

REUNION DU 22 JUIN 2006

LES GENS DU VOYAGE : quel type d'accueil pour les familles tziganes

L'accueil des gens du voyage est une source importante de difficultés pour ces populations (les sites de stationnement et leurs équipements sont souvent inadéquats), de craintes pour les riverains (qui anticipent sur les problèmes d'insécurité ou de dévalorisation de leur patrimoine) et de préoccupations sur les collectivités qui doivent leur trouver un espace adapté et gérer les contradictions entre le droit et les oppositions des riverains. A partir de ce constat, il est donc intéressant d'aborder plusieurs questions :

- ✓ quel peut être le sens d'une installation sur un lieu pour les familles ?
- ✓ quels sont leurs principaux modes d'habiter ?
- ✓ comment passer de la création d'aire de stationnement à une véritable politique d'accueil ?

Pour répondre à ces interrogations, nous avons invité le 26 juin 2006 :

Jean-Baptiste HUMEAU, *professeur de géographie à l'université d'Angers.*

Bernard PLUCHON, *doctorant en sociologie.*

Intervention de Jean-Baptiste HUMEAU (résumé)

Introduction : Pourquoi cette difficile application des textes réglementant l'accueil ?

Mon propos ne sera pas de revenir sur l'origine des gens du voyage ou de reprendre des questions d'origine historique ou des discussions ethnologiques mais tout simplement d'aborder une situation qui malheureusement perdure en France depuis les années 60 malgré lois et décrets. Comment expliquer notre incapacité à résoudre le problème de l'accueil des gens du voyage malgré les réflexions nationales, locales et les textes multiples ? Régulièrement dans la sphère publique française, réflexions, discussions collectives se succèdent pour au final n'obtenir qu'une médiocre application. Les mêmes difficultés sont évoquées alors même qu'une évolution assez nette de la demande s'affirme de la part des familles tziganes en France, une demande que saisissent bien les associations, tous les

services sociaux qui sont confrontés aux réalités, mais une demande qui n'est pas toujours reçue d'une façon aussi claire en particulier par les collectivités territoriales ou par les services de l'Etat.

Avant d'aller plus loin, il me semble nécessaire de préciser le vocabulaire. L'ambiguïté du vocabulaire concernant les populations tziganes est la source de beaucoup de confusions lorsqu'il s'agit de construire une réflexion sur ces familles.

Vous constatez que j'utilise toujours le mot «famille tzigane». Pour moi, la famille au sens du groupe familial est l'unité fondamentale à prendre en compte dans cette réflexion sur l'habitat des tziganes. Je ne parle pas de peuple, de communauté, je parle de familles tziganes, j'emploie aussi l'expression familles du voyage, c'est-à-dire familles plus ou moins mobiles qui ont une certaine

tradition de la mobilité. Les histoires familiales scellent la solidarité communautaire. Les références historiques, plus ou moins lointaines et globales aux Tziganes et en particulier la seconde guerre mondiale, a joué un rôle fondamental dans la construction des histoires familiales. Par ailleurs, l'émergence d'une certaine «élite» constitue ces interlocuteurs que toutes les collectivités territoriales et tous les ministères souhaitent reconnaître chez les familles du voyage. L'émergence de cette élite est actuellement nourrie par le mouvement pentecôtiste. Cependant la question de la représentativité ou des représentants des familles tziganes dans la diversité des besoins reste entière.

La question du nomadisme

Elle constitue ma seconde réserve en matière de vocabulaire. L'observation de la situation des familles tziganes frappe par la diversité de leurs rapports à l'espace qui se manifestent soit sous la forme d'une forte mobilité, soit sous la forme d'une fixation des familles mais aussi par la singularité du rapport à l'espace qu'entretiennent ces populations. En effet, ce n'est pas parce qu'une famille tzigane vit dans un pavillon qu'elle peut apparaître comme étant totalement sédentarisée dans une commune ou dans un quartier. Des formes d'intégration existent mais elles peuvent très bien être remises en cause par la génération suivante, ou par des alliances entre familles. Il s'agit bien d'une expérience de l'espace singulière plus que d'une appartenance à une catégorie nomade, sédentaire, voire semi-sédentaire. La pratique des familles est beaucoup plus complexe. Les références familiales jouent un grand rôle pour comprendre à la fois certaines formes d'immobilisme et certaines formes de mobilité. Enfin, le «voyage», la mobilité de ces familles, sont constitutifs de tout un ensemble de valeurs culturelles portées par la tradition orale, par les échanges récurrents entre les familles, par le renouveau de pratiques religieuses et particulièrement les regroupements sous la forme de pèlerinages, de conventions, promus depuis une vingtaine d'années par les groupes pentecôtistes. Mais ces pratiques de mobilité se heurtent souvent à des difficultés

économiques. Le voyage n'est pas un voyage vacancier. Si le voyage ne peut se comprendre sans ses références culturelles et symboliques, la mobilité des familles tziganes a aussi des racines fonctionnelles. Le voyage nécessite également l'arrêt, le stationnement voire le séjour. Il n'y a pas de déplacement possible pour des familles tziganes sans stationnement de courte durée mais également sans possibilité de séjourner ici ou là ou pendant l'hiver d'une façon plus prolongée. Donc, les trois termes «déplacement», «stationnement» et «séjour» restent toujours des pôles essentiels dans le mode de vie des familles du voyage.

Des lieux de séjour de plus en plus différenciés

Les lieux de séjour, je dis bien de séjour et pas seulement de stationnement de courte durée, les lieux de séjour ou de résidence (l'utilisation du mot résidence correspond à une évolution de la réalité pour la plupart des familles tziganes. Face aux difficultés du voyage, le lieu de résidence est recherché pour une durée croissante durant l'année). Mais les lieux de séjour restent très différenciés. Et ils ont des fonctions effectivement différentes. Ainsi en est-il d'une des grandes prairies qui pendant une semaine ou deux permettent à des groupes d'une centaine de caravanes de séjourner souvent dans un ordonnancement discernable autour d'un chapiteau ouvert au public tzigane ou non. Ce rassemblement de familles qui se connaissent et qui se revoient en particulier dès les beaux jours pour célébrer leurs retrouvailles se laisse observer par la population englobante. Ces familles tziganes ne se cachent pas. Bien au contraire le témoignage face à la société englobante est recherché. La célébration religieuse pentecôtiste est ouverte. Le public de la ville est bien accueilli. La presse ne manque évidemment pas de se faire l'écho plus ou moins dramatisé de ces groupes de caravanes qui arrivent. Mais il y a une organisation, il y a une structuration entre les familles qui se regroupent. Et finalement les collectivités locales un peu habiles peuvent très bien négocier ce genre d'événement et obtenir un déroulement satisfaisant pour tous.

La deuxième type de lieu de séjour est constitué par des stationnements familiaux, pour une durée plus courte sur

le domaine public, là où rien n'est prévu. Cette situation est fréquente à proximité des «terrains publics de stationnement collectif des populations nomades» pour reprendre les dénominations officielles. Effectivement souvent des caravanes stationnent à proximité de tel ou tel rond-point ou sur un délaissé de route. Il s'agit d'un stationnement «sauvage» selon la collectivité locale. Mais manifestement il signifie d'abord l'insuffisance d'emplacements publics adaptés. Par exemple dans la région parisienne seuls 10 % des besoins des familles du voyage sont couverts à certaines périodes de l'année...

Le 3^{ème} type de lieux de séjour ou de résidence, est constitué par les terrains publics d'accueil collectif, organisés par les collectivités territoriales. Ces terrains accueillent toutes les familles du voyage qui se présentent. Ce qui n'est pas sans poser de grosses difficultés de gestion. Les flux ne sont pas réguliers. L'idée selon laquelle les familles circulent d'un terrain à l'autre ne correspond pas à la réalité observable toujours beaucoup plus subtile et complexe.

Enfin le 4^{ème} type de lieux de séjour est constitué par des parcelles de petite taille achetées par des familles. Durant les années 50-60, des propriétaires en milieu péri urbain vendaient assez facilement ce type de parcelle... même en zone non constructible. La famille du voyage s'installe avec plusieurs caravanes puis progressivement elle cherche à obtenir les autorisations nécessaires à une connexion aux réseaux de distribution d'eau et d'électricité et à la construction de quelques bâtiments modestes nécessaires à l'activité économique de la famille. L'usage du lieu n'est pas nécessairement permanent. Souvent, pour la famille il s'inscrit dans un ensemble de lieux de séjour et de résidence répartis en France. Evidemment sur le plan de l'urbanisme local, ce type de parcelles familiales pose toutes sortes de questions, notamment par rapport au voisinage lorsqu'il y a contiguïté entre quelques dizaines de parcelles de ce type.

On ne doit pas conclure que les familles tziganes figent leur existences sociale dans tel ou tel type de lieux de stationnement. En réalité, c'est dans leur complémentarité et leur usage flexible que les lieux de stationnement, de séjour ou de résidence remplissent leurs fonctions sociales, symboliques et fonctionnelles.

Un débat public multiforme aux conclusions uniformes

Ma seconde observation porte sur tout le débat public sur le stationnement des «nomades» qui se développe localement depuis un certain nombre d'années sous des formes très variées mais qui aboutit finalement toujours aux mêmes conclusions. Chaque maire sait bien que lorsqu'il veut créer une aire d'accueil de familles de voyage, il y a tout de suite une pétition des riverains qui n'en veulent pas. C'est un débat de proximité qui n'est pas simple, les solutions ne sont pas faciles à trouver. L'idée de porter le débat à l'échelle départementale est certes cohérent avec le principe de décentralisation territoriale. Au niveau départemental, il y a une certaine analyse de la situation qui est généralement partagée. Cependant la mise en œuvre de solutions conduit à des blocages. Dans les schémas départementaux, la conclusion est uniforme : création de terrains publics d'accueil collectif. Peu d'imagination urbaine, encore moins de négociations entre les familles du voyage et les collectivités locales empêche d'aboutir à des solutions d'habitat plus originales et mieux adaptées. La plupart du temps, le terrain d'accueil collectif standardisé, géré par la municipalité ou éventuellement la communauté d'agglomération ou de communes apparaît comme la seule solution. Dans un contexte local de rareté de l'offre et d'uniformisation de la proposition sociale, le résultat est généralement peu convaincant. Mais le débat est aussi national. Les conclusions nationales sont souvent des conclusions analytiques tout à fait intéressantes. Mais le caractère opérationnel se caractérise toujours par une franche médiocrité.

Une action publique infructueuse

Le débat national ne débouche pas sur une véritable prise en compte de l'ensemble de cette question dans sa diversité à la fois familiale, sociale et économique. Au total, on peut dire que depuis presque 50 ans, l'action publique est restée infructueuse. Les termes de la relation entre familles tziganes, espace et société englobante ne sont pas pris en compte. Les

incompréhensions demeurent alors même que les familles tziganes sont des championnes de la relation sociale. Il n'y a pas de famille tzigane s'il n'y a pas d'échanges permanents, échanges commerciaux en particulier, avec une société englobante. Compte tenu des conditions dans lesquelles ils vivent en France ou en Europe Occidentale depuis un certain nombre de siècles, les familles tziganes ont toujours su renouveler les termes de la relation avec la société englobante pour que celle-ci ne soit pas trop normative. Mais la société englobante ne réussit pas à prendre en compte la particularité de l'expérience de l'espace singulière des familles tziganes. Et cela d'autant plus que pôles, axes et zones quadrillent l'espace selon les principes de l'aménagement très normé du territoire. Les familles tziganes construisent une relation au lieu : mais ce n'est pas le clocher, ce n'est pas la mairie, ce n'est pas l'école municipale ou le quartier qui fondent la relation à l'espace de ces familles. Le caractère infructueux de l'action publique repose aussi sur le fait qu'il y a une véritable standardisation des formes de séjour imposée avec plus ou moins de succès aux familles. En fin de compte, la société englobante cherche à fabriquer le «contenu acceptable» de la famille tzigane, son comportement social comme sa territorialité... Cette normalisation nourrit très largement le caractère infructueux de l'action publique. Qu'en est-il au niveau européen ? Les situations sont en fait très variées. Toute la partie occidentale de l'Europe accorde à la fois une aide sociale et la possibilité de développer une certaine mobilité. Les situations sont proches de celle de la France au sens que les collectivités locales appliquent sans enthousiasme une loi nationale qui organise un «accueil des nomades» très normatif. Dans la partie orientale de l'Europe, l'héritage réglementaire est différent puisque les administrations communistes ont figé ces familles, elles les ont sédentarisées d'autorité. Cette situation était évidemment mal vécue par les familles tziganes. Des interstices ont été trouvés par les familles. En particulier des familles tziganes de l'Est de l'Europe y compris durant la période communiste, circulaient jusqu'en France. Le fait n'est pas nouveau même s'il s'est relativement amplifié depuis quelques

années par l'exploitation plus courante de la discontinuité économique entre l'est et l'ouest de l'Europe. Mais cette situation ne concerne qu'une faible proportion des familles tziganes de l'est de l'Europe, beaucoup d'autres croupissent dans des conditions lamentables.

Une expérience de l'espace singulière

L'insertion sociale des familles tziganes en France passe actuellement par la normalisation de ces familles au regard d'un nombre de codes fixés par la société englobante. Il s'agit de fonder la «catégorie famille tzigane» et de lui trouver une place à la fois dans les zonages urbains et aussi dans les dispositifs d'insertion sociale. Mais cette «ethnisation» tombe en porte-à-faux face à la diversité des familles. Il est vrai que l'expérience de l'espace fonde des nouvelles catégories. Les types de «polygones de vie» expriment pendant une année l'articulation entre les lieux de séjour et de stationnement et les formes d'activités. La pratique spatiale articule des formes d'activités économiques plus ou moins déterminantes à des habitudes familiales. Le polygone de vie se développe évidemment dans un espace qui est dominé et aménagé par une population englobante. C'est-à-dire que des polygones de vie sont totalement contraints par la pression forte de collectivités territoriales. Dans d'autres cas, la relation avec la société englobante est mieux négociée. Des polygones de vie familiaux plus vastes, parfois à l'échelle européenne peuvent s'épanouir. Enfin, l'entredeux des familles qui restent longtemps au même endroit et peuvent apparaître semi-sédentarisées alors même qu'elles restent attachées au voyage mais sans vraiment pouvoir le pratiquer est de plus en plus courant. Il y a un enjeu chaque matin lorsqu'il s'agit de partir : comment payer l'essence pour le déplacement, où stationner le soir suivant... repousser le moment de partir, sans savoir comment il sera possible d'aller plus loin. Il y a dans chaque voyage de la famille tzigane, à la fois la part de la nécessité, la part du souhait et c'est entre ces deux termes que se construit le polygone de vie.

La notion de dynamique familiale est déterminante pour comprendre la mobilité des familles. L'expression est utilisée de diverses façons, mais je l'utilise en soulignant l'importance pour les groupes familiaux de vivre le groupement à certaines périodes de l'année et de vivre aussi la dispersion spatiale. A quel moment s'établit la rupture entre le groupement et la dispersion ? Par quel processus les familles passent-elles à une dispersion progressive voire à une forte atomisation et puis à une période de regroupement ? Les polygones de vie familiaux combinent étapes de groupement et de dispersion pour des familles qui se ressentent au même rythme, qui sont attirées par les mêmes activités économiques, par l'expression des logiques territoriales, ils révèlent plus explicitement des sous-ensembles de populations tziganes souvent plus pertinents au regard des conditions de l'accueil que les catégories ethniques.

Enfin, les familles tziganes ne se déplacent pas dans un désert. Elles se déplacent au milieu d'une société elle-même fortement territorialisée. Evidemment, les familles tziganes se heurtent à la réglementation multiforme que chaque collectivité locale développe avec une certaine imagination pour empêcher le stationnement à tel endroit ou au contraire canaliser les familles vers tel ou tel autre endroit.

L'oubli des causes de la mobilité des familles tziganes, de la diversité de leur situation ne peut conduire qu'à l'échec de toute tentative d'insertion même si cette tentative d'insertion est soutenue par des idées nobles et généreuses. Les débats parlementaires français de la fin des années 60 préalables aux textes fondateurs d'un accueil des populations tziganes évoquent toujours la nécessité pour ces familles d'accéder à un mode de vie digne c'est à dire sédentarisé. Pourtant l'expérience montre que tenter l'insertion de familles tziganes dans un espace clos, borné selon les normes de la société englobante, conduit à l'échec.

Alors, y a-t-il un défaut d'urbanité dans l'approche de cette question de l'accueil des familles tziganes ? Toutes les problématiques socio-spatiales urbaines, tout développement urbain, tend à supprimer l'interstice spatial. Dans l'espace rural ou dans la ville, les familles tziganes ont toujours préféré l'interstice, là où on ne

regarde pas trop, là où il est possible de vivre un moment sans que le définitif s'inscrive comme un projet familial ou économique. Sans doute faut-il retrouver des formes d'usage de l'espace un peu plus polyvalentes, un peu plus temporaires. Mais c'est l'inverse de tous nos documents d'urbanisme. Ces interstices temporaires permettraient à des familles d'utiliser l'espace. S'acharner à remplir de plus en plus l'espace par un zonage fonctionnel résidentiel ou non est trop lourd de conséquences pour les familles tziganes. Le succès des migrations pentecôtistes est directement lié à la capacité des groupes organisateurs à négocier avec les collectivités territoriales des conditions de stationnement collectif. Pour un certain nombre de familles, c'est la seule solution de développer leur polygone de vie. La négociation est également sociale avec les travailleurs sociaux, des gestionnaires de terrain, des représentants de la police municipale, des élus, etc. Des familles tziganes savent très bien jouer dans cette cour avec les multiples acteurs territoriaux et sociaux..

Conclusion

Une politique d'accueil des familles du voyage en France doit inventer de nouvelles échelles de réflexion, ce n'est pas seulement à une échelle communale voire à celle d'une communauté d'agglomération que peut se penser l'accueil des familles du voyage, mais c'est à d'autres échelles. Une politique d'accueil doit aussi s'appuyer sur de multiples acteurs. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de transformer le pasteur pentecôtiste en interlocuteur exclusif parce qu'il maîtrise un peu mieux la situation du groupe. La notion du "représentant" tzigane est une notion à utiliser avec beaucoup de précaution. Il faut donc multiplier la représentation des acteurs autant du côté des familles du voyage que du côté des collectivités territoriales et des instances sociales et éducatives. Donner la parole aux acteurs sociaux dans cet exercice de construction de la politique d'accueil des familles est tout à fait essentiel.

Intervention de Bernard PLUCHON (résumé)

Retour sur l'histoire

Je vais revenir sur quelques aspects et essayer d'apporter quelques éclairages un peu différents sur ce qui a déjà été dit. Donc un premier éclairage sous un angle plus socio-historique, porte sur la catégorisation des «gens du voyage». J'ai essayé d'identifier les populations qu'on appelle aujourd'hui les gens du voyage mais qu'on nommait autrefois les bohémiens ou les nomades, les vagabonds, saltimbanques, individus sans aveux et qui à partir de la loi de 1912 sont rentrés dans des catégories assez précises : forains et nomades et puis de faire le lien avec la population des gens du voyage aujourd'hui. De voir aussi s'il y avait une filiation entre les tziganes ou les roms et les gens qu'on appelle aujourd'hui les gens du voyage.

(Au passage, j'en profite pour dire qu'il existe plusieurs travaux qui ont été effectués assez récemment sur ces différents sujets, il y a une superbe thèse qui vient de sortir de Claire COSSÉ qui devrait être éditée bientôt sur la représentation des tziganes et des gens du voyage, il y a une thèse de Christophe ROBERT qui travaille à la fondation Abbé Pierre qui a fait un travail sur l'habitat des gens du voyage, il y a une étude passionnante dirigée par Catherine QUIMINAL commanditée par la DDE, il s'agit d'un bilan critique des études et documents concernant les gens du voyage et tziganes, c'est un document très complet qui fait vraiment l'état des lieux. Enfin il y a aussi des travaux plus militants qui sont sortis comme celui réalisé par le Centre Européen des Droits des Roms, un document qui s'appelle "Hors d'ici, anti-tziganisme en France" disponible sur internet).

Rapidement, je rappelle un peu l'histoire des tziganes, donc des bohémiens. D'après les témoignages de l'époque, ceux-ci sont arrivés en France vers 1417, à

l'époque ce sont des groupes peu nombreux. Une 2^{ème} vague apparaît au milieu du 19^{ème} siècle, suite à l'assouplissement du statut des roms qui ont été longtemps maintenus en esclavage, principalement en Roumanie et en Bulgarie et donc, qui comme aujourd'hui en ont profité évidemment pour aller vivre sous un ciel plus clément. Les autres voyageurs, les surnomment les «Z'hongrois». A la fin du 19^{ème} siècle, des manouches piémontais, Sinté et des manouches allemands sont également arrivés en France. Au 20^{ème} dans les années 60, ce sont des roms en provenance de Yougoslavie qui sont arrivés. Ils sont encore appelés les yougoslaves par les autres itinérants. Et puis actuellement une nouvelle vague de roms venus de Roumanie principalement, arrive en France. Entre ces différentes migrations, on ne sait pas vraiment ce que sont devenus les tziganes des premières générations, s'ils se sont fondus dans la population ; des études qui ont été menées sur des groupes spécifiques, démontrent qu'il y a eu des assimilations complètes, il y a d'autres groupes sans doute qui ont continué à voyager, qui sont passés vers le nord de l'Europe, d'autres vers le sud sont passés en Espagne où ils sont devenus les gitans et qui sont revenus en France. Mais ce qui est intéressant aussi, c'est de constater que pratiquement jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, il y avait des résidents locaux qui étaient nomades pour différentes raisons (des ouvriers agricoles, des journaliers, des petits artisans,...). Il y avait un système de contrôle de cette population entre autre par le biais des carnets ouvriers. En 1895, sur le département de la Loire-Atlantique, la préfecture recense(1) environ 400 nomades parmi lesquels deux étrangers, un Italien et un Espagnol, tous les autres sont Français et semble-t-il non tziganes pour la grande majorité.

(1) Un recensement ciblé produisant «l'état nominatif des nomades, vagabonds, saltimbanques et individus sans aveu» le 20 mars 1895 en comptabilise 243. Entre le 14 mars et le 20 octobre environ 400 personnes sont identifiées sur le département. Le rapport de la commission extraparlamentaire chargée d'étudier les moyens d'exercer une surveillance étroite des vagabonds et d'examiner les résultats sera publié le 29 mars 1898. Il estimera le chiffre global des vagabonds à quatre cent mille et celui des «nomades en bande, voyageant avec roulotte», assimilés aux tziganes, à vingt cinq mille. D'après Henriette Asséo ce nombre aurait été obtenu en multipliant par 5 les chiffres réellement récoltés sur le terrain.

Le 16 juillet 1912, une loi sur l'exercice des professions ambulantes et la réglementation de la circulation des nomades est adoptée par le Parlement. Pour la première fois est défini un statut particulier pour les non-sédentaires. Les commerçants ambulants qui vendent sur les marchés ou suivent les foires mais ont une adresse fixe, doivent désormais déclarer leur activité à la préfecture (article premier) et les forains qui pratiquent généralement les mêmes métiers mais n'ont pas de domicile fixe, doivent détenir un carnet d'identité : le carnet forain (article 2). Quant aux nomades, ils sont définis de manière négative comme les individus 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 ou prétendent exercer une profession»*. Ils devront présenter le fameux carnet anthropométrique ou carnet nomade (article 3). Finalement ce sont donc trois nouvelles catégories qui sont créées par cette loi, en plus de celle des vagabonds dont la définition change pour former un ensemble cohérent et compact. Le délit de vagabondage subsiste mais son contenu s'adapte pour permettre la répression de tous les nomades, particulièrement d'origine tzigane. Entre les deux guerres, parmi cette dernière catégorie, 50 % sont étrangers, 25 % journaliers et sans doute seulement 25 % tziganes.

Il faut enfin rappeler un fait historique important : en 1939, le gouvernement français a décidé d'interner les nomades dans des camps. Plusieurs regroupements ont lieu dans le département. Cela concernait tous les nomades, y compris les clochards, sans critère ethnique. Au sortir de la guerre leur nombre a considérablement diminué en raison de nombreux décès dans les camps, de la répression qui les a amené à se sédentariser pour échapper à l'internement. Beaucoup aussi ont abandonné définitivement le monde du voyage. De même, soit par des processus d'assimilation, soit pour des raisons plus opportunistes, de nombreuses familles ont acheté un terrain et se sont installées, elles sont restées mais ont toujours plus ou moins le projet de repartir ou ont des enfants dont le projet est de repartir. Elles vivent toujours en caravanes avec un habitat en dur plus ou moins organisé. Ces familles sont souvent installées à la périphérie des

grandes villes comme dans la région parisienne.

La loi de 1912 est restée en vigueur jusqu'en 1969 où une nouvelle loi assouplit légèrement le régime des gens du voyage. Le gouvernement de l'époque décide de *«tirer les conséquences de l'évolution survenue dans la situation des nomades»*. En effet, constatant que ces derniers sont *«fort peu nombreux (environ 10 000)»* en regard de l'émergence des caravaniers *«20 000 environ actuellement»* selon le même texte, il estime important *«de remplacer ce document par un texte mieux adapté à son objet et à la mentalité actuelle.»* Les objectifs de cette *«libéralisation»* du régime des nomades sont néanmoins orientés vers *«une incitation à une sédentarisation progressive»* et destinés *«à favoriser une certaine stabilisation»*. Le statut des gens du voyage défini par cette loi est le même aujourd'hui, à quelques exceptions près. Il oblige les voyageurs à choisir une commune de rattachement dans laquelle leur droit de vote ne sera acquis qu'après 3 années de rattachement continu. Un quota de 3 % est également fixé pour limiter le nombre de rattachement sur une même commune.

Une dernière remarque sur cette catégorie souvent encore regardée comme une catégorie ethnique. Parmi les nomades il existe une catégorie de voyageurs non tziganes, les yénisches, qui sont d'origine germanique et qui ont adopté le mode de vie des voyageurs, y compris certaines coutumes. Dans la région, beaucoup de ces voyageurs dits tziganes sont yénisches ou manouches, très peu sont gitans, quelques uns roms ces deux derniers groupes étant principalement sédentaires. En conclusion la population dite tzigane n'est pas homogène ; certaines familles ont effectivement cette origine mais d'autres proviennent de familles d'origines françaises ou étrangères et ont adopté un mode de vie nomade, alors que certaines familles tziganes ou manouches se sont sédentarisées. Aujourd'hui les gens du voyage sont estimés entre 300 000 et 500 000 dont un tiers seulement serait vraiment itinérants. Les tziganes et gens du voyage seraient au moins un million, les roms roumains environ 3 000 sur l'ensemble du territoire français.

Deux types de politique d'accueil : Nantes et Rezé

Je reviens maintenant sur l'état des lieux, sur deux zones d'installation, ça me semblait intéressant de mettre en parallèle la situation de Nantes et la situation d'une autre ville de l'agglomération, la ville de Rezé. Sur la ville de Nantes, jusqu'au début du 20^{ème} siècle, beaucoup de familles du voyage fréquentaient le centre-ville. On s'installait sur les places, parfois sur certains boulevards, il y avait toujours une place où stationner avec quelques caravanes ou quelques roulottes. On retrouve aussi des documents prouvant que des propriétaires d'immeubles du centre-ville louaient leurs cours. Les voyageurs se fondaient dans la ville, dans les espaces disponibles ou vacants. Plus tard quelques zones se sont spécialisées : le Bas Chantenay, du côté de Pirmil, la prairie de Mauves. C'est dans ce dernier espace que l'une des premières aires d'accueil créées en France a été installée : La Clarière. Elle était considérée comme sans doute la plus belle de France. Il y avait même des cartes postales avec des voyageurs qui posaient sur le terrain devant leurs caravanes. Aujourd'hui les modes d'habitat se sont diversifiés : sur une même zone se trouvent une aire d'accueil qui existe depuis les années 70, des familles qui sont devenues propriétaires à peu près à la même époque et puis des familles qui s'y sont installées d'abord en louant des terrains ou des bâtiments à des propriétaires privés puis à la ville. Mais faute d'une action déterminée et concertée, le secteur est devenu au fil des années un quasi ghetto réservé à des gens du voyage sédentaires et en grande précarité pour certains. La situation vécue aujourd'hui avec une nouvelle fermeture de l'aire d'accueil de la Clarière n'est qu'une répétition d'une situation pour laquelle les solutions n'ont pas été trouvées.

Sur Rezé, la situation est complètement différente, là aussi l'installation des voyageurs date de la fin du 19^{ème} au minimum (des familles de forains d'origine locale) et des familles espagnoles qui ont émigré pendant la guerre d'Espagne. La commune de Rezé est une commune assez vaste où subsistent encore aujourd'hui des zones agricoles à proximité du centre. Pendant la seconde guerre, de nombreuses familles en ont profité pour

s'installer sur les différents espaces y compris dans des quartiers qui se sont progressivement urbanisés. Pendant la période des Trente Glorieuses ce sont des familles de la région parisienne qui sont aussi arrivées. A cette époque on pouvait encore trouver des roulottes à l'ancienne, hippomobiles, un peu plus loin une famille, un couple mixte on va dire, dans une rue perpendiculaire un ferrailleur, deux autres rues un peu plus loin un autre ferrailleur, etc. La plupart des familles sont restées sur place, certaines ne sont plus du tout identifiées comme des familles de gens du voyage. On a une intégration voire une assimilation qui s'est opérée un peu naturellement sans politique organisée de la part de la ville, sauf depuis quelques années où la ville, un peu à l'image de ce qui s'est fait par exemple à Bouguenais, favorise un habitat adapté pour les voyageurs. Il y a également quelques terrains familiaux. Il n'y a pas eu vraiment d'organisation, on a laissé faire un peu les choses. Dans le cas de Nantes, l'évolution de l'urbanisme fait qu'il ne reste plus que quelques rares endroits pour les gens du voyage lorsqu'ils ne sont pas promis à des projets de développement économique. Et puis surtout, l'installation dans la durée de familles sur des espaces provisoires a accéléré la mise en place d'une zone de droit indéterminé.

Quelle politique d'offre ?

Je terminerai sur le problème qui se pose souvent par rapport au monde du voyage, que ce soit sur l'habitat ou sur l'économie, c'est que l'offre en général est trop standardisée. Les schémas départementaux ne prennent bien souvent en compte que l'aspect «aire d'accueil». Les associations qui travaillent avec les voyageurs préfèrent aborder la question en terme d'habitat en général et évitent de parler de terrain d'accueil, que les voyageurs nomment "terrain désigné", "aire désignée" et qu'ils perçoivent comme un endroit contraint, jamais un endroit choisi. C'est toujours par défaut qu'ils vont s'orienter vers un lieu que ce soit l'aire d'accueil, que ce soit éventuellement même le terrain familial sauf si ils l'achètent par eux-mêmes ou que ce soit de l'habitat adapté. Je pense qu'il faut diversifier les possibilités, laisser des interstices, multiplier les formes

d'accueil. Il ne s'agit pas de dire "les aires d'accueil, il faut les supprimer, il n'y en a plus besoin". Il en faudra toujours mais il est aussi nécessaire de donner les possibilités de reconstituer ce que J-B HUMEAU appelle les polygones de vie, c'est aussi de permettre des trajectoires d'habitat qui peuvent aider certaines familles à passer de l'aire d'accueil vers le terrain familial, vers l'habitat adapté, éventuellement vers un habitat complètement standardisé comme ça s'est fait pour certaines familles à Rezé même si c'est sur plusieurs générations. Cela peut aller à l'encontre d'un discours culturaliste qui affirme « si on fixe les familles, on va les priver de leur culture", or la possibilité d'avoir un lieu fixe cela ne les empêche pas de *continuer* à développer d'autres aspects de leur culture et de leur identité comme c'est le cas de groupes gitans dans le sud de l'Espagne qui sont très bien organisés et où il existe une élite très brillante. En ce qui concerne les familles les plus en difficulté voire difficiles, il faut développer un partenariat le plus large possible, il faut travailler aussi dans plusieurs directions (l'habitat, l'économie, l'école, la santé).

Je pense qu'il est essentiel de lier l'habitat avec l'aspect économique, les deux choses sont intimement liées pour les familles du voyage. (voir note annexe sur l'activité économique)

Enfin, j'observe que même lorsque la pratique du voyage reste importante, les familles sont attachées à un territoire, généralement même à un lieu précis. Elles se considèrent bien de quelque part contrairement à l'image que beaucoup de sédentaires se font d'eux.

Je termine enfin par un aspect omniprésent dans notre société, c'est la communication et bien souvent tout ce qui touche aux Gens du voyage reste tabou ou occulté. Les différentes institutions et collectivités doivent apprendre à communiquer avec les voyageurs et sur les voyageurs. Il faut aussi aider les voyageurs à communiquer avec la société qui les entoure, avec les riverains, avec les élus.

Il existe une bibliographie complète et très détaillée des ouvrages disponibles au CID (Centre Interculturel de Documentation, 2 bis Bd Léon Bureau, Nantes Tel. 02 40 47 88 36) sur la thématique des Gens du voyage a été réalisé et peut être distribué. Il est galement possible de consulter la liste partir du site internet de la bibliothèque universitaire de Nantes.

annexe (note de Bernard Planchon) :

Note relative à l'activité économique des Gens du voyage et à l'emploi.

L'économie des groupes reconnus ou se reconnaissant comme gens du voyage ou tsiganes, est fondée sur plusieurs principes plus ou moins affirmés mais invariants : une **organisation collective familiale** du **travail indépendant**, la **multiactivité** et la **mobilité**. La famille proche, voire élargie est impliquée directement dans l'activité ; la famille étendue forme le premier niveau du réseau d'échanges. La multiactivité comprend généralement, la récupération, l'artisanat et le commerce ou l'échange. La mobilité est elle-même en lien direct avec la multiactivité, par exemple le commerce ambulancier, et peut tout autant être déterminante que déterminée par l'activité.

La famille qui est généralement à la base de l'organisation de toutes les activités indépendantes, est à la fois la première ressource en force de travail et le premier lieu des échanges, particulièrement en situation de survie. Pour beaucoup de personnes en âge d'avoir une activité économique, le travail indépendant est donc prioritaire, voire exclusif, vis-à-vis des autres formes, en particulier du salariat. Cependant la conjoncture économique ou des opportunités peuvent amener des personnes à accepter temporairement un travail salarié, souvent le temps de retrouver une indépendance financière. Ces situations sont donc limitées et sont fonction d'un moment donné ou en rapport avec un territoire circonscrit.

Certaines activités devant mobiliser un effectif nombreux ou assurer un revenu suffisant peuvent à un moment donné être pratiquées en exclusivité : commerce forain, artisanat, métaux.

De même la pratique de certaines activités peut entraîner une sédentarisation plus ou moins volontaire. A l'inverse, la sédentarisation pourra entraîner une spécialisation dans certaines activités. L'activité la plus liée à la sédentarité qui peut rester temporaire pour les gens du voyage, est sans doute celle du tri des métaux, la récupération et la revente exclusive permettant de conserver plus de mobilité. Cette activité permet une pratique collective où chaque membre de la famille peut être engagé en fonction de ses compétences. Un apprentissage est nécessaire pour certaines actions, limitant la pratique, mais il est facilement et directement transmissible. Marginale dans sa pratique artisanale, cette activité reste accessible, indépendante, occasionnelle et peu concurrencée sur le marché du travail formel.

Parfois présents sur cette activité depuis plusieurs générations, malgré l'industrialisation des filières, le savoir-faire acquis sur le tri des métaux, et la revente, permet à certains groupes bien organisés ou aux personnes les plus compétentes de continuer à valoriser au mieux la récupération. Le cours des métaux sur le marché est également un facteur très déterminant sur la pratique de cette activité. En revanche, une trop forte concurrence peut amener à ne pas exploiter ces compétences, ou à éviter certains marchés saturés et peu rentables à petite échelle comme celui de la récupération des vêtements. Dans ce cas, une reconversion difficile ou impossible peut aussi amener le groupe à une paupérisation progressive. Dans les activités de commerce ambulancier, ou sur les marchés forains, se sont aussi les mieux implantés et organisés qui peuvent développer une activité lucrative parfois très spécialisée. Dans le domaine de l'artisanat lié aux métiers du bâtiment qui restent pratiqués en complément par de nombreux petits entrepreneurs, les difficultés qui apparaissent sont parfois insurmontables pour les personnes qui ne disposent pas des acquis scolaires nécessaires pour obtenir les diplômes exigés pour la plupart des métiers, malgré, souvent, leur expérience pratique.

L'organisation du travail sur le mode familial et l'entreprise indépendante sont perçus comme des choix intangibles de même que la mobilité pour certains groupes (manouches, sinté, yéniches, voyageurs et forains) et sont donc considérés comme des libertés inaliénables. La multiactivité apparaît plus comme une nécessité vitale pour la survie économique.

La réorganisation des filières économiques, la disparition de certains marchés et la mise aux normes sanitaires et écologiques, voire sociales de certaines activités, créent des situations auxquelles les gens du voyage ont des difficultés à faire face. En contrepoint des niveaux d'exigence de plus en plus élevés demandés par la réglementation, l'activité informelle, parfois illégale est le plus souvent perçue de bonne foi ou de bon sens comme étant contingente à une réglementation injuste ou inapplicable et non comme étant en soi délictueuse.

Dans les secteurs où une activité peut subsister, la valorisation des acquis est une nécessité afin de permettre la poursuite d'activités dans lesquelles ces groupes sont parfois les seuls à avoir conservé un savoir-faire traditionnel avec lesquels ils assuraient la survie économique d'une famille élargie. Par ailleurs, la réactualisation des pratiques et la mise au norme réclameraient de pouvoir accéder à des aides spécifiques en matière d'investissement sur la formation et l'équipement.

Sans doute, la conjonction et la coordination entre ces différentes démarches permettrait une meilleure intégration sociale et économiques des personnes et groupes concernés quelque soit leur attachement à des références culturelles très diversifiées par ailleurs.

LIAISONS - PÔLE DE RECHERCHE URBAINE DES PAYS DE LA LOIRE

A. LAPLANCHE - C.E.T.E. DE L'OUEST - Tél. 02 40 12 84 66

e-mail : alain.laplanche@equipement.gouv.fr

M.A.N. Rue René Viviani - BP 46223 - 44262 NANTES Cedex 02

Avec le soutien du Plan Urbanisme, Construction, Architecture

Site internet des Pôles Régionaux d'Échanges sur le Développement et l'Aménagement des Territoires :

www.predat.net

RAPPEL

La prochaine réunion du Pôle de Recherche Urbaine aura lieu le :

MARDI 26 SEPTEMBRE 2006

de 14h00 à 17h00 à la Maison des Sciences de l'Homme
21, Bd Gaston Doumergue 44200 Nantes

sur le thème :

STRUCTURATION DU PERIURBAIN ET POLITIQUE DE DEPLACEMENT

Dans un contexte de crise énergétique, avec un baril du pétrole qui augmente, de crise écologique (réchauffement du climat, effets sur la santé) le processus de développement rapide et continu du périurbain est souvent pointé du doigt car il est consommateur d'espace, de paysage, d'énergie notamment en raison du développement du trafic automobile et de l'absence de mode de déplacement alternatif.

Au cours de cette réunion nous allons nous interroger sur :

- * Quelles articulations entre espaces des flux et espaces des lieux ?
- * Quelles pratiques spatiales des périurbains ?
- * Quel lien entre le processus de périurbanisation et le réseau routier en Loire Atlantique (le schéma routier à l'horizon 2025 - 2030 sera présenté en regard de cette problématique) ?
- * Quelle structuration urbaine serait possible ou souhaitable pour produire un développement urbain cohérent, vivable et viable ?

Pour répondre à ces questions nous avons invité :

- * **Laurent DEVISME**, sociologue, urbaniste à l'école d'Architecture de Nantes.
- * **Bernard DENIAUD** Vice Président du Conseil Général 44



Le pôle Atlantique, pôle régional de compétences en formation continue, créé à l'initiative de l'école nationale supérieure d'architecture de Nantes et de l'Union Régionale des CAUE des Pays de la Loire, propose 5 formations pour 2006/2007.

Ces formations, qui ont obtenu le soutien du Ministère de la Culture et Communication, Direction Architecture et Patrimoine, interrogent tant *l'Architecture, le développement durable et la haute qualité environnementale* (formation qualifiante de 21 jours) que la pertinence des nouvelles conditions urbaines (*Le développement durable intégré au projet d'urbanisme* 2 jours, *Points de vue croisés sur l'actualité de la ville et l'architecture : universitaires, élus praticiens* 4 fois 2 jours), *le champ d'action pour une intervention en secteur patrimonial* 3 jours et une thématique de la diversification de la profession d'architecte (*Programmation de lieux culturels* 3 jours).

Les formations qui s'adressent aux architectes, urbanistes, paysagistes en exercice ou demandeurs d'emploi, maîtres d'ouvrage, économistes, programmistes, peuvent être prises en charge sous certaines conditions auprès des organismes collecteurs.

Tous les programmes sont téléchargeables sur le site : www.urcaue-paysdelaloire.com

Pour tout renseignement sur les modalités d'inscription ou le contenu de ces formations, n'hésitez pas à contacter Emmanuelle Rangé assistante de l'URCAUE au **02 41 22 99 91** ou Pascale Ravilly, coordinatrice du Pôle Atlantique au **08 70 74 22 12**

Les formations ont lieu soit à Nantes, soit à la Maison de l'Architecture, des Territoires et du Paysage à Angers.