de chacune d'entre elles ou bien, lorsqu'il a eu transfert de compétences, à l'encontre de l'EPCI bénéficiaire de ce transfert.

I.2. Les autres communes

La liberté « d'aller et venir » a une valeur constitutionnelle, reconnue par la jurisprudence (arrêt du conseil d'Etat « ville de Lille » du 2 décembre 1983).

Les communes qui n'ont pas d'aire permanente d'accueil ou qui n'en financent pas ont l'obligation de permettre la halte des gens du voyage sur des terrains qu'elles leur indiquent pendant une période minimum.

Le maillage des aires sur le territoire du département devant être suffisamment dense pour répondre à l'ensemble des besoins, y compris les séjours de courte durée, les besoins de cette nature devraient, à terme, être réduits aux situations d'urgence.

TITRE II ÉLABORATION DES SCHEMAS DÉPARTEMENTAUX

Le schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage est élaboré conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général. Il convient de préciser que la loi ne distingue pas, en ce qui concerne l'exécution de cette obligation d'élaboration, entre les départements dotés d'un schéma actuellement approuvé et ceux qui n'en sont pas dotés : dans tous les départements, un schéma devra être approuvé dans les conditions prévues par la loi du 5 juillet 2000. En effet, les autres dispositions de la loi découlent du schéma (financements, obligations des communes, mesures coercitives éventuelles, conséquences sur les pouvoirs des maires, etc.). Dans les départements déjà dotés d'un schéma, celui-ci devra donc être renouvelé, ce qui peut impliquer un travail important si le schéma date déjà de plusieurs années. Même des schémas approuvés récemment devront, au minimum, être soumis pour avis à la commission départementale consultative des gens du voyage et au conseil municipal des communes sur lesquelles portent les obligations du schéma, puis approuvés et publiés dans les conditions prévues par la loi afin que l'ensemble des dispositions de celle-ci soient applicables dans le département.

II.1. Le partenariat

L'élaboration et la mise en oeuvre de ce schéma départemental nécessiteront, sous votre impulsion, une mobilisation importante des services de l'Etat dans le département (DDE, DDASS, Inspection académique,

gendarmerie, police nationale, etc.). Il est, naturellement, souhaitable que le président du conseil général mobilise également ses services dès l'engagement de l'élaboration du schéma.

La commission consultative départementale

Le travail d'élaboration doit être conduit en association avec la commission consultative départementale dont la composition et le fonctionnement sont prévus par le décret no 2001 540 du 25 juin 2001.

Au titre de la représentation de l'Etat, les services de l'équipement, des affaires sociales, de l'éducation nationale, ainsi que les représentants des services de police et de gendarmerie sont au premier chef concernés par le schéma d'accueil des gens du voyage et ont donc leur place au sein de cette commission.

Par ailleurs, si la mutualité sociale agricole du département mène une action sociale en direction des gens du voyage, le préfet peut nommer un représentant de celle-ci comme membre de la commission.

Les représentants du conseil général, membres de la commission, peuvent être des élus comme des représentants des services.

Les représentants des maires du département sont désignés par l'association représentative des maires dans le département. Les communes concernées au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 2000 ne peuvent être déterminées avec précision qu'après l'adoption du schéma départemental. Or, le schéma départemental est élaboré après avis de la commission consultative départementale qui comprend notamment des représentants des communes concernées. Les seules communes dont la loi indique qu'elles doivent figurer au schéma départemental sont les communes de plus de 5000 habitants. Mais cette obligation d'inscription n'emporte pas obligation d'installation d'une aire d'accueil sur le territoire de ces communes. Par conséquent, pour que la notion de « communes concernées » soit également mise en œuvre, il convient de considérer que la base à respecter est constituée de l'ensemble des communes du département. Vous veillerez, quelle que soit la modalité de désignation, à ce que les communes susceptibles d'être finalement concernées (compte tenu des négociations en cours) par l'installation d'aires d'accueil soient effectivement représentées au sein de la commission consultative.

Le décret prévoit que s'il n'existe pas d'associations de maires ou s'il en existe plusieurs, les représentants sont élus à la représentation proportionnelle au plus fort reste par les maires des communes du département.

Vous veillerez, par ailleurs, à ce que soit recherchée en priorité la représentation effective des gens du voyage, eux-mêmes, de préférence à une représentation assurée par les associations intervenant sur la problématique des gens du voyage.

Dans le cas où les associations des gens du voyage et les associations intervenant auprès des gens du voyage ne sont pas suffisamment présentes ou représentatives dans le département, le préfet peut nommer des personnalités qualifiées en raison de leur connaissance des gens du voyage.

La commission est associée à la mise en œuvre du schéma départemental et établit chaque année un bilan d'application du schéma (article 1 de la loi). Elle est associée aux travaux de suivi du schéma selon des modalités que vous définirez en concertation avec le conseil général. Toutefois, la notion d'association implique que la commission soit réunie régulièrement pour être informée des travaux d'élaboration et émettre son avis sur ceux-ci. Le décret no 2001-540 du 25 juin 2001 prévoit d'ailleurs qu'elle se réunisse au moins deux fois par an. A l'approbation du schéma, elle devra émettre formellement un avis sur son contenu.

L'article 1 de la loi prévoit également que la commission peut désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Dans ce cas, le médiateur doit être choisi de préférence en dehors des membres de la commission. Il devra avoir des compétences suffisantes dans le domaine de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage.

Le pilotage du schéma départemental

Il pourra être utile et, dans bien des cas indispensable, de constituer un comité de pilotage pour assurer des fonctions d'animation, de coordination et de suivi de l'élaboration et de la mise en œuvre des actions du schéma. Ce comité comprendra, notamment, les représentants des services de l'Etat concernés. Il pourra recourir aux conseils de personnes ou d'organismes compétents, en tant que de besoin.

Il aura, en particulier, toute son utilité pour l'organisation en amont des grands passages assurant une réelle concertation entre les partenaires pouvant aller jusqu'à la résolution des conflits potentiels.

II.2. L'évaluation des besoins et de l'offre existante

L'article 1 de la loi prévoit que les dispositions du schéma départemental sont définies « au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante, notamment de la fréquence et de la durée des séjours des gens du voyage, des possibilités de scolarisation des enfants, d'accès aux soins et d'exercice des activités économiques. »

L'évaluation des besoins

Elle doit porter sur l'ensemble des besoins des gens du voyage séjournant dans le département y compris les besoins en matière scolaire, socio-éducatif et sanitaire.

Elle comprend l'étude :

- des besoins quantitatifs, ce qui inclut le recensement des stationnements réellement constatés au cours des années précédentes sur chaque secteur, ainsi que la nature de ces stationnements, en particulier : nombre de caravanes par groupe, périodes et durées de séjour, itinéraires. L'article 1er-II, alinéa 2, dispose en effet que le schéma précise « la destination des aires permanentes d'accueil », c'est-à-dire des aires d'accueil ou des aires de grand passage ; il est donc nécessaire que l'état des besoins soit aussi précis que possible. Concernant les grands passages, il est souhaitable que plusieurs secteurs géographiques puissent répondre à ces besoins afin de ne pas faire peser la charge de l'accueil des grands passages à un seul secteur ;

- des caractéristiques socio-démographiques des populations concernées, de leurs modes de vie et d'habitat, des lieux d'exercice de leurs activités ;

- des actions socio-éducatives à mener auprès des gens du voyage, pouvant contribuer à favoriser la pré-scolarisation et la scolarisation des enfants, l'alphabétisation des adultes, l'accès aux soins et la promotion de la santé des familles, à les aider dans leurs démarches administratives et permettre leur adaptation à l'environnement économique.

L'évaluation des besoins doit s'appuyer sur une connaissance suffisante des populations concernées, par des enquêtes réalisées auprès des acteurs sociaux, des associations locales, des personnes qualifiées, des communes, des CCAS et des administrations en charge de ces populations (DDASS, DDE, CAF, gendarmerie, police, éducation nationale, hôpitaux...). Des enquêtes réalisées directement auprès des populations concernées pourront également être envisagées à chaque fois que cela est jugé par vous nécessaire.

L'évaluation de l'offre existante

Elle comprend l'analyse des différentes aires d'accueil existantes : localisation, capacité, utilisation effective (types de population qui fréquentent l'aire d'accueil, durées de séjour, sur-occupation éventuelle, phénomènes de sédentarisation rendant l'aire inappropriée à l'accueil de non sédentaires, etc.), qualité des prestations et conformité ou non aux normes d'aménagement, d'équipement et de gestion, définition des besoins de réhabilitation.

L'évaluation des aires de grand passage - s'il en existe déjà dans le département - sera également réalisée : fonctionnement et adéquation aux besoins.

Le financement des études pour l'élaboration des schémas départementaux

Ces études sont subventionnées à hauteur de 50 % de la dépense hors taxe par le chapitre 65.48/60 qui finance également les dépenses d'investissement des aires d'accueil.

Si vous estimez nécessaire de porter vous-même l'étude d'évaluation des besoins, vous pourrez utiliser le chapitre 57-30/40 pour son financement.

II.3. Le contenu du schéma départemental d'accueil des gens du voyage

La loi prévoit que le schéma départemental fixe la capacité, la destination et la commune d'implantation des aires permanentes d'accueil, ainsi que la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent ces aires. Il détermine également les emplacements susceptibles d'être occupés temporairement à l'occasion de rassemblements traditionnels ou occasionnels.

Les secteurs géographiques

La définition du dispositif d'accueil est réalisée au sein de chaque secteur géographique. Ces secteurs seront définis au vu de l'évaluation des besoins et de l'offre existante et en fonction des caractéristiques géographiques du département et des limites des structures intercommunales existantes, notamment les EPCI compétents en matière d'accueil des gens du voyage. Ils pourront s'appuyer sur d'autres sectorisations retenues pour d'autres politiques publiques, en particulier les bassins d'habitat.

Les conventions intercommunales mentionnées au I devront, sauf exception dûment justifiée, ne concerner que des communes appartenant au même secteur - ainsi défini.

Le contenu du plan

A. - Les éléments relatifs aux aires

Les aires peuvent avoir deux destinations possibles : les aires d'accueil (destinées à des petits groupes ou à des individuels) ; les aires de grand passage (destinées aux groupes de 50 à 200 caravanes environ voyageant ensemble).

Les aires d'accueil :

Il précise pour ces aires :

- les communes d'implantation des aires : cette implantation doit assurer une bonne accessibilité aux équipements socio-éducatifs, sanitaires et urbains et aux lieux d'activités économiques fréquentés habituellement par les gens du voyage (foires, marchés) ;

- dans le cas où les besoins peuvent être satisfaits par la réutilisation d'une aire existante, les besoins de réhabilitation de ces aires ;

- les actions socio-éducatives nécessaires aux populations et les moyens de les mettre en œuvre ;

- le cas échéant, les obligations de communes liées à celles sur laquelle l'aire doit être implantée, si ces obligations découlent d'un accord intercommunal préalable à l'approbation du schéma et dont celui-ci reprendrait le contenu (*cf.* point I-1).

Les aires de grand passage :

Il définit :

- leur localisation ;

- leur capacité : elle doit permettre d'accueillir les groupes les plus importants qui circulent ensemble et qui peuvent atteindre 200 caravanes environ.

B. - Les emplacements pour grands rassemblements traditionnels ou occasionnels

Si le département est concerné, même occasionnellement, par ce type de rassemblements, le schéma doit mentionner :

- les terrains qui seraient susceptibles, compte tenu de leurs caractéristiques, d'accueillir des rassemblements importants, pour des durées nécessairement limitées ;

- les conditions dans lesquelles l'Etat devrait intervenir pour assurer le bon déroulement des ces manifestations, si elles venaient à être organisées (voir sur ce point au III-2 de la présente circulaire) ;

- les modalités de concertation et de coordination entre les acteurs, en particulier avec les élus locaux, à envisager à l'occasion de l'organisation de ces rassemblements.

C. - Les autres dispositions

Le dispositif de suivi et d'évaluation à mettre en place comprend les structures de pilotage et, le cas échéant, de médiation à mettre en place.

Les moyens pour la mise en œuvre du schéma : ils comprennent le recensement des financements et des engagements des partenaires et la mobilisation éventuelle d'autres dispositifs d'aide (contrat de ville, contrat d'agglomération, PDI, ...), le cas échéant, les dispositions réglementaires locales à prendre (modifications de plans locaux d'urbanisme, etc.) pour la réalisation des aires d'accueil, le cas échéant les formations nécessaires en direction de l'ensemble des acteurs.

Les annexes du schéma départemental : l'article 1 de la loi prévoit que les autorisations délivrées sur le fondement de l'article L. 443.3 du code de l'urbanisme ainsi que les terrains devant être mis à la disposition des gens du voyage par leurs employeurs notamment dans le cadre des emplois de saisonniers - sont recensés en annexe du schéma départemental.

D'autres annexes au schéma départemental peuvent également apporter des précisions utiles à la mise en œuvre du schéma départemental ou donner aux partenaires concernés les informations relatives aux aspects complémentaires de l'accueil des gens du voyage, notamment :

- les aires de petit passage si celles-ci existent ou sont envisagées dans le département (*cf.* paragraphe IV-4) ;
- les besoins en habitat des gens du voyage et, le cas échéant, les solutions proposées pour répondre à ces besoins (*cf.* paragraphe VII).

II.4. La coordination régionale

Le représentant de l'Etat dans la région coordonne les travaux d'élaboration des schémas départementaux (article 1 de la loi).

Cette coordination vise :

- le contenu des différents schémas afin d'assurer la cohérence des réponses aux besoins à l'échelle de la région – en particulier en ce qui concerne les aires de grand passage ;
- la cohérence des dates d'approbation des différents schémas ;
- si des écarts paraissent excessifs, la mise en cohérence des durées de séjour et des niveaux des droits d'usage envisagés dans les différents schémas départementaux.

II.5. L'approbation du schéma départemental

Les avis des conseils municipaux des communes figurant au schéma et de la commission consultative devront être recueillis avant approbation du schéma départemental.

Après recueil de ces avis, le schéma départemental est approuvé conjointement par le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Il est alors publié au recueil des actes administratifs de la préfecture ainsi qu'au recueil des actes administratifs du conseil général.

En l'absence d'approbation conjointe dans le délai de dix-huit mois, le représentant de l'Etat dans le département approuve seul le schéma départemental et le publie au recueil des actes administratifs de la préfecture.

II.6. La révision du schéma départemental

L'article 1 dispose que le schéma départemental est révisé au moins tous les six ans à compter de sa publication, selon la procédure prévue pour son élaboration.

Aussi, le représentant de l'Etat dans le département et le président du conseil général devront engager conjointement la révision du schéma départemental au plus tard le premier jour de l'année du 6^e anniversaire du schéma. A défaut d'accord conjoint à cette date, le représentant de l'Etat dans le département peut engager seul la révision. En tout état de cause, si la révision n'est pas engagée à la date du 6^e anniversaire du schéma, le préfet engage la révision.

Le délai de dix-huit mois débutera, dans ce cas, à la date de l'arrêté mettant en révision le schéma.

TITRE III LA MISE EN OEUVRE DES SCHÉMAS DÉPARTEMENTAUX

III.1. Le suivi de la mise en oeuvre du schéma départemental

Après l'approbation et la publication du schéma, il sera nécessaire de maintenir un dispositif de suivi de la mise en œuvre du schéma départemental, dont les missions pourront être fonction du contexte local. Sa composition pourra être celle du comité de pilotage.

Le rôle de ce dispositif sera :

- la sensibilisation et l'information des acteurs ;
- le suivi de la mise en oeuvre et la coordination des actions ;
- la mobilisation des financements ;
- l'appui technique aux collectivités territoriales dans la mise en oeuvre de leurs projets ;
- la réalisation d'études de mise en oeuvre du schéma sur certains secteurs, si nécessaire, à l'occasion de la conception d'aires d'accueil (connaissance approfondie des populations, types de besoins, définitions des actions d'accompagnement social, recherche de terrains bien situés, faisabilité technique...)

- l'information, si les partenaires le jugent utile, des gens du voyage sur les capacités d'accueil dans le département (affichettes, dépliants, système informatique, etc.) ;
- la désignation, si nécessaire, d'un médiateur ou la mise en place d'un « groupe de pilotage » pour organiser l'accueil des grands passages ou des grands rassemblements traditionnels ou occasionnels. Il aura vocation à s'occuper :
 - de la recherche de terrains, prioritairement dans le patrimoine de l'Etat ;
 - de la concertation avec les communes et les gens du voyage ;
 - de la coordination des services de l'Etat ;
 - des conventions à négocier entre les représentants des gens du voyage organisateurs de ces rassemblements et l'Etat ou, le cas échéant, la collectivité ou l'organisme gestionnaire du terrain choisi.

III.2. Le rôle de l'Etat dans les grands rassemblements

Par « grands rassemblements », on entend les rassemblements de plusieurs milliers de caravanes, qui convergent en un point donné pour une durée en général relativement brève (de l'ordre d'une dizaine de jours).

A l'occasion de ces rassemblements, le préfet, ou le sous-préfet, s'assure du respect de l'ordre public et de la sécurité, comme c'est la responsabilité de l'Etat dès lors que sont envisagées ou constatées de fortes concentrations humaines, toutes recelant par nature des risques de débordement (manifestations culturelles ou sportives massives par exemple). Son intervention se justifie dans le cadre de ses pouvoirs de police administrative et de sécurité publique, institués notamment par l'article L. 2214-4 du code général des collectivités territoriales qui mentionne : « L'Etat a la charge du bon ordre quand il se fait occasionnellement de grands rassemblements. »

A cette fin, et quel que soit le propriétaire du terrain, le représentant de l'Etat coordonne la mise en place des moyens en personnels et des moyens matériels nécessaires au respect de l'ordre (forces de police ou de gendarmerie) mais aussi de la sécurité et de la salubrité publiques (sécurité civile, services de santé, organisation de l'évacuation des déchets en lien avec les communes si les moyens prévus par l'organisateur sont insuffisants, etc.). Afin d'assurer la sécurité des personnes participant aux rassemblements, il s'assure que les installations éventuellement prévues (chapiteau, tribune ou autres...) respectent les normes de sécurité applicables en matière d'accueil du public, avec passage préalable de la commission de sécurité compétente dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

En outre, il revient à l'Etat de s'assurer que le terrain envisagé par les organisateurs de ces rassemblements, dès lors que leurs intentions sont connues, ne présente pas de caractéristiques susceptibles de provoquer ou de faciliter des troubles à l'ordre public ou de mettre en cause la sécurité des personnes. Il demeure de la responsabilité de l'organisateur de se donner les moyens nécessaires à la réalisation des rassemblements (existence d'un service d'ordre interne, prévision des équipements nécessaires pour garantir l'hygiène et la sécurité publique : bennes à ordures, sanitaires, approvisionnement en eau, etc.).

La réparation des dommages qui pourraient résulter de cette manifestation incombe à ceux qui les ont occasionnés, conformément au principe général édicté par le code civil (art. 1382 à 1384).

Les frais de remise en état du terrain sont mis à la charge de l'organisateur.

III.3. Le pouvoir de substitution du préfet

Lorsqu'une commune, ou un EPCI, n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental, c'est-à-dire réalisé une aire d'accueil ou bien passé une convention pour participer financièrement à une aire, dans un délai de deux ans à compter de la publication du schéma départemental, le préfet peut, après mise en demeure restée sans effet dans les trois mois suivants, acquérir les terrains nécessaires et réaliser les travaux d'aménagement, au nom et pour le compte de la commune ou de l'EPCI. Les dépenses sont alors inscrites au titre des dépenses obligatoires au budget de la commune ou de l'EPCI. Dans ce cas, les aires seront réalisées sans les aides de l'Etat prévues par la loi.

La procédure d'inscription d'office s'applique également aux communes ou aux EPCI qui ont passé une convention et qui refusent de verser le montant de leur participation obligatoire.

Cette procédure se déroule comme suit :

1. Le préfet saisit la chambre régionale des comptes en application de l'article L. 1612-15 du CGCT ;
2. Si la chambre régionale des comptes reconnaît le caractère obligatoire de la dépense, elle adresse à la commune ou à l'EPCI une mise en demeure d'inscrire la dépense au budget ;
3. Si, dans le délai d'un mois, la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, la chambre régionale des comptes demande au préfet d'inscrire cette dépense au budget de la commune ou de l'EPCI et propose, le cas

échéant, la création de ressources ou la diminution des dépenses facultatives destinées à couvrir la dépense obligatoire ;

4. Le préfet règle et rend obligatoire le budget rectifié en conséquence. Il peut s'écarter des propositions de la chambre par décision motivée.

Il importe de préciser que l'obligation mise à la charge des communes par le schéma est non seulement la réalisation, mais aussi la gestion des aires. Dès lors, cette procédure pourra, le cas échéant, être engagée à l'encontre d'une commune ou de l'EPCI qui, après avoir réalisé une aire d'accueil, ne réaliserait plus les efforts de gestion nécessaires, ce qui conduirait de manière très rapide à rendre l'aire inutilisable.

III.4. Les financements

Les études pour la réalisation des aires d'accueil et la mise en application du schéma départemental

Lors de la phase de mise en œuvre du dispositif, des études de faisabilité (autres que les études techniques) d'une aire d'accueil sur un site peuvent se révéler nécessaires. L'Etat pourra, si vous le jugez utile, participer au financement de ces études sur le chapitre 65.48/60 ou la ligne études locales, chapitre 57.30/40.

Le financement de l'investissement des aires d'accueil

La réalisation des aires d'accueil pour les gens du voyage, telles que définies dans le titre I de cette présente circulaire, bénéficient de subventions imputées sur le budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement (chapitre 65.48/60) à partir de crédits provenant pour moitié du ministère de l'emploi et de la solidarité. Cette subvention s'élève à hauteur de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite de plafonds de dépense subventionnable fixés par le décret no 2001-541 du 25 juin 2001.

Ces plafonds s'élèvent à 15 245 euros par place de caravane pour les nouvelles aires d'accueil, 9 147 euros par place de caravane pour la réhabilitation des aires existantes et 114 336 euros par opération pour les aires de grand passage. Ces subventions ne sont, naturellement, pas exclusives d'autres financements publics ou privés. Il faut relever que le décret no 2000-967 du 3 octobre 2000 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement dans le champ de l'urbanisme et du logement pris pour l'application du décret no 99-1060 du 16 décembre 1999 mentionne les aires d'accueil des gens du voyage parmi les équipements dont la réalisation peut être aidée directement par des fonds publics jusqu'à hauteur de 100 %.

J'attire votre attention sur le fait que l'unité retenue pour l'attribution des aides pour l'investissement et pour la gestion est la place de caravane dont la définition est précisée dans le décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

Assiette de la subvention :

- coûts de maîtrise d'œuvre ;
- acquisition du terrain destiné à la réalisation de l'aire d'accueil ;
- étude technique liée à l'aménagement de l'aire d'accueil ;
- dépenses de viabilisation (raccordement aux réseaux, voie d'accès à l'aire d'accueil, voies internes) ;
- travaux d'aménagement internes au terrain ;
- les divers locaux si nécessaire : locaux techniques, bureau d'accueil et locaux destinés aux actions à caractère social.

Conditions d'attribution.

Seuls pourront recevoir l'aide de l'Etat prévue pour l'aménagement des aires indiquées ci-dessus les projets conformes aux prescriptions du schéma départemental notamment en termes de capacité et de localisation des aires et satisfaisant aux normes techniques définies par décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

Vous veillerez aussi à ce que les projets qui vous seront soumis s'appuient sur une connaissance suffisante des populations à qui elles sont destinées et qui peuvent induire des caractéristiques d'aménagement et de gestion adaptées à celles-ci et allant au-delà de ces normes minimum.

La réhabilitation des aires d'accueil existantes.

Lorsqu'elle est prévue par le schéma, elle est financée au même taux de 70 % que les aires nouvelles selon un plafond spécifique fixé par le décret no 2001-541 du 25 juin 2001. Les travaux de réhabilitation doivent permettre, au minimum, de respecter les normes prévues par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil.

La loi limite la notion de « réhabilitation » aux aires existantes et n'englobe pas l'entretien des aires réalisées dans le cadre de la loi du 5 juillet 2000.

En revanche, elle peut inclure la remise aux normes d'aires qui, même relativement récentes et adaptées aux besoins et à ce titre incluses comme telles dans le schéma départemental, ne disposeraient pas de l'ensemble des équipements prévus ou souhaitables (amélioration de la qualité des sanitaires, taille des places de caravane).

Le financement de l'aide forfaitaire à la gestion

Cette aide est attribuée au gestionnaire d'une aire d'accueil de séjour sous réserve que celle-ci satisfasse aux normes techniques applicables aux aires d'accueil définies par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

Elle fait l'objet d'une convention entre l'Etat et le gestionnaire. Cette convention définit notamment les modalités de calcul du droit d'usage perçu par le gestionnaire et le mode de fonctionnement envisagé. Elle est forfaitaire et est attribuée en fonction du nombre de places de caravane disponibles de l'aire d'accueil.

Elle est versée par les caisses d'allocations familiales.

Pour la mise en œuvre de cette aide vous vous reporterez au décret précité instituant cette aide ainsi qu'à sa circulaire d'application.

La loi permet la participation du département aux frais de fonctionnement de l'aire. Dans le souci d'éviter que l'ensemble des participations au fonctionnement ne puissent excéder les coûts réels de fonctionnement d'une aire ou se substituer au droit d'usage qu'il est légitime de demander aux gens du voyage fréquentant l'aire, la loi a limité la participation du département à 25 % de ces frais. Dans bien des cas, cette précaution ne sera pas utile et la volonté du législateur a bien été de faire en sorte que la participation des départements soit bien réelle et s'approche de ce montant de 25 %.

La majoration de la dotation globale de fonctionnement

L'article 7 de la loi no 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage prévoit que la population prise en compte pour le calcul de la DGF définie à l'article L. 2334-2 du code général des collectivités territoriales est majorée d'un habitant par place de caravane située sur une aire d'accueil des gens du voyage satisfaisant aux conditions de la convention de l'article L. 851-1 du code de la sécurité sociale et aux normes techniques fixées par décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

Lorsque la commune a été éligible l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine (DSU) ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale (DSR), cette majoration est de 2 habitants par place de caravane.

Pour que les places de caravane soient recensées dans la population prise en compte pour le calcul de la DGF, elles devront être situées sur une aire d'accueil qui aura été conventionnée au titre de l'aide à la gestion, ce qui impliquera qu'elles respectent les normes techniques d'aménagement et de gestion déjà mentionnées.

La répartition de la DGF intervenant au début de chaque année civile sur la base des éléments physiques et financiers relatifs en général à l'exercice précédent, le nombre de places de caravane pris en compte au titre de la répartition de la DGF pour une année N correspondra aux places recensées au 1er janvier de l'année N-1, excepté pour l'année 2001 où ce nombre correspondra aux places recensées au 30 juin 2001. Les critères permettant le conventionnement des aires étant les mêmes que ceux permettant la bonification de la DGF, ce chiffre sera celui qui sera retenu dans la convention annuelle signée entre l'Etat et le gestionnaire de l'aire d'accueil au titre de cette année, évitant ainsi tout risque de divergence entre le nombre de places retenu au titre de la convention permettant le versement de l'aide à la gestion et celui retenu pour le calcul de la DGF.

TITRE IV

LES CARACTÉRISTIQUES DES AIRES

Les caractéristiques d'aménagement, d'équipement et de gestion indiquées ci-dessous sont complémentaires aux règles sanitaires et de sécurité en vigueur ainsi qu'aux règles d'accessibilité de l'article R. 111-19-1 du code de la construction et de l'habitation.

La satisfaction aux normes techniques définies par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001 ouvre droit à la subvention pour l'investissement prévue à l'article 4 de la loi du 5 juillet 2000 et, pour les aires d'accueil, à l'aide à la gestion prévue à l'article 5 de cette même loi, ainsi qu'à la majoration de la dotation globale de fonctionnement prévue à l'article 7.

Doivent être distingués : les aires d'accueil, les aires de grand passage, ainsi que, le cas échéant, les emplacements pour les grands rassemblements traditionnels ou occasionnels.

IV.1. Les aires d'accueil

La destination des aires

Ces aires sont destinées aux gens du voyage itinérants dont les durées de séjour dans un même lieu sont variables et peuvent aller parfois jusqu'à plusieurs mois.

Ces aires n'ont donc pas vocation à accueillir des familles qui ont adopté un mode de vie sédentaire.

Pour ces familles, d'autres formes d'habitat correspondant à leurs besoins telles que les terrains familiaux et l'habitat adapté devront être recherchées, notamment dans le cadre du PDALPD, en tenant compte de leurs souhaits (*cf.* paragraphe VII).

La localisation

Elle doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de relégation. Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein de zones adaptées à cette vocation, c'est-à-dire de zones urbaines ou à proximité de celles-ci afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels ainsi qu'aux différents services spécialisés) et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation. Est donc naturellement à proscrire tout terrain jugé incompatible avec une fonction d'habitat.

La capacité des aires

La capacité de ces aires doit être suffisante au regard de l'équilibre financier de sa gestion. La réalisation d'aires d'une capacité inférieure à 15 places de caravanes devrait donc être évitée. Vous pourrez toutefois, s'agissant d'aires organisées en réseau pour leur gestion, accepter des exceptions à cet objectif.

Cette capacité ne doit cependant pas être trop importante afin d'éviter la concentration de groupes importants à l'origine de conditions de séjours moins satisfaisantes, occasionnant souvent des difficultés de fonctionnement. Il faut donc éviter que les aires dépassent une capacité d'accueil de 50 places de caravane.

L'expérience montre qu'une capacité se situant entre 25 et 40 places représente un bon compromis au regard des préoccupations de gestion et de fonctionnement. Si vous jugez manifestement inapproprié un projet d'aire d'accueil au regard de ces préconisations, vous pourrez demander la modification du projet ou, le cas échéant, demander la réalisation de deux aires de taille plus réduite. D'une manière générale, la réalisation d'un nombre d'aires plus important, mais de capacités plus réduites, va dans le sens d'une meilleure intégration et est susceptible de faciliter la gestion : elle doit donc être encouragée, dans la mesure du possible – y compris le dédoublement d'aires existantes qui seraient d'une capacité supérieure et inappropriée.

L'ouverture de l'aire

Les aires d'accueil ont vocation à répondre aux besoins des personnes itinérantes, ce qui implique que celles-ci leur soient accessibles tout au long de l'année. Toutefois, cette condition ne doit pas interdire, si le gestionnaire le souhaite, la fermeture annuelle de l'aire, pour une période donnée (un mois par exemple) pour des raisons de gestion ou pour y réaliser des travaux d'entretien. Dans ce cas, cette période de fermeture doit être mentionnée au règlement intérieur. Par ailleurs, dans le cas où existent plusieurs aires d'accueil dans un secteur géographique donné et où, pendant certaines périodes de l'année, la fréquentation s'avérerait structurellement plus réduite, il est naturellement envisageable qu'elles puissent être fermées par rotation.

La durée de séjour

La durée maximum de séjour autorisée est définie au vu de l'évaluation des besoins du schéma départemental. Elle est précisée dans le règlement intérieur de l'aire d'accueil. Elle doit être adaptée aux capacités d'accueil sur la commune ou les communes environnantes, prévues par le schéma.

D'une manière générale, le règlement intérieur ne doit pas prévoir une durée continue de séjour supérieure à neuf mois, ce qui n'exclut pas la possibilité de dérogation en cas de situation particulière (hospitalisation de longue durée d'un membre de la famille, activité professionnelle par exemple).

Il se peut toutefois que soit constaté le séjour permanent ou quasi-permanent de familles sur une aire d'accueil. Si tel est le cas, il faut veiller à ce qu'aucune construction « en dur » ne soit aménagée, ce qui constituerait un signe clair de sédentarisation, et tirer les conséquences de cette situation : les places ne pourraient plus être comptabilisées au titre des capacités d'accueil des familles non sédentaires et ne pourront plus, en conséquence, bénéficier de l'aide à la gestion et de la bonification de la DGF. Dans ce cas, des formes d'habitat adapté à la sédentarisation des familles devront être recherchées.

Par ailleurs, des séjours prolongés voire quasi permanents peuvent, en particulier s'ils concernent un nombre substantiel de familles, conduire à réduire de manière sensible les capacités d'accueil des populations

itinérantes. Or, il importe qu'en tout état de cause des capacités effectives d'accueil de ces populations soient maintenues à un niveau suffisant pour faire face aux besoins réellement constatés. A défaut, l'objectif de la loi qui consiste à prévenir les stationnements irréguliers ne pourrait plus être atteint, ce qui remettrait en cause la crédibilité de ce dispositif d'accueil.

En conséquence, si vous constatez, au vu du rapport annuel sur les aires d'accueil préalable au renouvellement des conventions d'aide à la gestion ou par le constat, de stationnements irréguliers hors des aires d'accueil, faute de places suffisantes, que les capacités d'accueil des gens du voyage itinérants étaient devenues insuffisantes du fait de la présence quasi permanente de familles sur les aires d'accueil, il vous appartiendrait d'envisager l'accroissement des capacités d'accueil sur le secteur considéré. A défaut d'y parvenir devrait être envisagée la suspension partielle de l'application des dispositions des articles 5 et 7 de la loi, relatifs respectivement aux aides à la gestion et à la majoration de la DGF, voire de celles de l'article 9 permettant au maire d'interdire par arrêté le stationnement des gens du voyage sur le territoire de la commune en dehors de l'aire d'accueil si, réellement, les gens du voyage itinérants ne trouvaient plus de capacités d'accueil suffisantes sur le secteur géographique.

L'aménagement et l'équipement des aires d'accueil

L'aménagement

Le parti d'aménagement de l'aire d'accueil sera conçu dans le souci de favoriser des conditions de vie agréables à ses occupants ménageant à la fois la vie familiale par des espaces privatifs et la vie collective par des espaces communs. Il doit notamment éviter « l'effet parking », surtout pour les grands terrains, et favoriser l'insertion de l'aire dans le paysage ainsi que dans le secteur urbain proche. L'aménagement paysager fait partie intégrante du parti d'aménagement.

La place de caravane doit permettre d'assurer le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Sa superficie sera suffisante pour permettre l'existence d'espaces libres privatifs et le respect des règles de sécurité. Vous veillerez, dans les dossiers qui vous seront soumis, à ce que la superficie privative moyenne par place de caravane ne soit pas inférieure à 75 mètres, hors espaces collectifs et circulations internes à l'aire d'accueil, dans les aires nouvellement créées. Pour les aires existantes, en dessous de ce seuil, il est recommandé de prévoir des travaux d'agrandissement de ces places qui pourront, s'ils sont réalisés dans le délai de deux ans prévu par la loi, bénéficier des conditions de financement prévues au paragraphe III.-4.

La place de caravane, telle qu'elle est définie dans le décret relatif aux normes techniques, est à distinguer de celle d'emplacement qui est l'espace de stationnement de plusieurs caravanes (en pratique 2 ou 3) et des véhicules appartenant au même groupe familial. Certains aménagements peuvent utilement être conçus à l'échelle de l'emplacement (borne électrique, accès à l'eau, sanitaires, etc.).

Des espaces collectifs de type récréatifs (aires de jeux, espaces verts...) liés à la vie quotidienne des familles pourront être prévus. Ils seront à définir selon les besoins des populations concernées.

La superficie de l'aire est à apprécier en fonction du nombre des places et des aménagements annexes envisagés tels que des aires de jeux pour les enfants, des espaces verts et du parti d'aménagement. La superficie nécessaire, par exemple, est augmentée si on envisage pour les emplacements un système alvéolaire (emplacements séparés par des bosquets ou des buttes plantées).

Les sols des espaces réservés à la circulation et au stationnement des caravanes sont stabilisés. Le choix du revêtement est fonction des conditions climatiques et de la nature des sols. Il est également dicté par le souci d'offrir un confort suffisant aux personnes résidant dans l'aire d'accueil et de réduire les coûts d'entretien et de réfection des chaussées.

La conception des clôtures favorise l'intégration de l'aire d'accueil à l'environnement. Les haies vives devront, notamment, être préférées ou doubler les simples clôtures grillagées de manière à éviter les effets de « ghetto ».

Les équipements

Les aires d'accueil doivent bénéficier des mêmes dispositifs d'assainissement que ceux du secteur auxquelles elles appartiennent.

Les réseaux d'eau et d'électricité doivent permettre d'assurer le fonctionnement de l'équipement électroménager des familles.

Chaque place de caravane doit pouvoir accéder aisément à un branchement d'eau et d'électricité et à une évacuation d'eaux usées. La possibilité d'accéder également à un système de vidange pour WC chimiques doit, sauf exception motivée, être ouverte sur l'aire.

Dans un souci de responsabilisation des usagers, le recours à des compteurs individuels d'eau et d'électricité doit être encouragé.

L'équipement en sanitaire doit être suffisant pour s'adapter au mode de vie des familles.

Conformément au décret no 2001-569 du 29 juin 2001, les aires d'accueil devront comporter au minimum un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC pour cinq places de caravane.

L'aménagement d'un bloc sanitaire par emplacement (c'est-à-dire pour 2 à 3 places de caravane) peut être envisagé lorsque cette solution paraît adaptée au vu de la situation des familles concernées. Les expériences menées dans certains départements montrent que la majoration des coûts induits à l'investissement qui peut en résulter est souvent compensée par des économies de gestion (meilleure pérennité des équipements).

La gestion de l'aire d'accueil

L'aménagement et la gestion d'une aire d'accueil sont étroitement liés. Le projet d'aménagement présenté lors de la demande de subvention comprend les modalités de gestion.

La gestion de l'aire comprend le gardiennage, l'accueil, le fonctionnement et l'entretien des équipements et des espaces collectifs.

Elle doit être conforme aux normes définies par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001 ainsi qu'aux dispositions prévues par le schéma départemental lorsque celui est approuvé selon les modalités de la loi du 5 juillet 2000.

Un dispositif commun à plusieurs aires situées dans le même secteur géographique est possible. En revanche, un temps de présence suffisant et quotidien sur l'aire permettant d'assurer l'accueil, les entrées et sorties, le règlement du droit d'usage et le respect du règlement dans de bonnes conditions est indispensable.

Les expériences menées dans divers départements soulignent combien, pour les équipements sanitaires, il est important de prévoir des dispositifs appropriés de gestion (présence d'un gestionnaire aux heures d'utilisation, système d'individualisation des consommations, gestion d'horaires de fonctionnement, etc.).

Le montant du droit d'usage peut être fixé à l'emplacement ou à la place. Il inclura ou non la dépense liée à la consommation des fluides par les usagers. Il est en cohérence avec le niveau de prestations offertes et devra être compatible avec le niveau de ressources des populations concernées. Ce montant figure dans la convention passée entre l'Etat et le gestionnaire et dans le règlement intérieur. Une harmonisation de ces montants au sein du département doit être recherchée.

Les actions à caractère social

L'article 1er de la loi du 5 juillet 2000 prévoit que le schéma départemental précise la nature des actions à caractère social destinées aux gens du voyage qui fréquentent les aires d'accueil. L'élaboration de ce schéma doit permettre d'évaluer les besoins, de recenser, d'organiser et de coordonner tous les projets socio-éducatifs permettant aux gens du voyage de participer à la vie locale et de rencontrer les autres composantes de la population. Les modalités de définition des besoins et de mise en œuvre de ces actions feront l'objet d'une circulaire spécifique du ministère de l'emploi et de la solidarité.

IV.2. Les aires de grand passage

Compte tenu du développement, constaté au plan national, de groupes importants voyageant ensemble, les départements devront disposer de capacités d'accueil adaptées aux besoins de ces groupes, qui incluent les groupes convergeant vers les lieux de grands rassemblements traditionnels ou occasionnels, quelques temps avant ou après ces rassemblements eux-mêmes.

Il est donc important de distinguer les « grands passages » qui ne dépassent pas généralement les 200 caravanes et qui ne sont connus que deux ou trois mois avant leur passage, « des rassemblements traditionnels et occasionnels » qui sont, eux, connus longtemps à l'avance et regroupent un nombre bien supérieur de caravanes.

La destination des aires de grand passage

Elles sont destinées à recevoir les grands groupes de 50 à 200 caravanes environ voyageant ensemble.

Les aires de grand passage ne sont pas ouvertes et gérées en permanence mais doivent être rendues accessibles en tant que de besoin.

La capacité de ces aires

Leur capacité est fonction des besoins constatés lors de l'étude du schéma départemental. Il est toutefois conseillé de prévoir une capacité suffisante pour pouvoir accueillir les plus grands groupes (200 caravanes environ). Le cas échéant, afin de réduire les contraintes liées à de fortes concentrations, plusieurs aires de grand passage de capacité plus réduite (de l'ordre d'une centaine de place) pourront être réalisées dans le même secteur.

Compte tenu de leur objet et du fait qu'elles n'appellent pas d'aménagement ou de construction justifiant un permis de construire, ni d'utilisation permanente à titre d'habitat, ces aires peuvent être envisagées hors des zones urbanisées et constructibles des plans locaux d'urbanisme.

L'aménagement et l'équipement

L'aménagement de ces aires doit permettre à ces grands groupes de séjourner, pour des durées brèves en général (de quelques jours à quelques semaines au maximum) dans des conditions satisfaisantes. Aussi, doivent être prévus une superficie suffisante, un accès routier en rapport avec la circulation attendue, des sols suffisamment portants pour rester praticables quelles que soient les conditions climatiques. Compte tenu de leur destination, les aires de grand passage peuvent être situées en périphérie des agglomérations, sans toutefois choisir des localisations trop excentrées qui risqueraient de ne pas être adaptées aux besoins. Toutefois, ne nécessitant pas d'aménagement ou de construction justifiant un permis de construire, ni d'utilisation permanente à titre d'habitat, ces aires peuvent être envisagées hors des zones urbanisées et constructibles des plans locaux d'urbanisme.

L'équipement peut être sommaire mais doit comporter :

- soit une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement ;
- soit la mise en place d'un dispositif permettant d'assurer l'alimentation en eau (citernes, etc.) ainsi que la collecte du contenu des WC chimiques des caravanes et des eaux usées, qui sera mobilisé lors de la présence des groupes.

Dans tous les cas, un dispositif de ramassage des ordures ménagères doit pouvoir être mobilisé lors de la présence des groupes.

Gestion

Aucun dispositif permanent de gestion n'est requis. Toutefois, les moyens humains et matériels permettant, à tout moment, d'ouvrir les aires lors de l'arrivée de grands groupes, ainsi que les moyens logistiques nécessaires, devront être prévus : système d'astreinte, capacité à mobiliser rapidement les équipements sanitaires, des citernes, des bennes à ordures nécessaires le cas échéant.

IV.3. Les emplacements pour les grands rassemblements traditionnels ou occasionnels

Ces emplacements doivent répondre aux besoins des grands rassemblements traditionnels et occasionnels qui sont connus à l'avance et regroupent un grand nombre de caravane, parfois plusieurs milliers.

Ces emplacements doivent être mobilisables quelques semaines par an et n'ont donc pas, à la différence des aires de grand passage, un caractère permanent.

Aucun aménagement permanent obligatoire n'est à prévoir, s'agissant de rassemblements occasionnels (se référer pour les conditions au III. 2. de la présente circulaire).

IV.4. Les autres dispositifs d'accueil éventuels

Les schémas départementaux doivent, dès lors que des besoins d'accueil existent sur un territoire, organiser des réponses en termes d'aires d'accueil et d'aires de grand passage. Toutefois, certaines communes – particulièrement de petites communes rurales – peuvent souhaiter, en complément de la réponse ainsi prévue par le schéma, disposer de capacités d'accueil de faible capacité, destinées à permettre des haltes de court séjour pour des familles isolées ou, au maximum, pour quelques caravanes voyageant en petit groupe. Des aires dites de petit passage, d'une capacité nécessairement limitée (de l'ordre de 4 à 6 places par exemple) peuvent, dans ce cas, être envisagées. Si vous le jugez utile, ces aires peuvent être inscrites en annexe au schéma départemental, sous les deux conditions suivantes :

- en aucun cas les capacités d'accueil ainsi créées ne pourront venir se substituer et réduire, même marginalement, les capacités d'accueil estimées nécessaires par le schéma, qui devront en tout état de cause être

réalisées. Il s'agit bien de démarches volontaires, visant à doter des territoires de capacités complémentaires. Ces aires pourront être inscrites en annexe au schéma départemental – ce qui doit être encouragé afin de reconnaître et de valoriser les démarches de ces communes ;

– leur réalisation n'en deviendra pas pour autant une obligation légale, dont la méconnaissance aurait pour conséquence l'intervention du représentant de l'Etat au titre de l'article 3.

Les modalités de financement en investissement de ces aires par l'Etat sont celles prévues par la circulaire du 27 octobre 1999. Il n'est pas envisagé qu'elles puissent bénéficier d'une aide à la gestion de la part de l'Etat, compte tenu de leur objet.

TITRE V
**LES NOUVELLES DISPOSITIONS
DU CODE DE L'URBANISME**
V.1. Les règles générales

L'article 8 de la loi du 5 juillet 2000 complétait l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme, pour insister sur la nécessité, pour les documents d'urbanisme, de prendre en compte l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

Cet article a été reformulé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains qui a réécrit tout le chapitre concerné en plaçant en tête de ce chapitre, un nouvel article L. 121-1 qui développe l'ensemble des principes fondamentaux qui s'imposeront aux documents d'urbanisme, notamment la mixité sociale, la diversité urbaine et la prise en compte des besoins présents et futurs en matière d'habitat. Ce nouvel article doit être compris comme incluant les besoins en accueil et en habitat des gens du voyage.

Cet article confirme que les documents d'urbanisme ne peuvent pas, légalement, s'opposer au stationnement des caravanes lorsqu'un terrain d'accueil d'une capacité suffisante n'a pas été réalisé et qu'un plan local d'urbanisme qui interdirait les caravanes ou les terrains familiaux sur tout le territoire de la commune ne serait pas légal.

V.2. La prise en compte de l'accueil des gens du voyage et du schéma départemental d'accueil dans les règles d'urbanisme

Dans le plan local d'urbanisme

a) L'accueil des gens du voyage doit être autorisé en fonction de l'analyse des besoins, telle qu'elle est traduite dans le schéma départemental. Le stationnement des caravanes peut être autorisé dans toutes les zones du plan local d'urbanisme sauf prescription particulière contraire. Toutefois, un plan local d'urbanisme qui interdirait le stationnement des caravanes sur l'ensemble du territoire de la commune serait entaché d'illégalité.

Vous rappellerez et encouragerez la coordination des actions d'accueil des gens du voyage dans le cadre du « porter à connaissance » et de l'association des services de l'Etat à l'élaboration du plan local d'urbanisme.

Vous rappellerez également que les documents d'urbanisme doivent répondre aux besoins d'habitat y compris des gens du voyage.

b) Les projets d'aires permanentes d'accueil ou d'aires de petit passage des gens du voyage peuvent faire l'objet, en tant que de besoin, d'emplacements réservés. En effet, la jurisprudence administrative (Conseil d'Etat, 5 mars 1988, ville de Lille) précise que « les terrains d'accueil pour nomades constituent un équipement d'intérêt général... ».

Il convient toutefois de préciser que le recours préalable à un emplacement réservé n'a aucun caractère obligatoire. La commune peut réaliser directement l'aire d'accueil dès lors qu'elle dispose du terrain et que le plan local d'urbanisme ne l'interdit pas.

c) Lorsque le préfet exerce son pouvoir de substitution pour réaliser une aire d'accueil, il peut qualifier ce projet de « projet d'intérêt général » dans les conditions définies aux articles R. 121-3 et R. 121-4 du code de l'urbanisme. Il peut alors demander au maire de modifier son plan local d'urbanisme afin d'y inscrire un emplacement réservé pour la réalisation d'une aire d'accueil.

Dans les cartes communales

La réalisation d'aires d'accueil des gens du voyage est possible dans les zones constructibles délimitées par les cartes communales.

Les communes sans plan local d'urbanisme

L'article L. 111-1-2 du code de l'urbanisme modifié par la loi du 5 juillet 2000, dispose que, dans ces communes, « sont seules autorisées, en dehors des parties actuellement urbanisées de la commune : [...]».

2o Les constructions ou installations nécessaires à des équipements collectifs, à la réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage,...

Il en résulte que les aires permanentes d'accueil définies à l'article 1er de la loi et les aires de petit passage des gens du voyage sont autorisées sur tout le territoire de la commune, si aucune autre disposition ou servitude ne l'interdit.

V.3. Les outils fonciers

La commune peut réaliser les aires d'accueil sur des terrains qu'elle possède, ou qu'elle acquiert notamment par l'exercice d'un droit de préemption ou par expropriation.

Terrains possédés par la commune

La commune peut y réaliser une aire d'accueil dès lors que les documents d'urbanisme ne l'interdisent pas. Il faut toutefois préciser que, dans le cas où ces terrains ont été acquis dans le cadre de la procédure d'expropriation pour un autre objet, une nouvelle DUP doit préalablement intervenir.

Les droits de préemption

Le droit de préemption urbain et le droit de préemption institué dans les zones d'aménagement différé peuvent être exercés en vue de la réalisation des objets prévus aux articles L. 210-1 et L. 300-1 du code de l'urbanisme et notamment pour mettre en œuvre une politique locale de l'habitat ou réaliser des équipements collectifs. Il en résulte que la commune peut les utiliser pour acquérir les terrains nécessaires à la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage.

Expropriation

Un projet de création d'aire d'accueil dont l'utilité publique est reconnue peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique et si nécessaire, de mise en conformité du PLU en application des dispositions de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme.

V.4. Les terrains familiaux

Les dispositions de l'article L. 443-3 introduites par la loi du 5 juillet 2000 visent exclusivement les terrains destinés à l'habitat de familles de gens du voyage. Ils seront autorisés dans les conditions prévues par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 443-1. Ce décret complétera les dispositions réglementaires des articles R. 443-1 et suivants du code de l'urbanisme, concernant les procédures d'autorisation de stationnement des caravanes et d'aménagement de terrains destinés à l'accueil des caravanes et des habitations légères de loisirs.

L'autorisation d'aménager un terrain pour l'habitat des gens du voyage sera délivrée dans les mêmes conditions que les autres autorisations d'urbanisme, c'est-à-dire dans le respect des règles d'urbanisme et servitudes applicables au terrain, objet de la demande.

Les caravanes stationnant sur un terrain aménagé autorisé ne seront pas soumises à l'obligation de demander une autorisation de stationnement.

Les autorisations d'aménager porteront sur l'ensemble des travaux d'aménagement et équipements prévus sur le terrain (voiries, plantations, locaux communs, clôtures, etc.). Elles tiendront lieu de permis de construire pour les constructions entrant dans le champ d'application de l'autorisation d'aménager.

TITRE VI

LES POUVOIRS DES MAIRES EN MATIÈRE D'INTERDICTION DE STATIONNER ET LA PROCÉDURE D'EXPULSION

VI.1. L'arrêté d'interdiction de stationner

L'arrêté municipal

L'article 9 précise que le maire d'une commune ayant satisfait aux obligations qui lui incombent au titre du schéma départemental, peut, par arrêté, interdire, en dehors des aires d'accueil aménagées (c'est-à-dire celles mentionnées au IV-1 et IV-2 de la présente circulaire), le stationnement des résidences mobiles constituant l'habitat des gens du voyage. Ces dispositions sont étendues à l'ensemble des communes membres d'un EPCI compétent en matière d'accueil des gens du voyage, même si aucune aire n'est réalisée sur leur territoire, dès lors que l'EPCI a rempli ses obligations au regard du schéma départemental. Il en va de même pour les communes qui, sans accueillir ni gérer d'aire d'accueil ou de grand passage sur leur territoire, y ont contribué dans le cadre de conventions intercommunales mentionnées au titre I de la présente circulaire. Enfin, cette possibilité est également offerte aux communes qui n'ont pas d'obligation au titre du schéma départemental, ni au titre d'une des conventions sus mentionnées, mais qui se sont cependant dotées d'une aire aménagée et gérées répondant aux normes fixées par décret, même si ces aires ne sont pas inscrites au schéma départemental ou encore celles qui ont financé sans y être tenues, une telle aire sur une commune voisine.

Dans tout les cas, vous attirerez l'attention des maires sur le fait que le maintien dans le temps de la légalité de cet arrêté –qui ne relèvera en toute hypothèse que du contrôle du juge éventuellement saisi d'une contestation de sa légalité à l'occasion d'un litige– sera subordonné, non seulement à l'existence de l'aire, mais à son maintien en état par une gestion appropriée : en cas de dégradation manifeste des conditions d'accueil ou de réduction sensible des capacités effectives d'accueil par rapport aux prescriptions du schéma, le juge pourrait estimer que les conditions prévues par la loi pour fonder le maire à interdire le stationnement des caravanes sur le territoire de la commune, hors de l'aire d'accueil, ne seraient plus remplies.

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

Les conséquences de l'arrêté municipal

J'attire votre attention sur les deux nouvelles dispositions qui découlent de cette prescription :

- tout d'abord le pouvoir du maire de saisir le juge, qui ne pouvait s'exercer, avant la loi du 5 juillet 2000, que pour les terrains publics ou appartenant au domaine privé de la commune, s'applique désormais également aux terrains appartenant à des propriétaires privés, sans qu'il ait à être constatée la carence du propriétaire à agir. Aussi le maire peut-il saisir le président du tribunal de grande instance aux fins de demander l'évacuation forcée des résidences mobiles ;

- par ailleurs, même lorsque le stationnement illicite se trouve sur un terrain du domaine public, le maire, pourra saisir le juge civil.

Ainsi la loi affirme-t-elle la compétence du juge civil pour toute demande d'expulsion de résidences mobiles des gens du voyage.

Il est à noter que la loi précise que le maire peut agir en justice aux fins de voir expulser des résidences mobiles stationnant sur un terrain appartenant à un propriétaire privé, si le stationnement est de nature à porter atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publique (son action se rattachant ainsi à son pouvoir de police administrative). Cette exigence – qu'il lui faudra le cas échéant justifier devant le juge – n'est naturellement pas requise lorsque le terrain appartient à la commune puisque, dans ce cas, le maire agit comme représentant de la collectivité propriétaire.

VI.2. La phase judiciaire

L'article 9 apporte également de nouvelles dispositions visant à réduire les délais d'instruction de la procédure d'expulsion des résidences mobiles des gens du voyage en stationnement illicite lorsque le maire a pris un arrêté d'interdiction de stationner.

Ces dispositions sont les suivantes :

- le juge peut, outre la décision d'ordonner l'évacuation des résidences mobiles, prescrire à leurs occupants de rejoindre l'aire d'accueil aménagée, à défaut de quitter la commune. S'il ordonne également l'expulsion de tout terrain qui serait occupé en violation de cette injonction, il ne sera pas nécessaire pour le maire de relancer une procédure d'expulsion en cas de déplacement des caravanes sur un autre terrain de la commune ;

- le juge statue en la forme des référés et sa décision est exécutoire à titre provisoire : le président du tribunal de grande instance est saisi par voie d'assignation, la procédure dite en la forme des référés est en effet contradictoire. L'assignation est délivrée, le cas échéant, au propriétaire ou au titulaire d'un droit réel d'occupation sur le terrain. Elle est exécutoire même dans le cas où il est fait appel de cette décision.

Il faut noter que cette procédure ne rend pas le recours au ministère d'avocat obligatoire pour la commune. En outre, il convient de rappeler que le recours à un huissier n'est en aucune manière une obligation légale et que ce recours relève du seul choix de la commune ;

- il peut ordonner que l'exécution aura lieu au seul vu de la minute : dans ce cas, la signification préalable du jugement par huissier n'est pas nécessaire ;

- par ailleurs, lorsque le cas présente un caractère d'urgence (par exemple s'il existe un risque de dégradation d'un site remarquable), le juge fait application de la procédure du référé d'heure à heure conformément au second alinéa de l'article 485 du nouveau code de procédure civile : il peut donc permettre au demandeur d'assigner à une heure indiquée, même les jours fériés ou chômés. Le juge doit toutefois s'assurer qu'il s'est écoulé un délai suffisant entre l'assignation et l'audience pour que la partie assignée ait pu préparer sa défense.

Ces dispositions visant à réduire les délais d'instruction de la procédure d'expulsion s'appliquent également lorsque le TGI est saisi par le propriétaire ou le titulaire du droit réel d'usage d'un terrain privé affecté à une activité à caractère économique occupé par un stationnement illicite des résidences mobiles des gens du voyage sous réserve que cette occupation soit de nature à entraver l'activité.

Ces dispositions ne sont pas applicables :

- lorsque les personnes sont propriétaires du terrain sur lequel elles stationnent. Dans ce cas les dispositions de l'article R. 443-4 s'applique. Il prévoit que tout stationnement de plus de trois mois continu d'une caravane qui constitue l'habitat permanent de ses utilisateurs est subordonné à l'obtention d'une autorisation par l'autorité compétente. Cette autorisation est à renouveler tous les trois ans ;

- lorsque le terrain a fait l'objet d'une autorisation d'aménagement pour le camping et le stationnement de caravanes conformément à l'article L. 443-1 du CU, ou bien d'une autorisation d'aménagement pour l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leur utilisateurs (terrains familiaux) conformément à l'article L. 443-3 du CU créé par la présente loi.

Les dispositions de l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 restent applicables dans les départements qui ne disposent pas d'un schéma approuvé dans les conditions de la loi du 5 juillet 2000. Les dispositions de l'article 9 de cette nouvelle loi s'appliquent aux communes dès lors qu'elles remplissent les obligations de l'article 2, c'est-à-dire dès lors qu'elles figurent dans un nouveau schéma départemental et qu'elles satisfont à leurs obligations.

VI.3. Les enjeux de l'octroi de la force publique

Votre attention est spécialement attirée sur les enjeux de l'octroi de la force publique dans la mise en application de la loi. Il est en effet essentiel, dans un esprit d'équilibre des droits et des devoirs entre les communes d'une part et les gens du voyage d'autre part, esprit qui a présidé à l'élaboration de la loi, qu'une commune qui a satisfait aux obligations de la loi, puisse obtenir l'octroi de la force publique dans les meilleures conditions possibles. A défaut, elle ne comprendrait pas que les efforts réalisés ne soient pas suivis d'effet et, en particulier, qu'il ne soit pas mis fin aux stationnements irréguliers qui continueraient de survenir.

Il est nécessaire que les effets de la mise en place du dispositif d'accueil et d'habitat des gens du voyage, bénéficient en priorité aux communes respectueuses de la loi afin de ne pas les décourager et d'inciter les autres collectivités territoriales concernées à suivre leur exemple. Inversement, les communes qui tardent ou refusent de se mettre en règle avec la loi doivent savoir qu'il en sera tenu compte dans les décisions de concours de la force publique qui seraient, malgré tout, demandées pour l'exécution d'une décision de justice (ce qui devrait être exceptionnel).

Ces considérations doivent guider votre action pour fonder votre décision lorsque vous être saisi d'une demande d'intervention des forces de l'ordre pour la mise en oeuvre effective des ordonnances d'expulsion des gens du voyage. Au regard de ce nouveau dispositif législatif, vous accorderez donc une attention toute particulière aux demandes de concours de la force publique formulées par les communes qui s'acquittent de leurs obligations légales mises à leur charge par le schéma départemental et vous accorderez, en règle générale, ce concours, réserve faite, bien évidemment, du cas où vous estimeriez que cette intervention présenterait des risques sérieux de troubles graves à l'ordre public – la jurisprudence du conseil d'Etat (arrêt *Cartonneries Saint-Charles* du 3 juin 1938) reconnaissant dans tous les cas à l'autorité administrative la faculté d'apprécier les conditions d'exécution des décisions de justice et de différer, le cas échéant, l'octroi du concours de la force publique pour des motifs tirés de la nécessité du maintien de l'ordre public ou encore de considérations sociales ou humanitaires (arrêt CE du 27 avril 1983, ministère de l'intérieur/société SIRAP).

TITRE VII LES BESOINS EN HABITAT DES GENS DU VOYAGE

Les modes de vie des populations dites « gens du voyage » sont variés. Certaines familles sont itinérantes tout au long de l'année, d'autres ne pratiquent le voyage que quelques mois par an, d'autres, encore, sont sédentaires ou quasiment sédentaires mais ne souhaitent pas, pour autant, accéder à un logement « ordinaire ».

Les modes de vie sédentaires ou semi-sédentaires nécessitent des modes d'habitat que l'on qualifie généralement « d'habitat adapté ». Ils recouvrent aussi bien l'habitat permettant de conserver la caravane en complément du logement que le terrain familial aménagé sans construction d'habitation. Ces modes d'habitat ont des fondements culturels, professionnels, familiaux. Ils répondent parfois également à des contraintes de diverses natures : ressources insuffisantes pour continuer à pratiquer le voyage, souhait de scolariser les enfants, etc. Les schémas départementaux antérieurs à la loi, les débats au parlement et divers témoignages ont révélé une nette augmentation des difficultés de ces populations à accéder à un habitat adapté à leur mode de vie dans des conditions satisfaisantes, depuis une dizaine d'année. Ces difficultés sont d'autant plus grandes que les revenus des familles sont modestes.

Aussi, les besoins en habitat des gens du voyage étant étroitement liés aux besoins en accueil des gens du voyage, vous favoriserez dans la mesure du possible une réflexion inter-partenariale sur les solutions à mettre en oeuvre pour y répondre. La dynamique partenariale suscitée à l'occasion du schéma est, en effet, l'occasion d'informer et de sensibiliser les acteurs concernés et d'engager la recherche de solutions adaptées (offre d'habitat à créer, accompagnement social si nécessaire à prévoir, moyens et acteurs à solliciter).

Vous pourrez mobiliser, par ailleurs, les dispositifs de droit commun nécessaires : PDALPD, mais aussi PDI, FSH... et les opérateurs éventuels à impliquer (organismes HLM, associations, CDC, 1 %...). Le PLA-Intégration doit constituer un outil privilégié permettant de proposer des solutions de logement durables adaptées aux aspirations des populations sédentaires dont il s'agit, qui demeurent bien souvent et au moins durant une phase d'adaptation, différentes de celle de la majorité de la population.

Les solutions envisagées pour répondre aux besoins en habitat des gens du voyage pourront figurer en annexe du schéma. Elles permettront de mieux appréhender la cohérence de la politique mise en oeuvre concernant l'accueil et l'habitat des gens du voyage. Elles n'auront cependant, en aucun cas, valeur de prescription et, il est absolument évident que la réalisation de projets répondant à ces objectifs ne pourra, en aucun cas, conduire à exonérer une commune de ses obligations en ce qui concerne l'accueil des populations non sédentaires.

*
* *

Vous nous saisissez de toute difficulté rencontrée dans la mise en oeuvre de ces dispositions.

Pour le ministre de l'équipement, des transports
et du logement et par délégation :
*Le directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,*

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation :
Le directeur général des collectivités locales,
D. Bur

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation
:
*Le directeur des libertés publiques,
et des affaires juridiques,*
S. Fratacci

ANNEXE

TABLEAU DES AIRES POUR LE STATIONNEMENT, L'ACCUEIL ET L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE
et modalités d'application de la loi du 5 juillet 2000

TYPES D'AIRES	TERRAIN pour la halte	AIRE de petit passage	AIRE d'accueil	AIRE de grand passage	EMPLACEMENT pour grand rassemblement	TERRAINS familiaux (art. 8)
Destination	Simple halte pour assurer la liberté constitutionnelle d'aller et de venir	Séjour de très courte durée et occasionnels pour des petits groupes de caravanes	Accueil de familles dont les durées de séjour sont variables et peuvent aller jusqu'à plusieurs mois	Séjours de courte durée pour les grands groupes de 50 à 200 caravanes au maximum	Terrain pour grands rassemblements traditionnels ou occasionnels regroupant un grand nombre de caravanes quelques jours par an	Terrains pour l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs occupants. Durée de séjour plus longue, définie par un contrat d'occupation
Inscription au schéma	Non	en annexe du schéma	Oui	Oui	Oui	En annexe du schéma
Aide de l'Etat à l'investissement	Non	70 % de la dépense dans la limite d'un plafond de subvention de 20 000 F par place de caravane	70 % de la dépense plafonnée à 100 000 F par place de caravane pour les aires nouvelles et à 60 000 F pour les aires à réhabiliter	70 % de la dépense plafonnée à 750 000 F par opération	Non	Non
Aide de l'Etat à la gestion	Non	Non	840 F par mois et par place de caravane	Néant	Non	Non
Application des dispositions de l'article 9	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non
Pouvoir de substitution du préfet	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non
Normes et préconisations d'aménagement	-	Préconisations	Normes et préconisations	Préconisations	-	-
Normes et préconisations de gestion	-	-	Normes et préconisations	Préconisations		

ANNEXE N° 11

**LISTE DES ASSOCIATIONS FRANCAISES MEMBRES DE LA
FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS SOLIDAIRES
D'ACTION AVEC LES TSIKANES ET LES GENS DU VOYAGE.**

Alsace67 AVA Habitat et Nomadisme - Schiltigheim67 LUPOVINO - Strasbourg68 APPONA 68 - Mulhouse**Aquitaine**24 Fédération départementale des centres sociaux du Périgord - Boulazac24 D'ici et d'ailleurs (centre social) - Bergerac33 ADAV 33 - Talence et Langon33 ASET Gironde - Blanquefort40 Association interculturelle Manouche-Gadjé - Mont-de-Marsan47 ASPP - Agen et Boé64 Gadjé Voyageurs 64 - Billere + antenne A.B.G.V. Bayonne**Auvergne**43 APGV 43 - Le Puy-en-Velay63 A.P.G.V.A. - Beaumont**Basse-Normandie**14 Acasev - Herouville Saint-Clair50 Les Amis des Gens du Voyage - Carentan61 Acasev Orne - Argentan**Bourgogne**58 ANVOSA - Nevers71 Le Pont - Mâcon**Bretagne**22 Itinérance 22 - Saint-Brieuc29 Brest métropole océane - Brest56 Sauvegarde 56 - Réseaux d'accueil - Lorient**Centre**18 ACEP CHER Tsiganes - Bourges37 Voyageurs 37 - Parçay-Meslay37 Tsigane Habitat - Tours41 ACEP Service Tsiganes 41 - Romorantin45 ADAGV- Orléans**Franche-Comté**25 Ass. Franc-Comtoise Gens du Voyage -Gadjé - Beure39 Ass. Franc-Comtoise Gens du Voyage -Gadjé - Dole70 Ass. Franc-Comtoise Gens du Voyage -Gadjé - Vesoul70 Aset Franche-Comté - Lure

Bretagne

- 22 Itinérance 22 - Saint-Brieuc
- 29 Brest métropole océane - Brest
- 56 Sauvegarde 56 - Réseaux d'accueil - Lorient

Ile-de-France

- 75 URAVIF - Paris
- 75 Ligue des Droits de l'Homme - Paris
- 75 Espoir - Paris
- 75 FASET (siège) - Paris
- 77 AGDV 77 - Meaux
- 77 Le Rocheton - La Rochette
- 77 ASET Seine-et-Marne - Lagny-sur-Marne
- 78 ASDT - Guyancourt
- 78 AGYV - Limay
- 78 Vent d'Ici et d'Ailleurs - Bailly
- 91 A.D.G.V.E. - Evry
- 92 ASAV - Nanterre
- 92 ASET Hauts-de-Seine - Rueil-Malmaison
- 93 A.D.E.P.T. - Drancy
- 93 Emmaüs Alternatives - Montreuil-sous-Bois
- 93 ASET Seine-Saint-Denis - Paris
- 93 Rues et Cités - Montreuil-sous-Bois
- 95 A.D.VO.G. - Pontoise
- 95 Aset Val d'Oise - Saint-Leu La Fôret

95 Languedoc-Roussillon

- 11 A.M.P.G. - Narbonne
- 34 Césam migrations santé - Montpellier
- 34 APAJ Centre Gitan - Montpellier
- 66 ASET Pyrénées-Atlantiques - Caixas
- 66 Association des Gitans de France - Calce

Limousin

- 23 UDAF - Mission Tsigane - Guéret
- 87 Ma Camping 87 - Limoges

Lorraine

- 54 Amitiés Tsiganes - Nancy
- 55 AMIE - Belleville sur Meuse
- 57 Amitiés Tsiganes Moselle - Hayange
- 88 FMS - SAAGV - Epinal

Midi-Pyrénées

- 12 Communauté d'agglomération du Grand Rodez - Rodez
- 12 ACCES Insertion Logement - Decazeville
- 31 CCPS - Toulouse
- 31 ASET Haute-Garonne - Colomiers
- 31 SIEANAT - Ramonville Saint Agne
- 65 Solidarité avec les Gens du Voyage 65 - Tarbes
- 65 C.A.G.T. - Tarbes

Nord-Pas-de-Calais

- 59 A.R.E.A.S. Gens du Voyage et Roms migrants - Lille
- 59 ASET Nord - Villeneuve d'Asq
- 62 A.R.E.A.S Pas de Calais - Lens
- 62 Agir avec les Roms - Ambleteuse

Pays-de-la-Loire

- 44 SRI - Rézé-les-Nantes
- 44 SRI Micro Entreprises - Saint-Sébastien-sur-Loire
- 44 ADGVC 44 - Nantes
- 49 A.S.E.A. - Angers, Saint Barthélémy d'Anjou et Cholet
- 53 AMAV - Laval
- 72 Voyageurs 72 - Le Mans
- 85 Entraide des Gens du Voyage en Vendée - La Roche-sur-Yon

Picardie

- 60 A.D.A.R.S. - Beauvais
- 80 ADMI - Amiens

Poitou-Charentes

- 16 S.M.A.G.V.C. - Angoulême
- 16 A.G.V.R.C. - Cognac
- 16 Le Chemin du Hérisson - Roumazières Loubert
- 16 Centre social « Les Alliers »- Angoulême
- 17 Amitiés Tsiganes - Lagord
- 17 Ass. Départementale Voyageurs Gadgés Charente-Maritime - Rochefort-sur-Mer
- 79 ADAGV 79 - Parthenay
- 86 A.D.A.P.G.V. - Buxerolles, Châtelleraut Chateauf

Provence-Alpes-Côte-D'azur

- 06 ANCB - Drap
- 13 Alotra - Marseille
- 84 A.D.V.S.E.A. - Montfavet
- 84 Centre Social Villemarie - Carpentras

Rhône-Alpes

- 01 ADSEA Ain - Peronnas
- 07 A.D.A.A.R Base Sud - Le Teil
- 26 A.D.A.A.R Base Nord - Valence
- 38 A.P.M.V. - Grenoble
- 38 ASET Isère - Grenoble
- 42 A.R.I.V. - Saint-Etienne
- 69 A.R.T.A.G. - Vaulx-en-Velin
- 69 ASET Rhône - Lyon
- 73 La Sasson (service social) - Saint-Alban-Leysses et Albertville
- 74 A.L.A.P. - Annecy et antennes Annemasse et Thonon-les-Bains
- 74 SRI Rhône Alpes - Vovray en Bornes



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE DE
L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE**

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

**MINISTÈRE DE L'EMPLOI,
DE LA COHESION SOCIALE
ET DU LOGEMENT**

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la
construction

Paris, le 03 août 2006

CIRCULAIRE N° NOR/INT/D/06/00074/C

**LE MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

**LE MINISTRE DE L'EMPLOI,
DE LA COHESION SOCIALE ET DU LOGEMENT**

A

**MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS DE REGION
MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS DE DEPARTEMENT
MONSIEUR LE PREFET DE POLICE**

**OBJET : Mise en oeuvre des prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens
du voyage.**

**REF. : Circulaire n° 2001-49 /UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application
de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens
du voyage.**

Résumé : La présente circulaire a pour objet d'actualiser les instructions relatives à l'application du dispositif d'accueil des gens du voyage en vue de simplifier et d'accélérer la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage.

A ce jour, la quasi-totalité des schémas départementaux ont été signés et publiés et la réalisation des aires est ainsi entrée dans une phase de réalisation active. Il est donc nécessaire, sur la base de l'expérience acquise, d'actualiser les instructions données dans la circulaire du 5 juillet 2001 d'application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, en vue de simplifier et d'accélérer la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage.

Nombre d'entre vous ont appelé l'attention du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et du ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement sur le coût élevé des projets d'aires d'accueil qui résulte parfois des choix des collectivités locales (localisation des projets et optimisation de leur fonctionnement) mais que certaines collectivités locales mettent également sur le compte des précisions techniques développées par la circulaire du 5 juillet 2001.

Les maîtres d'ouvrage ont, en effet, été incités à ne pas s'en tenir aux normes établies par le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil et, en conséquence, à réaliser des équipements dont le coût moyen est élevé.

Les surcoûts de réalisation et de gestion constituent un frein à la création des aires. Par voie de conséquence, les préfets ne peuvent constater que les communes ont satisfait aux prescriptions du schéma départemental et faire appliquer les dispositions législatives d'évacuation forcée des terrains occupés de manière illicite.

Le suréquipement est également de nature à favoriser les conditions d'un stationnement durable qui fait obstacle à la rotation des places de caravane correspondant aux besoins de stationnement des gens du voyage itinérants. Enfin, les opérations réalisées en dépassement des prescriptions du décret précité, relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil, maximisent les surcoûts qui ne peuvent ainsi être subventionnés du fait du dépassement des plafonds de dépenses subventionnables.

Il est donc apparu nécessaire de recentrer les instructions qui vous ont été données dans une matière dont la gestion relève au demeurant, avant tout, de considérations locales.

1. – Les caractéristiques des aires permanentes d'accueil :

La localisation des aires doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage. Ayant une vocation d'habitat, les aires d'accueil sont situées au sein ou à proximité des zones urbaines afin de permettre un accès aisé aux différents services urbains, notamment sanitaires, sociaux et scolaires et d'éviter les surcoûts liés aux travaux de viabilisation.

L'aménagement, l'équipement et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage doivent être conformes aux normes définies par le décret n° 2001-569 du 29 juin 2001 relatif aux normes techniques applicables aux aires d'accueil.

Si l'aménagement des aires doit permettre d'assurer l'accueil temporaire des gens du voyage dans des conditions dignes et décentes, et favoriser la meilleure intégration urbaine de ceux-ci, il ne doit pas pour autant exposer les collectivités à des dépenses manifestement excessives dont on a certains exemples. Le recours à des bureaux d'études, qui est un facteur non négligeable d'alourdissement des coûts, doit être envisagé avec la plus grande circonspection.

Les sols des espaces réservés à la circulation et au stationnement des caravanes sont stabilisés.

La place dite « de caravane » doit permettre le stationnement d'une caravane, de son véhicule tracteur et, le cas échéant, de sa remorque. Chaque place de caravane doit comporter un branchement d'eau potable et une borne électrique.

L'aire est dotée des équipements sanitaires comportant un bloc sanitaire, intégrant au moins une douche et deux WC, pour cinq places de caravane.

En fonction de sa composition, une même famille peut louer une ou plusieurs places. Dans ce dernier cas et pour tenir compte des familles nombreuses, la perception du droit d'usage pourra connaître une certaine dégressivité.

Le gestionnaire de l'aire d'accueil établit un dispositif de gestion et de gardiennage qui permet d'assurer, au moins six jours par semaine, la gestion des arrivées et des départs, la perception du droit d'usage et le bon

fonctionnement de l'aire d'accueil, notamment en ce qui concerne la régularité du service de ramassage des ordures ménagères. Le gestionnaire rédige, à cette fin, un règlement intérieur et il adresse au préfet le rapport annuel de fonctionnement de l'aire prévu au III de l'article 4 du décret du 29 juin 2001 précité.

La satisfaction aux normes du décret ouvre droit à la subvention pour l'investissement prévue à l'article 4 de la loi du 5 juillet 2000 et, pour les aires d'accueil, à l'aide à la gestion prévue à l'article 5 de cette même loi, ainsi qu'à la majoration de la dotation globale de fonctionnement prévue à l'article 7.

La conception de l'aire doit tenir compte des règles sanitaires et de sécurité en vigueur ainsi que des règles d'accessibilité de l'article R.111-19.1 du code de la construction et de l'habitation.

La durée maximum du séjour autorisé est précisée dans le règlement intérieur de l'aire d'accueil. Cette durée ne doit pas encourager la sédentarité des gens du voyage sur les aires d'accueil, ce qui conduit à préconiser une durée qui ne soit pas supérieure à 5 mois. Des exceptions peuvent être faites, notamment pour permettre aux enfants scolarisés sur place d'achever leur année scolaire.

2 - Les financements:

2-1 Le financement de l'investissement des aires d'accueil

La réalisation des aires d'accueil pour les gens du voyage bénéficie d'une subvention s'élevant à hauteur de 70 % de la dépense totale hors taxe, dans la limite de plafonds de dépense subventionnable fixés par le décret no 2001-541 du 25 juin 2001.

Ces plafonds s'élèvent à 15.245 € par place de caravane pour les nouvelles aires d'accueil, 9.147 € par place de caravane pour la réhabilitation des aires existantes et 114.336 € par opération pour les aires de grand passage.

Ces subventions ne sont, naturellement, pas exclusives d'autres financements publics ou privés.

Il faut relever que le décret no 2000-967 du 3 octobre 2000 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement dans le champ de l'urbanisme et du logement, pris pour l'application du décret no 99-1060 du 16 décembre 1999, mentionne que, pour les aires d'accueil des gens du voyage, il peut être fait application d'un taux maximal de subvention, toutes aides publiques confondues, de 100 % du montant de la dépense subventionnable.

J'attire votre attention sur le fait que l'unité retenue pour l'attribution des aides pour l'investissement et pour la gestion est la place de caravane, dont la définition est précisée dans le décret no 2001-569 du 29 juin 2001 précité.

Assiette de la subvention :

- coûts de maîtrise d'œuvre ;
- acquisition du terrain destiné à la réalisation de l'aire d'accueil ;
- étude technique liée à l'aménagement de l'aire d'accueil ;
- dépenses de viabilisation (raccordement aux réseaux, voie d'accès à l'aire d'accueil, voies internes) ;
- travaux d'aménagement internes au terrain ;
- les divers locaux si nécessaire : locaux techniques, bureau d'accueil et locaux destinés aux actions à caractère social.

2-1-1 Les conditions d'attribution

Seuls pourront recevoir l'aide de l'Etat prévue pour l'aménagement des aires indiquées ci-dessus les projets satisfaisant aux normes techniques définies par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

2-1-2 La réhabilitation des aires d'accueil existantes

Lorsqu'elle est prévue par le schéma, elle est financée au même taux de 70 % que les aires nouvelles selon un plafond spécifique fixé par le décret no 2001-541 du 25 juin 2001. Les travaux de réhabilitation doivent

respecter les normes prévues par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001. La loi limite la notion de « réhabilitation » aux aires existantes et n'englobe pas l'entretien des aires réalisées dans le cadre de la loi du 5 juillet 2000.

2-2 Le financement de l'aide forfaitaire à la gestion

Cette aide est attribuée au gestionnaire d'une aire d'accueil, sous réserve que celle-ci satisfasse aux normes techniques applicables aux aires d'accueil définies par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001. Elle fait l'objet d'une convention entre l'Etat et le gestionnaire.

Cette convention définit notamment les modalités de calcul du droit d'usage perçu par le gestionnaire et le mode de fonctionnement envisagé. Elle est forfaitaire et est attribuée en fonction du nombre de places de caravanes disponibles de l'aire d'accueil. Elle est versée par les caisses d'allocations familiales.

La loi permet la participation du département aux frais de fonctionnement de l'aire. Dans le souci d'éviter que l'ensemble des participations au fonctionnement ne puisse excéder les coûts réels de fonctionnement d'une aire ou se substituer au droit d'usage qu'il est légitime de demander aux gens du voyage fréquentant l'aire, la loi a limité la participation du département à 25 % de ces frais.

2-3 La majoration de la dotation globale de fonctionnement

L'article 7 de la loi du 5 juillet 2000 prévoit que la population prise en compte pour le calcul de la DGF définie à l'article L.2334-2 du code général des collectivités territoriales est majorée d'un habitant par place de caravane située sur une aire d'accueil satisfaisant aux conditions de la convention de l'article L. 851-1 du code de la sécurité sociale et aux normes techniques fixées par le décret no 2001-569 du 29 juin 2001.

Lorsque la commune a été éligible l'année précédente à la dotation de solidarité urbaine (DSU) ou à la première fraction de la dotation de solidarité rurale (DSR), cette majoration est de 2 habitants par place de caravane.

Pour que les places de caravanes soient recensées dans la population prise en compte pour le calcul de la DGF, elles devront être situées sur une aire d'accueil qui aura été conventionnée au titre de l'aide à la gestion, ce qui impliquera qu'elles respectent les normes techniques d'aménagement et de gestion déjà mentionnées.

La répartition de la DGF intervenant au début de chaque année civile sur la base des éléments physiques et financiers relatifs en général à l'exercice précédent, le nombre de places de caravanes pris en compte au titre de la répartition de la DGF pour une année N correspondra aux places recensées au 1er janvier de l'année N-1.

Les critères permettant le conventionnement des aires étant les mêmes que ceux permettant la bonification de la DGF, ce chiffre sera retenu dans la convention annuelle signée entre l'Etat et le gestionnaire de l'aire d'accueil au titre de cette année, évitant ainsi tout risque de divergence entre le nombre de places retenu au titre de la convention permettant le versement de l'aide à la gestion et celui retenu pour le calcul de la DGF.

3 – La commission consultative départementale:

L'article 1er de la loi du 5 juillet 2000 dispose que la commission consultative départementale, qui est associée à la mise en œuvre du schéma départemental, établit chaque année un bilan de son application. La commission consultative est associée aux travaux de suivi du schéma départemental selon des modalités définies en concertation avec le conseil général. Le décret n° 2001-540 du 25 juin 2001 prévoit qu'elle se réunit au moins deux fois par an.

Le même article prévoit que la commission peut désigner un médiateur chargé d'examiner les difficultés rencontrées et de formuler des propositions de règlement de ces difficultés. Cet interlocuteur privilégié doit être désigné au sein des services de la préfecture pour jouer le rôle de médiateur auprès des gens du voyage.

*
* *

La présente circulaire modifie, abroge et remplace les titres I à IV de la circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000. Vous veillerez à l'application diligente des présentes instructions qui remplacent toutes instructions contraires antérieures.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et
de l'aménagement du territoire

Nicolas
SARKOZY

Le ministre de l'emploi,
de la cohésion sociale et du logement

Jean-Louis
BORLOO

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE.....	9
PARTIE 1 : LE GROUPE COMME MODE D'ORGANISATION ET COMME EXPRESSION DE LA CIRCULATION TRADITIONNELLE : PROJETS CIRCULATOIRES DES FAMILLES RROMS EN POITOU-CHARENTES ET EN WALLONIE.....	35
INTRODUCTION	37
CHAPITRE 1 : RROMS ET VOYAGEURS : LA PERSPECTIVE IDENTITAIRE	39
INTRODUCTION	39
1. La mobilité spatiale : facteur de différenciation ?	40
1.1. La mobilité des Rroms : entre circulation, migration et itinérance	40
1.1.1. Au-delà de la mobilité physique, un rapport à l'espace plus complexe	40
1.1.2. Pluralité des approches : migration ou circulation ?	41
1.1.3. Le Voyageur : un individu nomade ?	42
1.2. La mobilité des Rroms : une mobilité sans objectif ?	44
2. Qualifier la mobilité ou qualifier l'acteur ?	45
2.1 Les dénominations : de la classification à la catégorisation	46
2.1.1. Histoire des dénominations	46
2.1.2. L'auto-désignation des acteurs	50
3. Les « Gens du voyage » : quand la mobilité construit malgré elle une catégorie administrative	56
3.1. La mobilité comme facteur de différenciation	56
3.2. Les Rroms: un groupe ethnique ?	58
3.3. La question du nombre, qui compte-t-on et comment dénombre-t-on ?	61
3.3.1. Les Rroms en Europe de l'Ouest: l'exemple de l'Italie, l'Angleterre et de l'Espagne	63
3.3.2. Les Rroms de l'Europe de l'Est	64
3.4. Les Rroms de France et de Belgique	67
3.4.1. Les Rroms de France	68
3.4.2. Les Rroms en Belgique	73
3.5. Re-création de soi et relais des référents identitaires	74
4. S'imaginer sans se comprendre : le poids des représentations sociales	75
4.1. Les sondages de la Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme (CNCDH)	77
4.2. L'image du Voyageur dans la presse : entre romantisme, accueil et interpellation	79
4.2.1. L'outil et le support	80
4.2.2. La mise en scène des Rroms dans la presse	83
4.3. Le Voyageur : un individu aux multiples identités	92
CONCLUSION.....	95
CHAPITRE 2 : CIRCULATION ET FAMILLE : LES EQUILIBRES ET LES DESEQUILIBRES DU VOYAGE. PARCOURS FAMILIAUX EN POITOU-CHARENTES ET EN REGION WALLONNE	97
INTRODUCTION	97
1. Les Rroms en Poitou-Charentes et en Wallonie : données socio-démographiques	98

1.1. Une population « jeune ».....	99
1.2. Composition des familles séjournant dans la région Poitou-Charentes	100
1.3. Des familles installées dans la précarité.....	103
2. Analyse des parcours familiaux : les motivations du voyage.....	105
2.1. Les pôles économiques du parcours.....	105
2.1.1. Le système économique des Voyageurs	106
2.1.2. Cadrage et typologie des activités traditionnelles.....	108
2.2. Les pôles religieux	113
2.2.1. L'église catholique.....	114
2.2.2. L'église protestante.....	115
2.3. La reproduction des lieux de mémoire.....	120
2.3.1. Les lieux de mémoire comme initiateurs de mobilité	120
2.3.2. Quand l'Histoire génère du lieu.....	121
3. Comportements spatiaux et dynamiques sociales : les figures de la circulation	125
3.1. Recomposition familiale et dispersion spatiale.....	126
3.1.1. La dispersion spatiale : une stratégie pour contrer la concurrence économique.....	126
3.1.2. La recomposition familiale : quand le groupe réunit ses forces.....	127
3.2. La mobilité comme source d'équilibre : la sédentarisation comme facteur de déséquilibre ?.....	141
3.2.1. Pourquoi arrêter le voyage quand il est source d'équilibre ?	141
3.2.2. Les réponses à la sédentarisation : quelles influences sur l'équilibre du groupe ? ..	145
CONCLUSION.....	149
CHAPITRE 3 : L'ESPACE : LE SUPPORT D'EXPRESSION DE LA CIRCULATION OU LA SPATIALITE NOMADE.....	151
INTRODUCTION	151
1. L'être circulant, un être sans attache ?.....	152
1.1. « Comment ça, on n'a pas de territoire ? ».....	153
1.2. Les attaches territoriales au regard de la mobilité	155
1.3. L'évolution de la loi de 1912	157
2. Produire de la spatialité : les entités géographiques à l'épreuve de la circulation.....	158
2.1. De la visibilité du territoire à l'invisibilité des espaces de pratiques	159
2.1.1. De l'espace au territoire.....	159
2.1.2. Des entités spatiales en mouvement.....	163
2.2. Entre théorie et pratique : l'espace des Roms	165
3. Comment habiter en situation de mobilité ?	168
3.1. Retour sur le concept d'habiter	168
3.1.1. Au-delà de la résidence : l'acte d'habiter.....	168
3.1.2. Habiter : espace et temps dans la pratique des lieux	169
3.2. L'habiter nomade souvent confondu avec l'habitat mobile	170
3.2.1. L'habitat nomade vs l'habitat mobile	170
3.2.2. Habitat mobile et logement de passage.....	173
4. Circulation et autonomie.....	175
4.1. L'autonomie dans la migration: l'approche originale de la recherche	175
4.2. Autonomie et projet circulatoire des populations Roms en Poitou-Charentes et en Wallonie.....	178
CONCLUSION.....	182
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	185

PARTIE 2 : QUAND LES POLITIQUES PUBLIQUES COMPLEXIFIENT LES PROJETS CIRCULATOIRES. LA CIRCULATION REVISITEE : UNE REPOSE A LA CIRCULATION ATTAQUEE.....	187
INTRODUCTION	189
CHAPITRE 4 : LA FRANCE, L'EXCEPTION EUROPEENNE ? REGARD SUR L'ACCUEIL DES POPULATIONS RROMS EN EUROPE	191
INTRODUCTION	191
1. Les instances européennes et les Rroms	192
1.1. Le Parlement Européen	193
1.2. le Conseil de l'Europe	194
1.3. Les années 1990 : une explosion des représentations politiques et culturelles Rroms....	196
2. L'accueil des populations rroms en Europe : des disparités importantes	198
2.1. Mise en miroir des politiques d'accueil : l'exemple de l'Italie, de l'Angleterre et de l'Espagne.....	198
2.2. D'un point de vue législatif : la France en route, la Belgique sur la route : quand la circulation devient une liberté manipulée	200
2.2.1. La législation du stationnement en France.....	201
2.2.2. La Belgique sur la voie de la législation	207
2.3. Entre prise en charge associative et droit spécifique	210
2.3.1. Des associations locales relayées par des instances nationales.....	211
2.3.2. L'échelle de l'action : les associations locales.....	212
2.3.3. Droit commun ou droit spécifique ?	213
2.3.4. Accueil des populations Rrom ou l'hospitalité locale.....	217
3. Politiques publiques et Voyageurs : quelles répercussions sur la circulation ?.....	220
3.1. Des schémas d'itinérance désorganisés.....	220
3.2. Les politiques publiques instaurent de la gêne : de l'assignation à résidence au développement de comportements dynamiques	222
CONCLUSION.....	224
CHAPITRE 5: QUAND LE DESORDRE INTRODUIT LE NOUVEL ORDRE : DU VOYAGE IMAGINE AU DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS CIRCULATOIRES	225
INTRODUCTION	225
1. La perte du capital circulatoire ou la sédentarisation des familles	225
1.1. Mise en perspective des conceptions de la sédentarité.....	226
1.2. La sédentarité: condition première pour l'accès à la citoyenneté ?	227
1.3. La sédentarisation des Voyageurs en Poitou-Charentes et en Wallonie : des logiques différentes introduites par l'existence de politiques publiques ciblées	230
1.3.1. « L'après politique publique »: quand les Voyageurs se sédentarisent, l'exemple de la région Poitou-Charentes.....	230
1.3.2. « L'avant politique publique »: quand les Voyageurs se sédentarisent: l'exemple de la région wallonne en Belgique.....	235
1.3.3. La question du choix au regard de la « mal-sédentarisation »	239
2. Le refus du stationnement balisé: se défendre par la pratique déviante	243
2.1. Le stationnement sauvage, une pratique « encouragée » par la loi	243
2.2. Le stationnement illicite en question.....	245
2.3. Le stationnement illicite et sauvage en région Poitou-Charentes.....	248

2.4. Des lieux de stationnement à mono-usage pour des pratiques diversifiées: l'inadaptation des aires d'accueil officielles	252
3. Adaptabilité des pratiques: les nouveaux comportements circulatoires	253
3.1. A la recherche de la circulation traditionnelle dans la mobilité pendulaire	254
3.2. Amoindrissement des déplacements et allongement de la durée de halte	256
3.3. Etre propriétaire pour mieux circuler: les stratégies de l'acquisition multisites	258
3.4. La religion ou l'alibi de la mobilité	260
4. Réseaux économiques nouveaux et inscription du modèle économique traditionnel dans la légalité	262
4.1. Le renforcement des solidarités familiales consolide les nouvelles alliances économiques	262
4.2. La création d'entreprises ambulantes	263
CONCLUSION.....	266
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	267
PARTIE 3 : LES LIEUX : ENTRE ESPACES DE COHABITATION, D'EXPRESSION ET DE RELEGATION.....	269
INTRODUCTION	271
CHAPITRE 6 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT: ETAT DES LIEUX ET QUALIFICATION	275
INTRODUCTION	275
1. Les figures du lieu de halte : quand l'accueil différencie les pratiques	275
1.1. Les aires d'accueil : un lieu réalisé spécifiquement pour les Voyageurs	275
1.2. Un accueil simplifié pour l'arrêt de courte durée	280
1.3. Le stationnement des grands groupes à la lumière de la législation.....	281
1.4. Les terrains familiaux encouragés pour une « pré-sédentarisation ».....	285
2. L'offre existante : de la mauvaise application de la loi Besson à sa non-application.....	286
2.1. L'offre de stationnement en France.....	287
2.2. La Belgique, un territoire à l'accueil contrasté	294
2.3. L'accueil des Voyageurs en région Poitou-Charentes : un observatoire de l'application de la loi de 2000	295
2.3.1. Le Poitou-Charentes, un pouvoir attractif pour les familles	295
2.3.2. Focalisation sur la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers	301
3. La loi de 2000 : une législation non respectée.....	303
3.1. La pénurie du foncier	304
3.2. Les maires sont obligés, les habitants s'opposent	305
4. De l'espace de stationnement au « village-Voyageur » : quand la spécificité culturelle devient lucrative pour la société d'accueil	306
4.1. Le marché du stationnement : une filière en voie d'expansion	306
4.2. Le « quartier-voyageur », le nouveau visage de l'accueil sédentaire ?	310
CONCLUSION.....	313
CHAPITRE 7 : LES AIRES D'ACCUEIL : DES ESPACES HABITES PAR LES VOYAGEURS	315
INTRODUCTION	315
1. De l'espace fonctionnel à un lieu de vie	316
1.1. Un espace rectiligne pour une fréquentation humaine	317
1.2. « L'appropriation, l'aventure même de l'habiter » (Serfaty- Garzon, 2003)	321

1.3. L'appropriation matérielle et idéale du lieu de vie.....	326
1.3.1. Une aire d'accueil pour des appropriations multiples.....	326
1.3.2. L'aire d'accueil : le lieu de déploiement des intentions quotidiennes.....	328
2. Les espaces de stationnement : un lieu unique, des processus d'appropriation multiples.....	330
2.1. Les aires d'accueil : un lieu unique pour une population diversifiée.....	330
2.2. Ampleur de la circulation et appropriation des espaces de stationnement.....	331
3. Les aires d'accueil : les habitants remis au premier plan.....	334
3.1. Des espaces internes plus intimes.....	335
3.1.1. Humanisation de l'espace de stationnement.....	335
3.1.2. L'aire d'accueil « Agora ».....	336
3.1.3. Impliquer le Voyageur dans son lieu de vie par la responsabilisation.....	337
3.1.4. Quand les Voyageurs parlent des aires d'accueil.....	338
4. L'aire d'accueil : un espace-rebond pour la rencontre Voyageurs-Gadjé.....	341
4.1. Les figures de l'accompagnement social sur les espaces de stationnement.....	341
4.1.1. L'accès aux soins et la représentation de la santé.....	343
4.1.2. Les actions à caractère socio-éducatif : l'exemple de l'école.....	345
5. La différence, le point de départ de la rencontre.....	349
5.1. Des Gadjé sur les aires d'accueil.....	349
5.2. Les rencontres en dehors des aires d'accueil.....	350
CONCLUSION.....	354
CHAPITRE 8 : LES ESPACES DE STATIONNEMENT DANS LA COMMUNE : ENTRE	
PROXIMITE ET RELEGATION.....	357
INTRODUCTION.....	357
1. De la division sociale de l'espace à la ségrégation.....	358
1.1. Aux origines des analyses de la ségrégation.....	359
1.2. La ségrégation : pour une définition des rapports inégaux à l'espace ?.....	360
2. La place de l'aire d'accueil dans la ville. Les Voyageurs : des « captifs de la ville » ?.....	363
2.1. Une géographie du lieu de stationnement.....	364
2.2. Périurbanisation et aire d'accueil : quand les Gadjé rejoignent les Voyageurs.....	373
2.3. Ailleurs mais pas chez moi : le phénomène NIMBY.....	377
CONCLUSION.....	380
CONCLUSION DE LA PARTIE 3 :.....	381
CONCLUSION GENERALE : LA FIN DU VOYAGE ?.....	383
BIBLIOGRAPHIE.....	395

Table des cartes :

Carte I. 1: Localisation des lieux d'investigation en région Poitou-Charentes (France).....	26
Carte I. 2: Localisation des lieux d'investigation en Wallonie (Belgique).....	27
Carte 1. 1: Les Rroms en Europe : répartition et estimation.....	67
Carte 1. 2: Répartition des articles de presse sur les « Gens du voyage ».....	91
Carte 2. 1: Répartition des lieux de culte sédentaires de la MET en 2009.....	118

Carte 2. 2: Localisation des camps d'internement des populations Roms en France au cours de la Seconde Guerre mondiale.....	124
Carte 2. 3: Le parcours de Charles entre 2003 et 2006	129
Carte 2. 4: Le parcours de Joseph entre 2002 et 2004.....	131
Carte 2. 5: Le parcours de Joseph entre 2005 et 2006.....	133
Carte 2. 6: Le parcours de Vincent entre 2002 et 2003	135
Carte 2. 7: Le parcours de Vincent en 2004	137
Carte 2. 8: Le parcours de Vincent entre 2005 et 2006.....	139
Carte 6. 1: Le dispositif d'accueil pour les Gens du Voyage en 2005	291
Carte 6. 2 : Le dispositif d'accueil pour les Gens du Voyage en 2006	292
Carte 6. 3: Le dispositif d'accueil pour les Gens du Voyage en 2007	293
Carte 6. 4: Nombre de places de caravane par aire d'accueil en Poitou-Charentes en 2010..	299
Carte 6. 5: Répartition des emplacements pour les Voyageurs en Belgique en 2010.....	300
Carte 6. 6: Localisation des aires de stationnement sur la Communauté d'Agglomération de Poitiers en 2010	302

Table des tableaux :

Tableau I. 1: Synthèse des lieux du terrain et des acteurs rencontrés (2005-2010).....	28
Tableau I. 2: Les Voyageurs rencontrés.....	29
Tableau 1. 1: bohémiens, gitans, tziganes et autres nomades : quand l'image génère le mot..	48
Tableau 1. 2: Les groupes culturels de référence Rom, Manouche et Gitan.....	49
Tableau 1. 3: Evaluation du nombre des Roms sur le continent européen.....	66
Tableau 1. 4: Sources des articles de presse récoltés pour l'analyse des représentations sur les Roms (mai 2005- mai 2009)	82
Tableau 2. 1: Nature des ressources des Roms pris en charge par les principales structures de Charente-Maritime	104
Tableau 2. 2: Les Eglises évangélique et pentecôtiste	116
Tableau 6. 1: Evolution des grands passages dans le département de la Charente-Maritime entre 2003 et 2009	284
Tableau 6. 2: Etat de la réalisation des aires d'accueil en 2008 dans la région Poitou-Charentes (France)	296
Tableau 8. 1: Les répercussions de la périurbanisation sur la circulation des Voyageurs	376

Table des encarts :

Encart 2. 1: Annonce d'un grand rassemblement sur le site internet de la Mission Evangélique Tsigane	117
--	-----

Encart 3. 1: L'ouverture du bénéfice des aides personnelles au logement en faveur des Voyageurs.....	171
Encart 4. 1: Les aides de l'Etat pour la création des aires d'accueil en France	205
Encart 5. 1: Article 9 de la loi de 2000 sur l'accueil des Gens du Voyage	243
Encart 5. 2: La cohabitation sur les aires d'accueil.....	252
Encart 6. 1: Les conditions d'admission sur les aires d'accueil	276
Encart 6. 2: L'aire d'accueil : les conditions de réalisation	277
Encart 7. 1: Aire de stationnement ou lieu de vie ?.....	339
Encart 7. 2: La question sociale dans le Schéma Départemental de la Charente-Maritime...	342
Encart 7. 3: Bilan de la situation sanitaire des Rroms en France	343

Table des schémas :

Schéma 1. 1 : Les dénominations utilisées par les Voyageurs lors des entretiens.....	54
Schéma 1. 2 : La rencontre des modes de vie: entre représentations et croyances	90
Schéma 3. 1: La dimension spatiale des sociétés	162
Schéma 3. 2: Les modèles des modes d'habiter.....	174
Schéma 5. 1: Organisation du terrain familial d'accueil « D »	232
Schéma 5. 2: Organisation d'un terrain familial en Charente-Maritime.....	234
Schéma 5. 3: Organisation de l'espace de stationnement de Ghlin en 2007.....	238
Schéma 6. 1: Les différentes étapes législatives concernant l'habitat des Rroms en France.	288
Schéma 7. 1: Aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers	318
Schéma 7. 2: Aire d'accueil d'Aytré en Charente-Maritime.....	319
Schéma 7. 3: Quand les familles organisent leur emplacement : l'exemple de l'aire d'accueil de Parthenay.....	326
Schéma 7. 4: La démarche de révision des schémas départementaux	334
Schéma 7. 6: Exemple d'aire d'emplacement sans "effet parking"	336
Schéma 7. 5: Exemple d'aire d'accueil sans "effet parking"	336

Table des photographies :

Photographie 2. 1 : Stand d'exposition de J.J	107
---	-----

Photographie 2. 2: Le pèlerinage annuel des Saintes-Maries de la Mer	115
Photographie 3. 1: Le carnet anthropométrique	157
Photographie 5. 1: Stationnement illicite sur le campus de Poitiers – juin 2010	250
Photographie 5. 2: Stationnement illicite campus de Poitiers – Juin 2010	250
Photographie 6. 1: (4 prises) : Aire d'accueil des Grimaudières, Saint Benoit (86). Bergeon Céline, 2010	279
Photographie 6. 2: Aire d'accueil de Saujon (17). Communauté d'Agglomération de Royan, 2010	279
Photographie 6. 3: Aire d'accueil de la Croix de Bois, Poitiers (86), Communauté d'Agglomération de Poitiers, 2009	279
Photographie 6. 4: Aire de passage du C.H.U de Poitiers.....	280
Photographie 6. 5: Terrain familial de Saint Georges du Bois (17).....	285
Photographie 6. 6: 11: Aire d'accueil à Jaunay Clan (Vienne).....	296
Photographie 6. 7: Stationnement illicite à Beaulieu, Poitiers, juillet 2010.....	297
Photographie 6. 8: Stationnement illicite sur le site du C.H.U de Poitiers, Août 2010	297
Photographie 6. 9: Le "village-tsigane" de mirabeau à Marseille (Source : rue 89, édition du 12 juin 2008)	310
Photographie 7. 1: Vue aérienne de l'aire d'accueil de la Croix de Bois à Poitiers dans la Vienne	318
Photographie 7. 2: Vue aérienne de l'aire d'accueil d'Aytré en Charente-Maritime	319
Photographie 7. 3: Aire d'accueil familial de Domptiacarde	332
Photographie 7. 4: Soirée manouche en avril 2007 à Poitiers.....	353
Photographie 8. 1: L'aire d'accueil de Chauvigny	362
Photographie 8. 2: L'aire d'accueil de Mauléon (79).....	364
Photographie 8. 3: Aire d'accueil de Lagord - La Rochelle (17) : proximité et voisinage.....	374
 Table des figures :	
Figure 4. 1: Le drapeau des Rroms et des Voyageurs	195
Figure 5. 1: Localisation des différents lieux de halte illicite sur la commune de Châtellerault en 2005	251
Figure 5. 2: Prospectus de vente de J.J pour son commerce	254
Figure 6. 1: Logo de la société "L'Hacienda"	307
Figure 6. 2: Logo de la société Vago	308
Figure 7. 1: Invitation des Voyageurs sur l'aire d'accueil des Grimaudières	352
Figure 7. 2: Tract de la semaine des "Gens du voyage" en 2009 à Buxerolles.....	352

Figure 7. 3: Tract de la semaine des « Gens du Voyage » en Wallonie en 2009.....	353
--	-----

Table des graphiques :

Graphique 1. 1 : Le dénombrement des « Gens du voyage » en France : sources croisées	73
Graphique 1. 2: Les groupes considérés « à part » par les Français entre 2005 et 2008 (%)... 77	77
Graphique 1. 3: Les groupes considérés comme "à part" en 2000.....	78
Graphique 1. 4: Les principales victimes de racisme, xénophobie et discrimination en France en 2000	78
Graphique 1. 5: Accueil des « Gens du voyage » dans les communes (2000).....	79
Graphique 1. 6: Evolution du nombre de parution d'articles de presse concernant les Roms entre mai 2005 et mai 2009	83
Graphique 1. 7: Les principaux sujets des articles de presse retenus pour cette analyse.....	85
Graphique 2. 1 : Les Roms sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand-Poitiers.....	99
Graphique 2. 2: Âge des résidents des aires d'accueil de Charente-Maritime en 2008	100
Graphique 2. 3: Composition des ménages ayant séjournés sur les aires d'accueil de Charente-Maritime en 2008	101
Graphique 2. 4: Part des ménages avec 3 enfants ou + séjournant sur les aires d'accueil de Charente Maritime en 2008 (%).....	101
Graphique 2. 5: Situation familiale des Voyageurs pris en charge par l'ADAPGV 86 sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais en 2007 (en effectif sur la population totale de Voyageurs sur ce territoire)	102
Graphique 2. 6: Nombre d'enfants par famille de Voyageurs prises en charge par l'ADAPGV 86 sur la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais en 2007	102
Graphique 2. 7: Ressources financières des Voyageurs de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers pris en charge par l'ADAPGV 86 en 2007 (en %)......	103
Graphique 2. 8: Ressources financières des Voyageurs de la Communauté d'Agglomération du Pays Châtelleraudais pris en charge par l'ADAPGV 86 en 2007 (en %)	104
Graphique 4. 1: Evolution des crédits alloués aux communes pour la réalisation des aires d'accueil en France.....	204
Graphique 5. 1: Nombre de médiations pour stationnement illicite sur la Communauté d'Agglomération de Poitiers entre 2005 et 2007	249
Graphique 6. 1: Evolution des réalisations d'aires d'accueil	289
Graphique 6. 2 : La gestion des aires d'accueil dans la région Poitou-Charentes en 2009	309
Graphique 7. 1: Taux d'occupation des aires d'accueil du département de la Charente-Maritime de janvier à octobre 2008	322

Graphique 7. 2: Durée de présence des familles sur l'aire d'accueil de Kaya à Châtelleraut en 2007 (département de la Vienne).....	322
Graphique 7. 3: Durée de présence des familles sur les aires d'accueil de la Charente-Maritime en 2008 (%).....	323
Graphique 8. 1: Distance entre les aires d'accueil de la région Poitou-Charentes et l'école (mètres).....	365
Graphique 8. 2: Distance entre l'école et les espaces de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie.....	366
Graphique 8. 3: Distance entre la Gendarmerie et les aires de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie.....	367
Graphique 8. 4: Distance entre le centre-ville (Mairie) et les aires de stationnement en région Poitou-Charentes et en Wallonie.....	368