



HAL
open science

Les politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage ou la fabrique d'une population problématique? Une analyse à partir du cas du département de l'Aveyron (France)

Rhoumour Ahmet Tchilouta

► To cite this version:

Rhoumour Ahmet Tchilouta. Les politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage ou la fabrique d'une population problématique? Une analyse à partir du cas du département de l'Aveyron (France). Géographie. 2017. dumas-04313381

HAL Id: dumas-04313381

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04313381v1>

Submitted on 29 Nov 2023

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.

Année universitaire 2016-2017

Les politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage ou la fabrique d'une population problématique ?

Une analyse à partir du cas du département de l'Aveyron (France).



Présenté par :

AHMET TCHILOUTA Rhoumour

Sous la direction de :

Mr GWIAZDZINSKI, Luc, Maître de conférences, Université Grenoble Alpes (UGA)

Mémoire soutenu publiquement le 1er septembre 2017 devant le jury du Master
Innovation et Territoire, composé de :

M. SOUBEYRAN, Olivier, Professeur, Université Grenoble Alpes (UGA)

M. GWIAZDZINSKI, Luc, Maître de conférences, Université Grenoble Alpes (UGA)

M. CHOLAT Florant, Doctorant en géographie, Université Grenoble Alpes (UGA))

**Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine
(IUGA)**

Master Innovation et Territoire (ITER)
14-14 bis avenue Marie Reynoard, 38100 Grenoble

RESUME

À partir du cas du département de l'Aveyron comme cas d'étude, ce mémoire de recherche analyse comment les différentes politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage en France ont contribué à la fabrique d'une population problématique, en interrogeant les dynamiques sociopolitiques et le contexte législatif régissant la gestion publique du nomadisme. Il révèle un schéma historique de politiques publiques visant à surveiller et contrôler les Gens du voyage, comme en témoignent les lois discriminatoires du début du 20e siècle aux législations récentes.

Ce mémoire analyse l'évolution de ces politiques, en particulier après les années 1990, en soulignant comment les réactions des collectivités locales face à la visibilité accrue des gens du voyage et aux prétendus troubles à l'ordre public ont conduit à une politisation urgente de la question. Il examine plus particulièrement l'application et l'impact de la loi Besson II de 2000, visant à équilibrer les droits et les devoirs des Gens du voyage et des collectivités locales. Malgré un objectif d'intégration sociale et urbaine, cette politique s'est souvent traduite par un renforcement du contrôle, de la surveillance et, à terme, de la ghettoïisation, renforçant ainsi l'idée que les gens du voyage constituent un groupe problématique. En outre, les analyses présentées dans ce mémoire bousculent les stéréotypes dominants en illustrant les attaches et identités territoriales spécifiques des gens du voyage, contrastant ainsi avec leur portrait d'itinérants errants. Il aborde également le rôle des médias dans la perpétuation de ces stéréotypes négatifs et leur influence sur l'opinion publique, consolidant ainsi la perception de cette population en tant que problème sociétal.

En fin de compte, les analyses de ce mémoire mettent en relief l'interaction complexe entre les politiques publiques, les postures sociétales et les expériences vécues par les gens du voyage, remettant en question l'efficacité des approches actuelles et suggérant la nécessité d'adopter des politiques plus audacieuses et plus inclusives.

ABSTRACT

Using the department of Aveyron as a case study, this research dissertation analyzes how different policies for the reception and housing of Travellers in France have contributed to the construction of a problematic population by examining the socio-political dynamics and the legal context of the public management of nomadism. It reveals a historical pattern of public policies aimed at monitoring and controlling Travellers, as evidenced by discriminatory laws from the early 20th century to recent legislation.

The dissertation examines the evolution of these policies, especially since the 1990s, and focuses on how local authorities' reactions to the increased visibility of Travellers and alleged public order disturbances led to an urgent politicization of the issue. In particular, it examines the implementation and impact of the 2000 Besson II law, which was designed to balance the rights and duties of Travellers and local municipalities. Despite its aim of social and urban integration, this policy often resulted in increased control, surveillance and possibly ghettoization, reinforcing the notion of Travellers as a problematic population. Furthermore, the analyses presented in this dissertation challenge prevailing stereotypes by illustrating the specific territorial attachments and identities of Travellers, as opposed to their portrayal as aimless wanderers. It also addresses the role of the media in perpetuating these negative stereotypes and their influence on public opinion, further entrenching the perception of this population as a societal problem.

Ultimately, the analyses in this dissertation highlight the complex interplay between public policy, societal attitudes and the lived experiences of Travellers, questioning the effectiveness of current approaches and suggesting the need for more innovative and inclusive policies.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je remercie chaleureusement les familles rencontrées sur les aires d'accueil de Rodez, Millau, Saint-Affrique, Villefranche-de-Rouergue et Decazeville. Leur disponibilité à m'accueillir dans leurs lieux de vie pour des visites et des discussions a été inestimable.

Je remercie également les responsables des espaces d'accueil de Rodez Agglomération pour leur disponibilité, la pertinence de nos discussions et pour avoir permis de nombreux échanges et contacts avec les personnes enquêtées dans ce mémoire. Ma gratitude va aussi à Lucie, Claire, Fabien, David, Jean-Claude et aux nombreuses autres personnes qui ont contribué à rendre mon séjour en Occitanie fructueux et agréable. Votre soutien a été inestimable.

Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à mon directeur de mémoire, M. Luc Gwiazdzinski, pour sa disponibilité constante, sa compréhension et ses précieux conseils tout au long de mon master. Sa confiance en mes capacités de recherche a été une source de motivation significative pour moi.

Je remercie tout particulièrement Franck Giazzi et Alain Morel, qui ont rendu possible mon séjour en France et mes études à l'IUGA. Leur optimisme et leurs conseils ont toujours été stimulants et encourageants.

À mes amis, vous êtes l'essence même de toute l'aventure ! Dans les moments de doute comme de relâchement, vous avez toujours trouvé les mots justes pour faire avancer la « caravane ». Un grand merci à Omar, Arafat, Thamilla, Alghafiet, et tous les autres pour votre soutien indéfectible.

Je ne saurais terminer ces remerciements sans exprimer ma gratitude à mes camarades d'ITER pour leur accueil et l'ambiance joyeuse qui ont marqué les deux années que nous avons passées ensemble à l'IUGA, dans les salles de cours comme dans les couloirs.

Enfin, je remercie Olivier Soubeyran d'avoir accepté de faire partie de mon jury de soutenance, malgré une demande tardive.

DEDICACE

À ma mère

TABLE DES MATIERES

<i>Résumé</i>	2 -
<i>Abstract</i>	3 -
<i>Remerciements</i>	4 -
<i>Dédicace</i>	5 -
<i>Table des matières</i>	6 -
<i>Table des figures</i>	9 -
<i>Table des cartes</i>	10 -
<i>Table des tableaux</i>	10 -
<i>Table des photos</i>	11 -
<i>Table des encadrés</i>	11 -
<i>Principaux sigles et abréviations</i>	12 -
<i>Introduction générale</i>	13 -
<i>Structure du mémoire</i>	19 -
<i>Chapitre I</i>	21 -
<i>Naviguer entre complexités et sensibilités : Analyse des Politiques d'Accueil et d'habitat des Gens du Voyage dans l'Aveyron</i>	21 -
<i>Introduction</i>	22 -
<i>1 La communauté des gens du voyage : Explorer la diversité d'un groupe énigmatique</i> ..	23 -
1.1 La complexité des appellations et des définitions de la communauté des gens du voyage -	23 -
1.2 Chiffrer l'inquantifiable : Les défis du recensement et de la catégorisation de la communauté des gens du voyage en France	27 -
<i>2 Immersion , observation et entretiens : Approche méthodologique pour analyser l'impact de l'action publique sur les gens du voyage dans le département de l'Aveyron</i>	32 -
2.1 L'immersion, les entretiens semi-directifs et l'observation participante comme outils de collecte des données	36
2.2 Observer les représentations médiatiques : L'outil Google Alerts pour analyser la couverture médiatique locale des gens du voyage dans l'Aveyron	38
2.3 Défis et adaptations dans la recherche sur les politiques d'accueil des gens du voyage : Explorer un terrain complexe politiquement sensible.	39
<i>Chapitre II</i>	42 -
<i>Évolution législative et des perceptions sociétales des populations nomades en France : De l'exclusion historique aux défis contemporains</i>	42 -
<i>Introduction</i>	43 -
<i>1 De la curiosité à l'exclusion : La longue histoire de la marginalisation des populations nomades en France</i>	44 -
<i>2 La loi du 16 juillet 1912 et la création de la catégorie des nomades : De la marginalisation au contrôle juridique</i>	46 -
<i>3 La loi du 3 janvier 1969 et la création de la catégorie des « sans domicile fixe » :</i>	
<i>Adaptation de la législation au mode de vie nomade « contemporain »</i>	55 -
<i>Chapitre III</i>	61 -

<i>Politisation et mise à l'agenda des politiques d'accueil des gens du voyage : le stationnement des gens du voyage, « une menace à l'ordre public »</i> -----	61 -
<i>Introduction</i> -----	62 -
1 <i>De la mobilité traditionnelle aux défis urbains : L'urgence du stationnement des gens du voyage</i> -----	62 -
2 <i>Des tensions locales à une politique nationale : L'essai législatif de 1990 sur le stationnement des gens du voyage</i> -----	64 -
3 <i>Loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage : À la recherche d'un équilibre entre les droits et les devoirs</i> -----	68 -
3.1. Le défi de la mise en œuvre des dispositions de l'article 28 de la loi de 1990	69 -
3.2. La loi du 5 juillet 2000 : légiférer pour préserver la paix sociale.....	71 -
3.3. Loi du 5 juillet 2000 : trouver un équilibre entre les droits et les devoirs.....	72 -
4 <i>Politiques d'accueil des gens du voyage : entre rupture et continuité ?</i> -----	74 -
<i>Chapitre IV</i> -----	77 -
<i>Entre stationnement interdit et territoire interdit : la pratique du territoire des gens du voyage</i> ---	77 -
<i>Introduction</i> -----	78 -
1 <i>Explorer les mobilités de la communauté des voyageurs : au-delà du stéréotype d'une errance sans objectifs</i> -----	80 -
1.1 Mobilité des gens du voyage : Naviguer entre opportunités professionnelles et contraintes sociétales.....	80 -
1.2. La centralité de la famille dans le mode de vie nomade de la communauté des gens du voyage -	83 -
1.3. Identité territoriale et sentiment d'appartenance chez les gens du voyage.....	84 -
1.4. <i>une mobilité conceptualisée et structurée comme un « polygone de vie »</i>	87 -
1.4.5. La société gadjé évoluée, les gens du voyage s'y adaptent.....	93 -
2 <i>Se fixer entre précarité juridique et conditions de vie précaires : la sédentarisation de la communauté des voyageurs</i> -----	94 -
2.1 La nostalgie du voyage : pourquoi l'arrêt du voyage ?	95 -
2.2 Impasse et fin du voyage : Le processus de sédentarisation au sein de la communauté des voyageurs	103 -
2.3 Défis en matière de logement et d'acquisition de terrains pour la communauté des gens du voyage	115 -
<i>Chapitre V</i> -----	119 -
<i>Politiques d'accueil des gens du voyage : prôner l'intégration et pratiquer la désintégration</i> ----	119 -
<i>Introduction</i> -----	120 -
1 <i>L'accueil des gens du voyage sur le territoire communal : entre hospitalité et hostilité</i> -	121 -
1.1 Les collectivités face à l'obligation d'accueil des gens du voyage	121 -

1.2	Le défi de l'intégration des gens du voyage résistances des riverains et phénomènes NIMBY - 128 -	
2	<i>Les aires d'accueil des gens du voyage : une fausse bonne idée ?</i> -----	134 -
2.1	Les aires d'accueil : lieux de vie de leurs habitants	134 -
2.2	Des espaces de vie désintégrés et désintégrant.....	141
2.3	Les aires d'accueil, espaces de confinement et de contrôle	152
2.4	Le spectre de la ghettoïsation : les aires d'accueil, une bombe à retardement	154
	<i>Chapitre VI</i> -----	157
	<i>Médias et représentations : les gens du voyage vu par la presse locale</i> -----	157
	<i>Introduction</i> -----	158
1	<i>Les sondages d'opinion annuels de la CNCDH : regards et perceptions du public sur les Gens du voyage dans une perspective diachronique</i> -----	159
1.1	Dynamiques de perception des gens du voyage : Analyse de leur spécificité (2000-2008)	159
1.2	Évolution de l'opinion publique sur les gens du voyage : Continuité et changements (2009-2016).....	163
2	<i>Perspectives médiatiques sur les gens du voyage : Le stationnement comme thématique centrale</i> -----	167
2.1	Utilisation de <i>Google Alerts</i> comme outil de collecte de données sur la couverture médiatique des voyageurs	168
2.2	Représentations médiatiques de la communauté des gens du voyage : Analyse critique du discours	171
	<i>Concussion générale</i> -----	181
	<i>Perspectives pour des recherches futures</i> -----	187
	<i>Bibliographie</i> -----	191
	<i>Annexes</i> -----	198

Figure 1 : Les trois ensembles formant la communauté des gens du voyage et leur taille.....	23 -
Figure 2 : Évolution du nombre de gens du voyage en France depuis 1960 à partir de données croisées.....	29 -
Figure 3 : Catégorisation des gens du voyage par les pouvoirs publics	31 -
Figure 4 : Documents délivrés pour l'identification et le fichage des populations nomades en vertu de la loi de 1912.....	49 -
Figure 5 : Premières pages du carnet collectif nomade, loi de 1912	50 -
Figure 6 : La plaque de contrôle spéciale prévue par l'article 4 de la loi du 16 juillet 1912 pour les nomades.	51 -
Figure 7 : Couverture et pages intérieures du carnet anthropométrique imposé aux « nomades » par la loi du 16 juillet 1912	51 -
Figure 8 : Les tsiganes internés en France après la Seconde Guerre mondiale.....	53 -
Figure 9 : Les différentes catégories de titres de circulation délivrés aux gens du voyage en vertu de la loi du 3 janvier 1969	56 -
Figure 10 : Correspondance entre le lieu de résidence et l'adresse administrative des familles vivant dans les aires d'accueil de Rodez Agglomération.....	86 -
Figure 11 : Schéma de la prise en compte des besoins des gens du voyage en termes d'accueil et d'habitat.....	106 -
Figure 12 : Tendance de la sédentarisation des gens du voyage en France, 2015.....	107 -
Figure 13 : Taux d'occupation des aires d'accueil des gens du voyage de l'Aveyron en 2016.....	111 -
Figure 14 : Typologie des profils de mobilité des familles de gens du voyage installées sur les aires d'accueil de Rodez Agglomération en 2016.....	114 -
Figure 15 : Lieux de sédentarisation des gens du voyage	117 -
Figure 16 : Aire d'accueil de Communauté de communes de Millau Grands Causses (Aveyron) -	123 -
Figure 17 : Aire d'accueil des Gens du voyage de Vialatelle, Rodez Agglomération (Aveyron)..	125 -
Figure 18 : Aire d'accueil des gens du voyage de Jean-Trebosc à Rodez.....	143
Figure 19 : Aire d'accueil des gens du voyage de Millau	144
Figure 20 : Distance entre l'hôpital le plus proche et les aires d'accueil de l'Aveyron (en kilomètres).....	145
Figure 21 : Distance entre le centre-ville et les aires d'accueil de l'Aveyron (en kilomètres)..	145
Figure 22 : Taux d'occupation annuel des aires d'accueil des gens du voyage de l'Aveyron en 2016 — Les taux d'occupation de Millau et de Saint-Affrique ne nous ont pas été communiqués.	149
Figure 23 : Évolution des perceptions du communautarisme en France entre 2005 et 2016 — En 2006, la CNCDH n'a pas intégré la catégorie « Gens du voyage » dans son enquête.....	160
Figure 24 : Les groupes minoritaires considérés comme « à part » par l'opinion publique française en 2000.....	161
Figure 25 : Les principales victimes de racisme, xénophobie et discrimination en France 2000	161

Figure 26 : Opinions publiques sur le refus des maires d'accueillir les gens du voyage dans leurs communes en 2000.....	162
Figure 27 : Évolution de la perception du communautarisme des gens du voyage de 2005 à 2016	163
Figure 28 : Évolution de l'indice de tolérance vis-à-vis des Gens du voyage en France entre 2011 et 2016.....	164
Figure 29 : L'évolution des opinions à propos des populations tsiganes en France entre 2012 et 2016.....	165
Figure 30 : Évolution de la perception des Gens du voyage comme principales victimes du racisme en France entre 2002 et 2016.....	166
Figure 31 : Sources des articles de presse récoltés pour l'analyse des représentations sur les gens du voyage (janvier — juillet 2017)	169
Figure 32 : Évolution du nombre de parutions d'articles de presse concernant les gens du voyage entre janvier et juillet 2017	170
Figure 33 : principaux sujets traités dans les articles de presse étudiés	172
Figure 34 : La rencontre des modes de vie : entre représentations et croyances.....	177
Figure 35 : Infographie publiée par le Journal Le progrès du 22/05/2014 intitulée « délinquance : à chacun sa spécialité ».....	179
Figure 36 : Activité des principales organisations criminelles par bassins de criminalité selon Le Monde, 2013	180

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Localisation des différents terrains de recherche.	33
Carte 2 : Camps d'internement des Tsiganes en France durant la Seconde Guerre mondiale (1940 - 1946).....	54 -
Carte 3 : Parcours de voyage de la famille D : polygone de vie à l'échelle locale.	89 -
Carte 4 : Parcours de voyage de la famille B : polygone de vie à l'échelle régionale	90 -
Carte 5 : Parcours de voyage de la famille C : Polygone de vie à l'échelle nationale	91 -
Carte 6 : Localisation et environnement de l'aire d'accueil de la Briane	147
Carte 7 : Localisation et environnement de l'aire d'accueil de Decazeville.....	148

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Présentation et intérêts des différents terrains d'enquête.....	34
Tableau 2 : Marquage du territoire et rapport au territoire chez les gens du voyage	87 -
Tableau 3 : Typologie des « polygones de vie » identifiés en Aveyron.....	88 -
Tableau 4 : Suivi de la scolarisation des enfants des gens du voyage par le CASNAV de l'Aveyron	99 -
Tableau 5 : Recommandations et réalisations du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de 2003.....	109 -

TABLE DES PHOTOS

Photo 1 : Aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Affrique, avril 2017.....	- 127 -
Photo 2 : des tracteurs devant les locaux de Grenoble Alpes Métropoles pour manifester contre la création d'une aire d'accueil à Murianette (Isère), mars 2016.	- 132 -
Photo 3 : Agencement de l'aire d'accueil des gens du voyage de Planèze à Rodez, avril 2017. ...	- 134 -
Photo 4 : Place de stationnement pour une famille sur l'aire d'accueil de Decazeville, mars 2017	- 137 -
Photo 5 : L'auvent servant de cuisine et de point d'accès aux fluides (eau et électricité) et de délimitation (ligne blanche) de l'espace de stationnement pour les familles, avril 2017.....	- 138 -
Photo 6 : Équipements électroménagers utilisés par les familles en l'absence d'installations et d'aménagements adéquats, février 2017.	140
Photo 7 : Panneau indiquant l'aire d'accueil des gens du voyage de Decazeville, mai 2017....	141

TABLE DES ENCADRES

Encadré 1 : Décret-loi du 6 avril 1940, interdisant la circulation des nomades sur le territoire métropolitain	- 53 -
Encadré 2 : Le statut juridique/les titres de circulation des gens du voyage dans la loi du 3 janvier 1969.....	- 57 -
Encadré 3 : Art. 28 de loi du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement...-	66 -
Encadré 4 : Extraits d'entretiens témoignant de l'attachement territorial des Gens du voyage .-	85

PRINCIPAUX SIGLES ET ABREVIATIONS

AGSGV 38 : Association de gestion du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Puy-de-Dôme.

ALT2 : Aides au logement temporaire

ANGVC : Association nationale des gens du voyage citoyens

AN : Assemblée nationale

CASNAV : Centre académique pour la scolarisation des enfants allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs

CNCDH : Commission nationale consultative des droits de l'homme

CNAF : Caisse nationale des allocations familiales

CNED : Centre national d'enseignement à distance

CNIN : Comité national d'information et d'action sociale pour les gens du voyage et personnes nomades

NIMBY : Not in backyard (pas dans ma cour)

DDCSPP : Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations

DGCS : Direction générale de la cohésion sociale

DIHAL : Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement

EFIV : Enfants issues des familles itinérantes et voyageurs.

FNASAT : Fédération nationale des associations solidaires d'action avec les Tsiganes et les Gens du voyage)

INSEE : Institut national des statistiques et des études économiques

MENS : Minorités ethniques non sédentarisées

PDLHPD : Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées

PLU : Plan local d'urbanisme

SDAGV : Schéma départemental d'Accueil des Gens du Voyage,

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

ZUS : Zone urbaine sensible

INTRODUCTION GENERALE

« Ils sont méconnus. On leur attribue aujourd'hui comme hier des vertus et des vices extraordinaires. On flatte leur étrangeté pour mieux les ignorer, leur sauvagerie pour mieux les discipliner, leur vulnérabilité pour mieux les exploiter, leur fragilité pour les affaiblir encore. Les jacobins se demandent s'ils ont une âme et les curés s'ils ont une religion, les révolutionnaires se demandent s'ils sont politiquement corrects, les démocrates s'ils sont despotiques, les féministes si leurs femmes sont battues, les historiens, s'ils ont une histoire, les musicologues, s'ils ont une musique, les hygiénistes, s'ils se lavent »¹.

Rares sont les peuples qui entrent dans l'échange avec autant de négation que les Tsiganes. Depuis l'arrivée des premières familles tsiganes en Europe au XVI^e siècle (Asséo, 1994 ; Vaux de Foletier, 1971), ceux-ci ont fait l'objet d'une mise en scène politico-médiatique inégalée, caractérisée par un mélange de sidération et d'incompréhension (Jean-Pierre Liégeois, 2009). De la petite commune rurale au grand centre urbain, du chroniqueur urbain au législateur, c'est l'image d'une population à contrôler et à surveiller qui est véhiculée. Cette image, construite et matérialisée par les textes législatifs, est une représentation stéréotypée des « gens du voyage ». Ils sont craints et leur présence sur le territoire est perçue comme une menace pour la tranquillité publique (Jean-Pierre Liégeois, 2009). Ce sentiment est notamment illustré par la déclaration d'un sénateur : *« ces nomades qu'ils soient des Romanichels, des Zingari, des Tsiganes ou même des Français, sont particulièrement redoutés, car leur passage est toujours accompagné de déprédations de toutes sortes »*.²

Ainsi, sous la pression de l'opinion publique, le législateur a pris des mesures pour régir les moindres faits et gestes des populations nomades sur l'ensemble du territoire français. En effet, dès 1907, les députés réfléchirent aux mesures à prendre pour endiguer les mouvements de ces « *hordes nomades* » qui terrorisaient les campagnes françaises. Après

¹ Auzias Claire, « *Les Tsiganes ou le destin sauvage des Roms de l'Est. Le statut des Roms en Europe* », Michalon, 1995, p. 29.

² Extrait du Journal officiel de la chambre des Députés 1935 in Henri Soule-Limendoux, « *Ambulants, forains et nomades* », Imprimerie moderne, 1935, p. 79

cinq ans de débats, une loi régissant la circulation de toutes les populations itinérantes est promulguée le 16 juillet 1912. Cette loi instaure un régime de contrôle strict imposant à ces populations le port d'un carnet anthropométrique d'identité dont le non-respect entraîne de lourdes peines d'emprisonnement.

Un demi-siècle après la mise en place de ce « système de contrôle discriminatoire et disciplinaire » et la création de la catégorie administrative « nomade », la loi du 16 juillet 1912 est promulguée. Après la Seconde Guerre mondiale, la catégorie « nomade », jugée trop stigmatisante, est remplacée par celle de « *personne sans domicile ni résidence fixes* », instituée par la loi du 3 janvier 1969. Bien qu'elle ne les vise pas exclusivement, cette nouvelle législation concerne directement les gens du voyage, en particulier ceux qui pratiquent encore le voyage. Elle instaure des documents de voyage spécifiques qui doivent être régulièrement visés par les préfetures ou les gendarmeries. Contrairement à la loi précédente, elle leur permet de bénéficier de certains droits, mais sous conditions. La loi de 1969, héritage administratif du profilage des nomades, reconnaît leur droit au domicile pour l'exercice des droits civils et politiques.

Sous la pression du Conseil des droits de l'homme, le Conseil d'État a saisi le 17 juillet 2012 le Conseil constitutionnel d'une « *question prioritaire de constitutionnalité* » portant sur les articles 2 à 11 de la loi de 1969³. Le 5 octobre 2012, il a jugé inconstitutionnel le carnet de circulation obligatoire pour cette catégorie de personnes, mais il faudra attendre trois ans pour que les députés puissent l'abroger. Le 27 mai 2015, le député Dominique Raimbourg a proposé une loi visant à supprimer le statut administratif de « gens du voyage », qu'il juge hors de son temps, discriminatoire et inefficace⁴. La loi du 27 janvier 2017 a finalement abrogé la loi de 1969, réintégrant ainsi ces populations dans le droit commun. Un décret, prévu par l'article 194 de la loi de 2017, est en cours de préparation

³ Décision n° 2012-279 QPC du 5 octobre 2012 du Conseil constitutionnel (<http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2012/2012-279-qpc/decision-de-renvoi-ce.140996.html>)

⁴ Assemblée nationale, rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République par Dominique Raimbourg, 27 mai 2015

par le Conseil d'État. Ce décret vise à fixer les modalités d'abrogation du décret n° 70-708 du 31 juillet 1970 portant application de la loi de 1969.

Cependant, l'abrogation de ce statut a des conséquences sur la gestion des aires d'accueil. Le maintien des dispositions de la loi du 5 juillet 2000, qui prévoit que « *les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou des terrains prévus à cet effet* »⁵, n'est pas sans susciter le désarroi des gestionnaires d'aires d'accueil quant à l'identification des personnes qu'ils sont censés accueillir sur les aires d'accueil. Le dernier rapport de la Cour des comptes de février 2017 revient sur cette question, notant que les gestionnaires seraient juridiquement mal armés pour refuser l'installation de telle ou telle personne, les aires d'accueil étant réservées à une population qui n'est plus définie. Officiellement, le statut administratif de « gens du voyage » a cessé d'exister depuis le 27 janvier 2017⁶, mais des politiques visant spécifiquement cette population désormais non définie persistent, à l'image de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. Mais, les pouvoirs politiques, dans leurs formes modernes, ayant besoin d'assigner leurs sujets à résidence pour mieux les contrôler, il faut contrôler ces mobilités qui remettent en cause leurs modalités et principes de fonctionnement (Bidet, 2009). Dans cette optique de recherche de compromis pour maintenir cet équilibre menacé par la mobilité d'une catégorie spécifique de population, des politiques spécifiquement dédiées à cet objectif ont été développées. L'exemple qui nous intéresse ici est celui des politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage, telles que définies dans la loi du 5 juillet 2000⁷, dite « loi Besson II ».

L'obligation d'accueil des gens du voyage a été introduite par la loi du 31 mai 1990 relative à la mise en œuvre du droit au logement⁸, obligeant chaque département à élaborer

⁵ Article premier de la Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

⁶ Le statut administratif « gens du voyage » a été abrogé le 29 janvier 2017, par la loi Égalité et Citoyenneté

⁷ Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

⁸ Loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement

un schéma départemental d'accueil des gens du voyage pour les communes de plus de 5 000 habitants. Peu contraignante dans ses objectifs, elle a été remplacée par la loi Besson II du 5 juillet 2000, plus contraignante et incitative. Celle-ci a trouvé un certain équilibre entre les droits et les devoirs des communes et des gens du voyage en renforçant les mesures de lutte contre le stationnement illicite dans les communes qui remplissent leurs obligations.

Si le bilan de l'application de la loi du 31 mai 1990 a été mitigé, conduisant à l'adoption d'une nouvelle loi plus volontariste, l'efficacité et l'efficience de cette dernière ne sont pas exemptes de critiques. En effet, dès octobre 2012, la Cour des comptes publiait un rapport thématique sur l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage, révélant un engagement en demi-teinte des acteurs locaux dans la mise en œuvre de cette politique publique⁹. Dans son rapport de février 2017, le dernier en date, la Cour des comptes consacre un chapitre entier aux politiques d'accueil des gens du voyage, soulignant la latence et les inégalités dans l'amélioration des conditions de vie de ces populations et s'inquiétant de leur ancrage territorial de plus en plus fort. La Cour recommande de redéfinir les objectifs de la politique d'accueil et d'accompagnement des gens du voyage, de prendre en compte leurs besoins en matière de logement et de renforcer le pilotage des politiques locales en valorisant le rôle de coordination des services de l'État. Cette dernière pointe du doigt l'augmentation des aires d'accueil et leur occupation par les gens du voyage. Elle constate que la plupart des aires d'accueil accueillent des populations sédentaires, contrairement à leur vocation première d'accompagnement des familles itinérantes. En outre, elle souligne que certaines aires d'accueil sont désertées par les voyageurs, tandis que d'autres sont surchargées et occupées de manière quasi permanente.

Ces constats soulèvent des inquiétudes quant à la mise en œuvre locale des politiques d'hébergement des gens du voyage en tant que lieux d'exécution de l'action publique, de contrôle des personnes et d'affirmation de l'autorité publique. Cependant, il apparaît clairement que l'action publique vis-à-vis des gens du voyage vise davantage à gérer et à contrôler leur mobilité qu'à améliorer leurs conditions de vie. Les politiques d'accueil et

⁹ Cours des Comptes, rapport thématique, « *L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage* », octobre 2012

d’habitat des gens du voyage manquent ainsi de cohérence et d’intelligence, en ce qu’elles véhiculent un discours sécuritaire et d’assimilation. L’article 28 de la loi Besson 1 ayant échoué à apporter une réponse adéquate aux réalités des gens du voyage et des collectivités locales, les pouvoirs publics sont intervenus à nouveau en faisant preuve de plus de pragmatisme et d’incitation. La loi Besson II vise à créer des aires d’accueil dans le cadre d’un partenariat entre les collectivités locales et les acteurs intervenant auprès des gens du voyage. Dans une volonté de passer d’obligation morale à une obligation légale d’accueil, les pouvoirs publics ont assorti cet objectif de moyens permettant d’atteindre un équilibre jugé satisfaisant entre les intérêts, souvent contradictoires, des communes et des gens du voyage.

Cependant, même dix-sept ans après la promulgation de cette loi, son efficacité reste contestée. Les rapports de la Cour des comptes et de différents acteurs, dont la FNASAT-Gens du voyage, appellent à une refonte complète de ces politiques, invoquant l’inertie et l’incurie des décideurs politiques. Cette situation soulève des questions essentielles sur la mise en œuvre locale de ces politiques, en particulier sur leur rôle dans la fabrique de ce que l’on peut appeler les « populations problématiques » (Pluchon & Richard, 2010). Fondamentalement, il s’agit d’analyser comment des politiques publiques spécifiques, en labellisant des populations à la fois vulnérables et menaçantes pour l’ordre public et social, contribuent à leur perception comme des populations qui posent problème.

Au cours de la période d’observation, des questions ont émergé quant aux pratiques de mobilité de cette population hétéroclite et à l’impact des politiques publiques d’accueil sur leur mode de vie. Les collectivités locales sont théoriquement tenues de développer des outils et installations adaptés aux besoins de mobilité de la communauté des voyageurs, en créant notamment des aires d’accueil désignées. Dès lors, on peut s’interroger sur la matérialisation de ces politiques sur le terrain, sur leur adaptation aux besoins de mobilité des populations cibles et sur la compréhension de ces nouveaux espaces de vie, souvent situés en marge des tissus socio-urbains. Répondre à ces questions nécessite une réflexion plurielle, notamment sur l’élaboration des Schémas départementaux d’accueil et d’habitat des gens du voyage et sur leur mise en œuvre par les collectivités locales.

La gestion publique de la question des gens du voyage constitue le thème central de ce mémoire de recherche. Notre argumentation globale (**cf. schéma**) vise à éclairer le lecteur sur les motivations premières qui ont conduit à la mise à l'agenda de la politique, en particulier la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. En outre, nous démontrons, à partir de stratégies locales de mise en œuvre, comment cette politique, initialement destinée à intégrer la communauté des gens du voyage dans la société, se traduit paradoxalement par de véritables politiques de leur désintégration et de leur exclusion au niveau local. C'est cette situation et ce processus que nous décrivons comme la fabrique d'une population problématique, et que les réflexions développées dans ce mémoire de recherche s'attachent à développer.

STRUCTURE DU MEMOIRE

Le premier chapitre présente la population étudiée et la méthodologie de recherche. Il se concentre sur la définition et le cadrage de notre population d'étude, en naviguant à travers les complexités des terminologies (autodésignation et désignation externe) pour clarifier les arguments à venir. En outre, il met en évidence les diverses pratiques et modes de vie qui caractérisent ceux que l'on dénomme *gens du voyage*. La dernière partie du chapitre détaille notre méthodologie de recherche.

Consacré à la gestion publique et politique du nomadisme en France, le deuxième chapitre présente le contexte législatif de la loi du 5 juillet 2000. Il comprend une analyse socio-historique de la gestion de la question du nomadisme dans la législation, en mettant l'accent sur la relation entre la France et ses populations nomades, marquée par un rejet historique et une représentation uniquement basée sur leur mobilité. Le chapitre aborde aussi la manière dont la législation a cherché à identifier et à catégoriser ces populations.

Quant au troisième chapitre, il est consacré à la mise à l'agenda et à la politisation de la gestion de la communauté des gens du voyage. Il étudie comment, bien qu'il ne s'agisse pas d'un problème nouveau, le stationnement des gens du voyage est devenu une question urgente pour les élus locaux dans les années 1990. Cela a conduit à une première législation, jugée peu efficace, suivie de mesures plus restrictives visant à réglementer et à organiser leur stationnement. Le chapitre analyse la promesse législative d'équilibrer les

droits et les devoirs des gens du voyage et des collectivités locales, dans le but de rétablir la paix sociale. Cette politique, dans la pratique, intègre une double logique : le contrôle traditionnel des populations nomades et la mise en place de conditions d'accueil décentes.

Le quatrième chapitre est une analyse des interactions de la communauté des gens du voyage avec le territoire, mettant en évidence les conséquences de ce contexte législatif restrictif et inadapté. Il révèle notamment la précarité juridique et les conditions de vie précaires imposées par l'intervention publique. En effet, les familles sont contraintes à la sédentarisation dans des aires d'accueil, non conçues à cet effet et situées dans les rares interstices urbains qui leur sont encore accessibles, et ce, en méconnaissance des règles d'urbanisme.

Le cinquième chapitre examine les conditions de mise en œuvre locale des politiques d'accueil et de logement de la communauté des gens du voyage. Il met en lumière les enjeux de leur accueil sur le territoire. Les élus locaux, pris entre l'obligation légale de les accueillir et la gestion de l'hostilité de leurs administrés sceptiques à l'idée de les avoir comme voisins, optent souvent pour des emplacements qui marginalisent encore plus ces communautés, traduisant ainsi le syndrome NIMBY (*Not In My Back Yard*). Plutôt que d'être rejetés par leurs électeurs, les élus locaux choisissent de rejeter les gens du voyage, si bien que les politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage, censées être le pivot de l'intégration des gens du voyage dans le tissu socio-urbain, aboutissent à la création de lieux désintégrés du territoire communal. Ces politiques d'accueil et d'habitat, en théorie essentielles pour l'intégration, conduisent en pratique à la désintégration, avec un risque de ghettoïsation des aires d'accueil, sachant que ces espaces collectifs de stationnement peuvent être propices au repli communautaire.

Enfin, ce mémoire termine avec une analyse du discours des médias sur la communauté des gens du voyage. En se concentrant sur la manière dont les médias influencent l'opinion publique et le développement de stéréotypes, il vise à souligner le rôle essentiel des médias dans la formation des représentations sociales sur la communauté des voyageurs, comme l'ont souligné Fouquet et al. (2010). Ce chapitre montre ainsi comment les aires d'accueil, initialement pensées comme une solution, renforcent la stigmatisation et les stéréotypes sur la communauté des gens du voyage.

CHAPITRE I

NAVIGUER ENTRE COMPLEXITES ET SENSIBILITES : ANALYSE DES POLITIQUES D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DANS L'AVEYRON

INTRODUCTION

Ils seraient arrivés en Europe en plusieurs vagues en provenance de l'Inde entre le IXe et le XIVe siècle. En 1332, des groupes identifiés comme « Tsiganes » étaient présents en Crète et, en 1348, en Serbie. Vers la fin du XIVe siècle, des indices témoignent d'une dispersion de ces groupes dans plusieurs régions connues à l'époque sous le nom de *Petite Égypte*, un territoire qui couvrait alors l'ensemble de la Syrie, de la Grèce, de Chypre et les territoires avoisinants. Le passage de ces populations dans cette région leur a valu d'être qualifiés d'Égyptiens dans leurs pays d'accueil. C'est ainsi que sont nés des appellations encore utilisées aujourd'hui, telles que *Gitan* en France, *Gitano* en Espagne et *Gypsies* en Anglais, les Européens croyant à tort qu'ils venaient d'Égypte (Stewart & Williams, 2011).

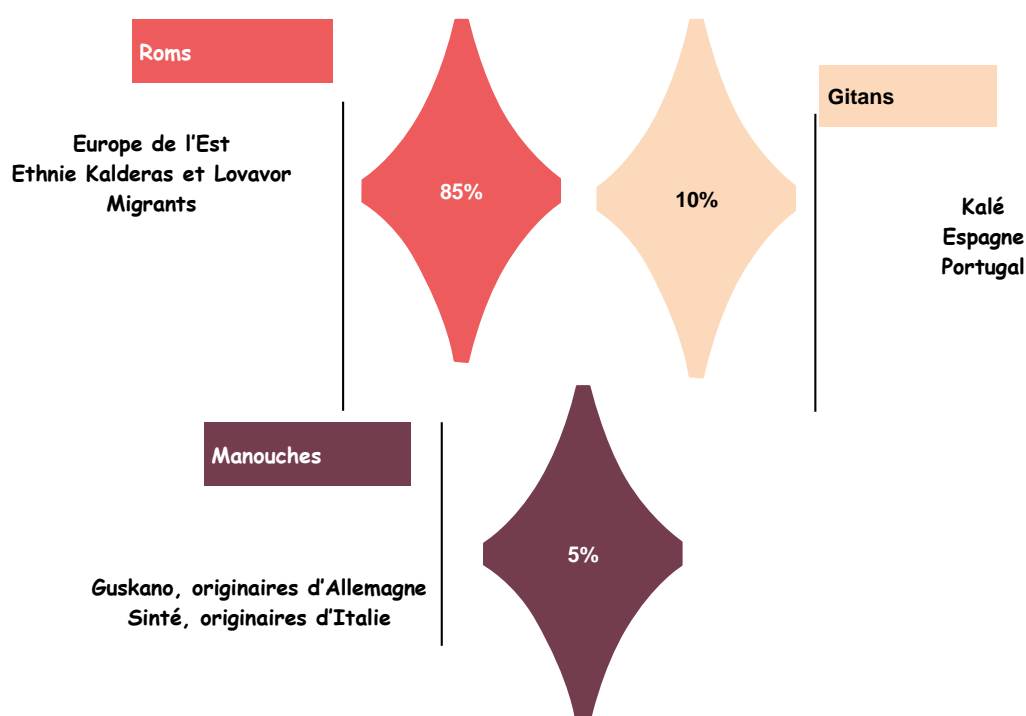
La rigueur terminologique sera donc essentielle dans ce mémoire afin d'éviter les écueils qui *semblent guetter ceux et celles qui produisent Gens des connaissances sur les gens du voyage* (Daum, 2001). *Bohémiens, tziganes, nomades, romanichels* et, plus familièrement, *Manouches, Roms, Gitans* sont autant de noms et d'expressions qui ont servi ou servent encore à désigner ceux que nous appelons aujourd'hui les *gens du voyage*. Il est d'usage dans la démarche scientifique de commencer une étude monographique ou générale sur les gens du voyage, d'une part en déconstruisant les clichés, stéréotypes et amalgames en remplaçant toutes les appellations données à cette population dans leur contexte historique, et d'autre part en distinguant les différentes appellations par lesquelles les gens du voyage se désignent eux-mêmes, ou par lesquelles ils sont désignés par les « non-voyageurs ». Il est donc nécessaire de distinguer les catégories vernaculaires, véhiculaires et officielles, comme le rappelle Béatrice Jaulin, afin de ne pas se perdre dans le dédale de ces multiples appellations : « *parmi toutes ces désignations, il faut faire la part des choses entre les noms fantaisistes, glanés au cours de leurs pérégrinations dans les campagnes, les noms qui renvoient à des régions où ils ont séjourné, et ceux par lesquels ils se différencient eux-mêmes des non-Tsiganes, les gadjé et d'autres Tsiganes* » (Jaulin, 2000,p.17).

1 LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE : EXPLORER LA DIVERSITE D'UN GROUPE ENIGMATIQUE

1.1 LA COMPLEXITE DES APPELLATIONS ET DES DEFINITIONS DE LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE

Nommer et définir cette population a sans doute été l'un des exercices les plus stimulants de ce mémoire, tant par la diversité qui compose ces populations que par la pléthore d'appellations et d'expressions (véhiculaires, vernaculaires, officielles...) qui les désignent. Cependant, dans nos pérégrinations dans l'espoir de comprendre qui sont ces populations, demeurant encore mal connues malgré la mise en scène politico-médiatique permanente, trois ensembles de populations semblent constituer ceux homogénéisés sous le terme *tsigane* (Liégeois, 2009, Asséo,1978). À ces trois ensembles s'ajoutent les appellations externes que les gadjé ou non-Tsiganes utilisent pour les désigner, ainsi que les appellations officielles utilisées par les autorités.

Figure 1 : Les trois ensembles formant la communauté des gens du voyage et leur taille.



1.1.1 Les roms : identité et communauté

Rom signifie *homme* en romanès. C'est aussi un terme générique, endogène, c'est-à-dire utilisé par les Roms eux-mêmes pour se désigner. Il a été choisi en 1971 par l'Union internationale des Roms pour remplacer le terme jugé péjoratif de *Tsigane*. Toutefois, il désigne le plus souvent la branche du peuple tsigane qui s'est installée en Europe centrale et orientale. La grande majorité d'entre eux vivent en Roumanie, en Bulgarie et dans l'ex-Yougoslavie. Ils sont présents en Europe occidentale depuis la seconde moitié du XIXe siècle et se sont développés avec la chute des régimes communistes. Selon le collectif Romeurope, ils représentent 85 % de la population tsigane totale, et seraient environ 10 millions selon le Conseil de l'Europe. Ils se répartissent en plusieurs communautés. Les *Kalderash* ou *Kalderas*, connus comme chaudronniers, ou les *Lavavors*, marchands de chevaux. En Europe, et particulièrement en France, ils vivent le plus souvent dans des bidonvilles, qu'ils appellent eux-mêmes *platz*, des territoires de relégation situés dans les grandes agglomérations urbaines (Cousin, 2015).

1.1.2 Les manouches ou les Sintés : des groupes culturels distincts

Le terme *Manouche*, utilisé pour désigner un groupe ethnique en France, trouve son origine dans le mot indien *manush*, qui signifie « homme ». Ce groupe fait partie des *Sinté* d'Italie, et est notamment présent dans les régions germanophones, ainsi que dans les pays du Benelux et certains pays nordiques. Selon les données du collectif Romeurope, les Manouches représentent environ 4 à 5 % de la population tsigane en Europe. En France, leur présence est historiquement établie en Alsace, en Lorraine, en Savoie et en Haute-Savoie. À partir de ces régions, la culture manouche s'est progressivement diffusée dans toute la France, marquant ainsi son expansion géographique et culturelle.

1.1.3 « Les Gitans ou les kalé » : une identité culturelle unique

Les termes *Gitan* en français, *Gitano* en espagnol et *Gypsy* en anglais désignent le groupe principalement présent en Espagne, au Portugal et dans le sud de la France, notamment autour de Perpignan et de Montpellier. Selon le collectif Romeurope, ils représentent environ 10 % de la population gitane. Ce groupe a largement adopté un mode de vie sédentaire, intégrant fortement des éléments de la culture hispanique dans la sienne.

Au cours de notre enquête de terrain, nous avons principalement interagi avec des personnes s'identifiant comme *Gitans* ou *Manouches*. Ces groupes se distinguent par leur attachement à des appellations spécifiques, comme le montrent leurs discours sur la manière dont ils s'identifient. Par exemple, des phrases telles que « *lui, c'est un gitan, ici y a que des manouches* », « *on est gens du voyage ou voyageurs, c'est comme vous voulez* » illustrent la complexité et l'attachement de ces communautés à leurs identités respectives. Des propos tels que, « *manouche et gitan ce n'est pas la même chose* », « *il ne faut pas nous appeler Roms* », « *rom et gitan ce n'est pas pareil, ils vivent en caravane aussi c'est pour les autres c'est pareil* », soulignent également une distinction claire avec d'autres groupes, tels que les Roms, et expriment une préférence pour la désignation « gens du voyage » plutôt que « rom », en raison de la connotation négative associée à cette dernière expression en France. En outre, ils s'identifient également par leur opposition à l'autre, celui qui n'est pas issu de la communauté de gens du voyage, le sédentaire, le « *gadjo* » ou le « *Payo* »¹⁰.

Les échanges avec ces populations nous ont permis également de comprendre la réticence des gens du voyage à s'identifier sous le terme générique de « *Roms* » que le mouvement international des Roms tente d'imposer depuis les années 1970. Comme nous l'évoquions ci-haut, cette résistance est en partie imputable à la perception négative des Roms en France. Ainsi, pour respecter les préférences de nos interlocuteurs, nous utiliserons les termes *Gens du voyage* et *Tsigane*, ce dernier étant le plus couramment utilisé dans les milieux scientifiques pour désigner ce groupe. Néanmoins, comme le souligne Jean-Pierre Liégeois (2009), l'hétérogénéité est la principale caractéristique de ces populations, tant il est vrai que derrière l'appellation *gens du voyage* se cache une diversité de pratiques, de modes de vie et de catégories sociales. Il souligne la diversité de leurs pratiques, de leurs modes de vie et de leurs catégories sociales, formant une mosaïque de groupes divers ayant des manières distinctes d'affirmer et de pratiquer l'espace. Liégeois insiste ainsi sur la nécessité de considérer la question tsigane non pas comme un phénomène homogène, mais

¹⁰ Les termes Gadjé ou Payo signifient, celui qui n'est pas issu de la communauté tsigane (Rom, gitan ou manouche). Il n'est pas péjoratif, il sert simplement à désigner l'étranger, le sédentaire.

plutôt comme un ensemble de groupes différents, mais interconnectés, entretenant une dynamique d'évolution et d'équilibre général.

1.1.4 Les désignations officielles et leurs implications

Les termes « nomades », « gens du voyage » ou « voyageurs » sont utilisés dans les textes administratifs en France depuis le milieu du XIXe siècle pour désigner des populations pratiquant des activités itinérantes, telles que les arts du cirque, les théâtres ambulants et les foires. Ces populations incluent celles que l'on dénomme communément « Tsiganes » (Reyniers, 2002). Néanmoins, l'utilisation du terme *nomade* dans les documents officiels, déjà fortement stigmatisant, a été accentuée par la loi discriminatoire du 16 juillet 1912, distinguant les nomades, les forains et les saltimbanques (Louis Chevallier, 2002). La loi de 1912 a fortement imprégné le terme nomade de mépris et de suspicion, conduisant à son utilisation limitée dans les documents officiels. Il est remplacé par le terme « plus général et plus neutre » de sans-domicile fixe à la suite de l'adoption de la loi du 3 janvier 1969 (Bizeul, 2000, p.240). Toutefois, non seulement elle réitère la définition du nomade, mais elle institue également la stigmatisation du terme. Parallèlement apparaît le terme « *gens du voyage* », pour désigner une catégorie socio-professionnelle dans les documents officiels. Ce terme était initialement utilisé en 1945 pour désigner des populations au mode de vie nomade ou appartenant à un groupe ethnique spécifique : les Tsiganes (Christian DAUM et al., 2001).

Ainsi, l'utilisation de la catégorie *gens du voyage* s'est révélée particulièrement ambiguë, recouvrant aussi bien des statuts juridiques qu'ethniques ou professionnels. Ce n'est qu'en 2000 que cette catégorie a été clairement définie, avec la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. Elle définit comme « gens du voyage » toute personne dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou sur des terrains aménagés à cet effet¹¹. Cette définition légale a permis ainsi de clarifier la situation juridique et sociale de cette catégorie, tout en reconnaissant ses particularités culturelles et professionnelles.

¹¹ Loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage

1.2 CHIFFRER L'INQUANTIFIABLE : LES DEFIS DU RECENSEMENT ET DE LA CATEGORISATION DE LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE EN FRANCE

1.2.1 Les défis du dénombrement de la population des gens du voyage en France

La comptabilisation des gens du voyage pose d'importants défis. Il n'existe pas de données statistiques fiables et les chiffres mobilisés par les différents acteurs, dont les organisations militantes, les chercheurs et dans la documentation officielle, doivent être considérés avec prudence, car ils sont souvent motivés par des considérations politiques. La raison d'État fait que certains pays minimisent sciemment les chiffres pour éviter les tensions politiques et culturelles, tandis que d'autres (acteurs activistes) les exagèrent pour mettre en lumière des problèmes ignorés par les États. De plus, la réticence des gens du voyage et des Roms à s'identifier dans cette catégorie du fait de la stigmatisation accentue cette incertitude.

Cette incertitude quant au nombre de ces populations s'explique par le fait qu'il n'est pas possible, en vertu des règles constitutionnelles, de procéder à un tel dénombrement, au grand dam des pouvoirs locaux. Néanmoins, selon Marie Bidet, il existe trois méthodes pour estimer leur nombre en France : le comptage des individus administrativement rattachés à une commune via le fichier des sans Domicile ni résidence fixe tenu par la gendarmerie nationale, le comptage hebdomadaire des caravanes par les forces de l'ordre, et l'inscription au fichier des minorités ethniques non sédentarisées¹² (MENS). À cela s'ajoutent les données de domiciliation des gens du voyage, disponibles auprès des centres sociaux et des organismes publics agréés. Les gens du voyage sans domicile fixe sont soumis au régime de la domiciliation. Ces données sont disponibles auprès des centres sociaux des communes et des organismes agréés par l'État à cet effet.

Il faut noter également que les collectivités locales ont également accès au fichier ALT2 (Aide au logement temporaire) pour l'enregistrement des gens du voyage, dont les

¹² Cette expression est utilisée par la gendarmerie pour désigner, notamment les gens du voyage. Elle est apparue pour la première fois dans une circulaire du ministère de l'Intérieur (n° 78-202) du 16 mai 1978, « situation des nomades », mais le cabinet du ministère de l'Intérieur déclare ne pas avoir connaissance de l'existence d'un tel fichier (cf. : <http://www.fnasat.asso.fr/dossiers%20docs/fichage/MENS.pdf>).

données peuvent servir au dénombrement de ceux qui séjournent ou de passage sur leurs territoires. Les collectivités locales sont tenues de communiquer ces informations aux services de l'État afin de bénéficier de subventions pour la gestion des aires d'accueil. Le fichier ALT2 enregistre notamment les entrées et les sorties du territoire de chaque commune, ainsi que la composition des familles (nombre d'enfants, d'adultes, état civil, etc.).

Ces méthodes ont pour principale limite de ne pas donner une idée précise de la population totale, au-delà du fait qu'il s'agit de pratiques régulièrement décriées par les associations pour leur illégalité, à l'instar du fichier des minorités ethniques non sédentaires (MENS). Elles omettent certaines tranches d'âge, comme les personnes de moins de 16 ans qui ne sont pas tenues de posséder un carnet de circulation, et les personnes de plus de 80 ans dont les données ne sont plus conservées, et en incluent d'autres, comme les commerçants ambulants et les caravaniers employés sur les grands chantiers de construction. Enfin, certains ménages voyageurs ne possèdent pas ce document, car ils sont propriétaires ou locataires d'une résidence principale.

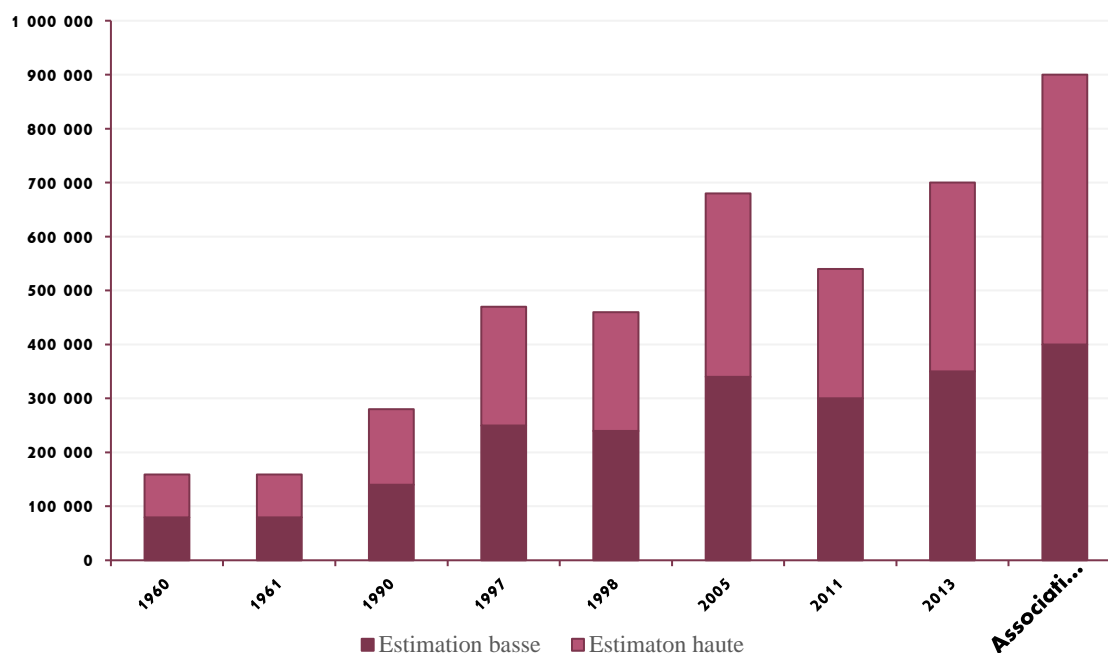
Étant donné l'impossibilité d'avancer des chiffres exacts sur ces populations, des chiffres plus anciens continuent d'être utilisés, comme ceux du recensement spécial des années 1960 et des estimations ultérieures, notamment les rapports de Jean-Paul Delevoeye (1997) et de Pierre Hérisson (2011), et des estimations plus élevées d'associations.

En 1960 et 1961, un recensement spécial a été effectué par la police et la gendarmerie, à la demande des ministères de l'Intérieur et de la Santé. Ce recensement a permis de dénombrer 79 452 personnes d'origine nomade, dont 26 628 itinérants — voyageant toute l'année —, 21 690 semi-sédentaires — ne se déplaçant qu'une partie de l'année —, et 31 134 sédentaires — ayant adopté un mode de vie sédentaire.

En janvier 2006, l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) a réalisé un recensement exhaustif des personnes vivant dans des résidences mobiles dans toutes les villes de plus de 10 000 habitants. Là encore, les données fournies ne concernent pas uniquement les gens du voyage, puisque l'INSEE définit l'habitat mobile comme incluant les caravanes, les remorques, les bateaux, etc. L'étude ne fournit pas non plus de

données exploitables, puisqu'elle n'a été réalisée que dans les communes de plus de 10 000 habitants, alors que toutes les communes de plus de 5 000 habitants disposent d'aires d'accueil pour les gens du voyage. En conséquence, ces données sont exploitables au-delà du fait qu'elles sont inaccessibles auprès des services qui les détiennent.

Figure 2 : Évolution du nombre de gens du voyage en France depuis 1960 à partir de données croisées



Source : 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, Rapport Hérisson ; 2011, Rapport Hubert Derache ; 2013.

Les seuls chiffres officiels disponibles sont basés sur des enquêtes spécifiques réalisées dans les années 1960, 1970, 1980 et 1990. Elles datent ainsi de plusieurs décennies, mais continuent d'être utilisées comme si elles étaient récentes. Le rapport établi par le préfet Delamon sur la situation des gens du voyage en 1990 estimait la population totale des gens du voyage entre 220 000 et 250 000 personnes, dont 70 000 seraient itinérants, 65 000 semi-sédentaires, et 105 000 sédentaires¹³. En l'absence d'autres chiffres, les rapports suivants se sont appuyés sur ces derniers. Le rapport de M. Jean-Paul Delevoye de 1997

¹³ Arsène Delamon (1990), Rapport de mission sur la situation des « gens du voyage » et les mesures proposées pour l'améliorer : https://fnasat.centredoc.fr/doc_num.php?explnum_id=194

retient une fourchette de 220 000 à 250 000 personnes¹⁴, et le rapport du sénateur Pierre Hérisson de juillet 2011, une fourchette de 240 000 à 300 000 personnes¹⁵.

Les associations, quant à elles, donnent généralement des estimations beaucoup plus élevées, de 250 000 à 500 000 personnes, en prenant davantage en compte les gens du voyage « ancrés territorialement » : il peut s'agir de gens du voyage semi-sédentaires, ou sédentarisés. La même fourchette est également avancée par le Conseil de l'Europe, qui considère que leur nombre se situerait entre 300 000 et 500 000 en France.

À la lumière de ces différentes sources, force est de constater que *« l'on ne possède donc aucune donnée réellement fiable sur ces populations, qu'il s'agisse de leurs revenus, de leur niveau social, de leurs professions, de leur mobilité ou encore de leur habitat »*¹⁶. Cette absence de données fiables constitue un véritable problème pour l'action publique, faute de pouvoir évaluer précisément leurs besoins. Ce constat soulève un certain nombre de questions, notamment en ce qui concerne l'évaluation des besoins des gens du voyage en termes d'équipements et d'habitat au niveau des communes.

1.2.2 Catégorisation de la communauté des gens du voyage : Politiques publiques et réalité des pratiques nomades

L'absence de données fiables a conduit les pouvoirs publics à répartir les gens du voyage en trois catégories : sédentaires, semi-sédentaires et itinérants. Cette catégorisation, bien que largement utilisée par les collectivités ou les associations militantes ou les travailleurs sociaux, est critiquée pour son arbitraire et sa simplification excessive de la réalité des pratiques territoriales des gens du voyage. Il convient toutefois de souligner que cette

¹⁴ Jean-Paul Delevoye (1997), Rapport n° 283 (1996-1997), déposé le 25 mars 1997 : Proposition de loi relative au stationnement des gens du voyage : <https://www.senat.fr/rap/196-283/196-283.html>

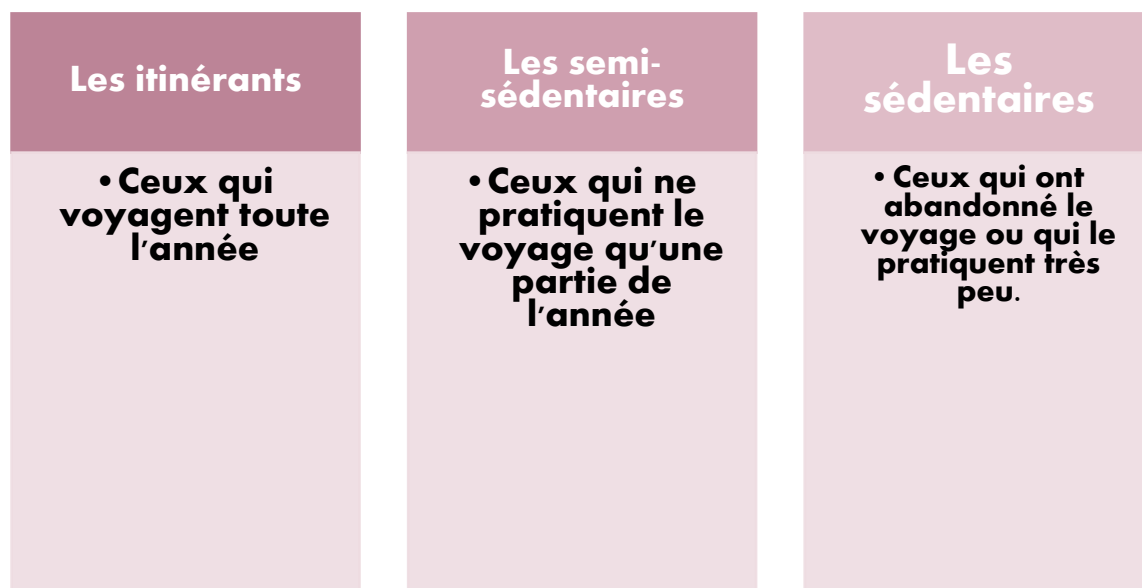
¹⁵ Pierre Hérisson (2011), Gens du voyage : Pour un statut proche du droit commun : https://medias.vie-publique.fr/data_storage_s3/rapport/pdf/154000520.pdf

¹⁶ Marie Bidet « *Gens du voyage : locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France.* », Sociologie. École normale supérieure de Cachan — ENS Cachan, 2009. pp. 25-26.

distinction est également faite par les gens du voyage eux-mêmes, en opposant la catégorie des « sédentaires » à celle des « gens du voyage ».

Cette volonté de catégorisation est apparue à la suite du recensement spécial effectué en 1960 et 1961 par la police et la gendarmerie nationales. Pour la première fois, il répartit les gens du voyage en trois grandes catégories : ceux qui voyagent toute l'année, ceux qui voyagent une partie de l'année et ceux qui ont renoncé à voyager.

Figure 3 : Catégorisation des gens du voyage par les pouvoirs publics



Elle s'est généralisée dans les années 1990, suite à la publication du rapport sur la situation des gens du voyage par le préfet Arsène Delamon. L'objectif était de prendre en compte les changements et les évolutions de la vie des gens du voyage et d'apporter des réponses adaptées à leurs besoins.

Bien que peu crédible sur le plan scientifique, cette catégorisation est encore aujourd'hui largement utilisée par la presse, puis reprise par les législateurs et les autorités locales. Mais force est de constater que, aussi désuète soit-elle, elle n'est pas utilisée comme elle devrait l'être. Les politiques visant les gens du voyage s'intéressent davantage à la mobilité de ces derniers, même si une très faible proportion d'entre eux voyage encore. Mieux, au-delà de cet aspect, de la validité des différentes formes possibles de mobilité des gens du voyage, la dichotomie « sédentaires/itinérants » n'est pas appropriée. Elle

donne une lecture duale et simplifiée de la problématique de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage, notamment entre le besoin d'accueil temporaire pour les populations strictement itinérantes, et le besoin d'habitat pour les populations sédentaires ou en voie de le devenir. Non seulement cette approche de la question des gens du voyage ne correspond en rien à leurs réalités, mais elle suppose un antagonisme entre mobilité et ancrage territorial, alors que de nombreux acteurs associatifs (comme la FNASAT ou la Fondation Abbé Pierre) s'y opposent. Ces derniers estiment que les réponses en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage doivent s'inscrire dans des démarches individuelles, plutôt que de procéder à des catégorisations trop généralisantes qui les enfermeraient dans des représentations construites et contraignantes.

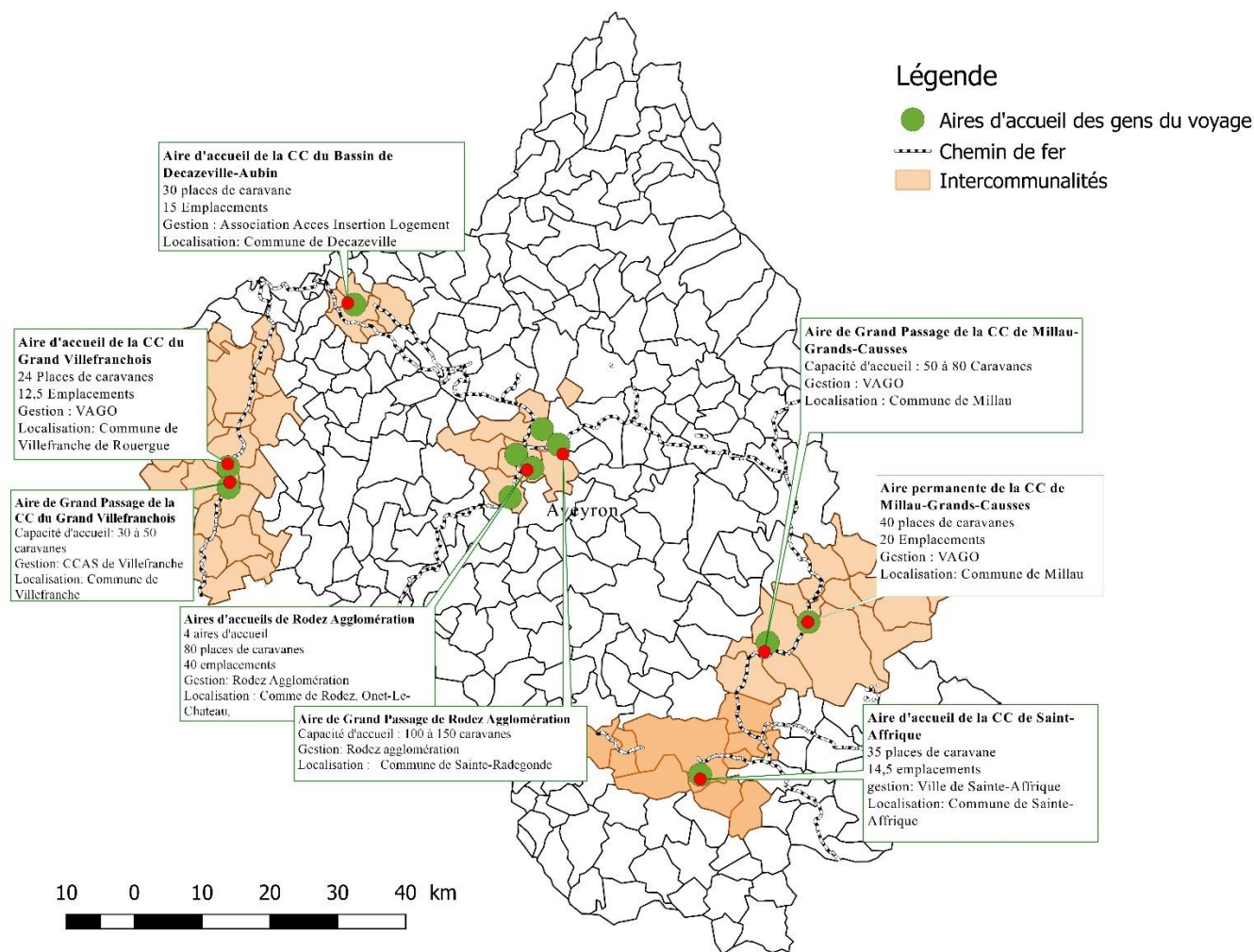
2 IMMERSION , OBSERVATION ET ENTRETIENS : APPROCHE METHODOLOGIQUE POUR ANALYSER L'IMPACT DE L'ACTION PUBLIQUE SUR LES GENS DU VOYAGE DANS LE DEPARTEMENT DE L'AVEYRON

Dans une démarche de recherche classique, il est courant que la phase d'observation soit une étude intermédiaire entre la construction du modèle d'analyse et l'examen des données choisies pour le tester.

Plutôt que de commencer par la construction du modèle analytique suivi de l'observation, ce travail de recherche sur les politiques d'accueil des gens du voyage s'est imprégné directement du terrain. L'observation, combinée à la définition de l'objet d'étude, a permis à la recherche de prendre forme, notamment grâce à des visites régulières sur les aires d'accueil et à des interactions directes avec les populations concernées. L'objectif étant de mieux comprendre les stratégies utilisées par les différents acteurs dans la mise en œuvre locale des politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

À l'image des populations étudiées, notre terrain de recherche se limite aux aires d'accueil et à leur environnement immédiat (**cf. carte 1**). Chacun de nos terrains présente un intérêt bien particulier dans le cadre de cette recherche (**cf. tableau 1**).

Carte 1 : Localisation des différents terrains de recherche.



Réalisation : Ahmet Tchilouta Rhoumour, avril 2017

Tableau 1 : Présentation et intérêts des différents terrains d'enquête

Communes et EPCI étudiées	C.C Millau Grands Causses	C.A de Rodez Agglomération	C.C Bassin de Decazeville Aubin	C.C du grand Villefranchois	CC de Saint-Affrique
Situation en termes de réalisation	A.A du SD 1 AGP soit du SD	A.A soit du SDAGV 1 AGP soit du SDAGV	A.A soit du SDAGV	A.A soit du SDAGV	A.A soit du SDAGV
Présentation	CC (+23 000 Hab.) 15 communes dont 1 commune de + de 5000 Hab.)	CA (+50 000 hab. 8 communes, dont 3 de + 5000 Hab.)	CC (+15 000 Hab. 5 communes dont 1 de + de 5000 Hab.)	CC (+26 000 Hab. 29 communes dont 1 de + de 5 000 Hab.)	Commune (+ 8000 Hab., 1 commune dont 1 de + 5000 Hab.)
Outils et dispositifs d'accueil					
Organisation de l'accueil des GDV	Gestion de l'A.A par VAGO (société privée) Gestion de l'AGP par MGC. 2 Gardiens qui assurent la permanence, entrée et sortie, entretien technique. Chargé de mission du C.C MGC assurant le suivi technique de toute l'aire	Gestion de toutes les aires (A.A et AGP) par la CA de Rodez. 2 Régisseurs assurent le suivi et l'entretien technique des aires, Gestion des entrées et sorties. Chargé de Mission politique de la ville, assure la gestion administrative	Gestion de l'Aire par une association (Accès Insertion Logement) 1 conseillère en économie familiale (accompagnement social, démarches administratives) 1 animatrice assure l'animation culturelle (couture, cuisine, animation périscolaire.) 1 Régisseur assurant le suivi technique, gestion des entrées et sorties.	Gestion de l'aire d'accueil par la société VAGO (Société privée). Chargée de mission du CCAS de Villefranche assure l'accompagnement social des familles et les démarches administratives.	Gestion de l'aire d'accueil par la Communauté de Communes de Saint-Affrique. 1 gardien permanent qui assure la gestion des entrées et sorties et l'entretien technique de l'aire chargée de mission qui assure la gestion administrative.
Modèle de Gestion	Gestion par délégation des services publics Société VAGO	Gestion en régie directe Régie des gens du voyage/Service politique de la ville	Gestion par délégation des services publics. Association Accès Logement Insertion	Gestion par délégation des services publics. Société VAGO	Gestion en régie directe. Service Habitat

Capacité d'accueil des aires	40 places, soit 20 emplacements. 1 place = 1 caravane.	80 places, soit 40 emplacements. 1 Place = 1 Caravane.	30 places, soit 15 emplacements. 1 Place = 1 caravane	24 places soit 12 emplacements 1 Place = 1 caravane	35 places, soit 14,5 emplacements. 1 Place = 1 Caravane.
Intérêt et nature de l'enquête					
Intérêts	Voir le fonctionnement d'une aire d'accueil gérée par une société privée et observation du syndrome Nimby.	Fonctionnement et gestion des aires d'accueil, gestion des stationnements illicites et gestion des grands passages.	Voir fonctionnement d'une aire d'accueil gérée par une association à but non lucratif et recueillir le point de vue du public.	Voir le fonctionnement d'une aire d'accueil gérée par un Centre d'Actions sociales et dont la gestion technique est assurée par une société privée ;	Voir le fonctionnement d'une aire d'accueil gérée par une société privée et observation du syndrome Nimby et gestion compétence gens du voyage au niveau communal
Période et nature de l'enquête	Entretien semi-directif avec les acteurs et les gens du voyage.	Immersion, observation participative dans les aires d'accueil et entretien (formels et informels) avec les gens du voyage. Entretien avec les acteurs (collectivités et État)	Première phase : Visite de l'aire d'accueil et entretiens avec les acteurs (associatifs et collectivités). Deuxième phase : Entretiens avec les usagers des aires d'accueil.	Première phase : Visite de l'aire d'accueil et entretiens avec les acteurs (associatifs et collectivités). Deuxième phase : Entretiens avec les usagers des aires d'accueil.	Entretien semi-directif avec les acteurs et les gens du voyage.
<p>Légende de Tableau :</p> <p>AA : Aire d'accueil, AGP : Aire de Grand Passage, CC : Communauté des communes, CA : Communauté d'Agglomération, SDAGV : Schéma départemental d'Accueil des Gens du Voyage, MGC : Millau Grands Causses, CCAS : Centre Communale d'Action sociale</p>					

2.1 L'IMMERSION, LES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS ET L'OBSERVATION PARTICIPANTE COMME OUTILS DE COLLECTE DES DONNEES

Notre approche méthodologique repose sur des immersions, des entretiens semi-structurés et des observations participantes pour mieux s'adapter au public enquêté. Compte tenu de la méfiance des gens du voyage à l'égard de ces gadjé qui leur rendent souvent visite avec leur magnéto pour enregistrer leurs paroles « *sans que rien ne change* » (Terrain mai 2017), une présence quotidienne sur les aires d'accueil a été nécessaire pour gagner leur confiance. Ainsi, nous avons fait le choix de leur rendre visite quotidiennement, afin de mieux les connaître et de nous faire accepter dans leurs espaces de vie que sont les aires d'accueil de l'Aveyron, notamment ceux de l'Agglomération de Rodez. Au cours de cette première phase, sous forme d'observations participantes, il s'agissait de découvrir leur environnement immédiat et de recueillir leurs premières impressions sur les conditions de vie et leurs perceptions sur les aires d'accueil.

Les gens du voyage fréquentant les aires d'accueil aveyronnaises étant constituées d'un petit nombre de familles qui se connaissent tous et échangent régulièrement, il était donc indispensable de se faire connaître et de se faire accepter lors des premières visites sur les aires d'accueil gérées par Rodez Agglomération. Manquer cette prise de contact à Rodez compromettrait donc notre accès aux les autres terrains de recherche : Decazeville, Millau et Villefranche.

Par le biais des responsables des aires d'accueil, très proches des voyageurs, cette première étape s'est finalement très bien déroulée, mais il nous a fallu près de deux mois de visites régulières pour gagner leur confiance. Puis nous avons commencé à parler de manière informelle de leurs conditions de vie sur les sites, de leur perception de la vie sur les sites et de leurs motivations à voyager. Suite à ces premiers échanges, une grille d'entretien a été mise en place, qui s'est avérée presque inefficace. L'improvisation et l'adaptation ont donc été des exercices auxquels nous nous sommes régulièrement livrés, car nous devons nous adapter aux besoins et aux réactions de nos interlocuteurs.

Nous avons ainsi réalisé des entretiens avec des gens du voyage sur l'ensemble des aires d'accueil du département de l'Aveyron, ainsi qu'avec des représentants institutionnels et

associatifs. Quatre thèmes principaux ont été abordés lors de nos entretiens avec les gens du voyage : leurs pratiques territoriales (mobilité et ancrage), la vie sur les aires d'accueil (adaptation des équipements), l'environnement des aires d'accueil et les raisons de leur tendance à l'immobilité. Puis il y a les sujets inattendus qui reviennent régulièrement et qui sont toujours d'actualité. Mais c'est généralement après avoir coupé le micro que les informations les plus pertinentes émergent. Il fallait donc porter une attention particulière à l'avant, au pendant et à l'après de l'entretien.

Des relations étroites se sont ainsi rapidement nouées avec les gens du voyage, et cette immersion dans les groupes a rapidement conduit à des observations. Celles-ci se sont avérées plus efficaces que les entretiens pour recueillir des informations essentielles lors, car nous étions constamment engagés dans de multiples interactions. Loin d'être un simple témoin. Cette étape de la démarche méthodologique nous a permis d'être « *en permanence immergé dans des relations sociales, verbales et non verbales, simples et complexes : conversations, bavardages, sollicitations à travers des moments partagés* » (Olivier de Sardan, 2003).

D'un point de vue scientifique, l'immersion et l'observation participante sont souvent remises en question en raison des liens étroits et des positionnements qu'elles engendrent. Emile Durkheim, dans la réédition de son œuvre en 1983, a remis en cause l'utilisation des données recueillies par l'observation participante. Il en est de même pour P. Bourdieu en 1978 qui souligne la contradiction pratique entre la difficulté d'être pris dans le jeu et la difficulté de l'observer. Mais dans notre cas, malgré les critiques, ce type d'approche s'est avéré extrêmement utile pour comprendre le quotidien des Gens du voyage sur les aires d'accueil. La relation entre le groupe étudié et le chercheur ne peut « *être dépourvue de sens* », surtout lorsque ce dernier « *adopte des démarches spécifiques pour vivre au plus des acteurs* » (Bergeon, 2011).

L'adoption d'une posture de recherche-action, fondée sur l'observation et l'immersion, a des implications sociologiques importantes. Cette approche soulève des questions quant à l'objectivité du chercheur. En effet, le risque de partialité est important et le maintien d'une distance critique par rapport à l'objet d'étude s'avère particulièrement délicat. Cependant, l'immersion offre une perspective privilégiée pour appréhender au mieux

l'altérité. C'est ainsi que dans cette recherche, nous avons adopté un positionnement intermédiaire, qui oscille entre l'observation participante active et une approche plus distante.

Notre approche méthodologique se fonde donc autant sur l'immersion que sur l'observation participante et les entretiens semi-directifs, indispensables pour mieux saisir la problématique étudiée. Une vingtaine d'entretiens ont ainsi été menés avec des voyageurs sur différentes aires d'accueil du département, avec une moyenne de trois entretiens par site. Par ailleurs, des entretiens ont été menés avec une quinzaine de fonctionnaires et d'associations impliqués dans la gestion des politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage. L'objectif de ces échanges était de comprendre à la fois les stratégies qu'ils déploient et les difficultés qu'ils rencontrent dans la mise en œuvre de ces politiques. Il est à noter que ces entretiens n'ont pas été enregistrés. Par ailleurs, les discussions avec les acteurs institutionnels se sont avérées moins fructueuses, en raison notamment de la difficulté de les faire sortir de leurs ornières et de la langue du bois.

2.2 OBSERVER LES REPRESENTATIONS MEDIATIQUES : L'OUTIL GOOGLE ALERTS POUR ANALYSER LA COUVERTURE MEDIATIQUE LOCALE DES GENS DU VOYAGE DANS L'AVEYRON

*Google Alert*¹⁷ a constitué un élément clé du suivi systématique de la couverture des gens du voyage par les médias locaux. Cet outil, configuré selon des critères précis, fournit des notifications dès qu'une nouvelle information correspondant à ces critères est publiée. Ces critères incluent des mots-clés et une zone géographique prédéfinie. Cette méthode nous a permis de recevoir quotidiennement des articles en ligne correspondant aux termes de recherche établis. La période de collecte des données s'est étendue de janvier à juillet 2017, permettant ainsi d'accumuler environ 150 articles provenant d'une diversité de sources médiatiques en ligne de l'Aveyron. Cette méthode a facilité un examen approfondi

¹⁷Google Help, créer une alerte — Aide recherche Google : <https://support.google.com/websearch/answer/4815696?hl=fr>

des représentations médiatiques et des discours publics relatifs aux gens du voyage dans cette région spécifique.

L'objectif de cette démarche était double. D'une part, croiser les perspectives de la presse avec celles des enquêtes d'opinion publiées annuellement par la Commission nationale consultative des droits de l'homme. Cette démarche visait à analyser les thèmes récurrents et l'orientation des médias sur le sujet. Deuxièmement, il était essentiel d'examiner le rôle des médias locaux dans la formation et la perpétuation des stéréotypes et des stigmates associés aux gens du voyage dans l'opinion publique. Cette analyse des médias a fourni un éclairage crucial sur la perception et le discours du public sur cette communauté.

2.3 DEFIS ET ADAPTATIONS DANS LA RECHERCHE SUR LES POLITIQUES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : EXPLORER UN TERRAIN COMPLEXE POLITIQUEMENT SENSIBLE.

Analyser les politiques relatives à l'accueil des gens du voyage représente un défi stimulant en raison de sa complexité. Cependant, il est important de relativiser ces défis qui ne sont pas uniques, mais plutôt similaires à ceux rencontrés dans d'autres domaines de recherche politiquement sensibles. Comme le souligne Magali Boumaza (2007), la difficulté de ce type de recherche provient souvent des relations complexes qui se développent à travers les interactions entre le chercheur et ses interlocuteurs. Cela requiert un effort constant pour dissiper les préjugés et construire une identité de recherche qui peut parfois aller à l'encontre de la rigueur académique.

Comme le reconnaissent la plupart des chercheurs dans ce domaine, la gestion de la charge émotionnelle et du scepticisme ambiant de toutes les parties prenantes concernées par la question des gens du voyage constitue un défi de taille (Bidet, 2009, p.54). L'absence de réponse à nos demandes d'entretien, malgré des relances répétées, et la frilosité à s'engager dans un débat ouvert sont révélatrices du malaise et de la suspicion qui entourent ce sujet à différents niveaux publics et politiques. Il nous faut donc en permanence justifier le cadre de recherche, en particulier lors des discussions avec les fonctionnaires, qui se traduisent souvent par des réponses évasives et un manque d'engagement de la part de ces derniers. Par exemple, alors que les discussions sur le respect des obligations légales en

matière d'aménagement d'aires d'accueil donnent lieu à des remarques d'autosatisfaction (toutes les communes de l'Aveyron ont rempli leurs obligations en termes de construction d'aires d'accueil), des sujets plus sensibles tels que les motivations de ces initiatives (pourquoi telle aire d'accueil à tel endroit) ou l'exclusion des communautés de voyageurs des tissus socio-urbains suscitent des réponses équivoques.

En revanche, les interactions avec les gens du voyage n'ont pas présenté de difficultés majeures, bien qu'il soit important de noter que ces rencontres se sont déroulées sous la supervision des régisseurs des aires d'accueil, mandatés par les autorités locales pour des raisons de sécurité. Aucune des 5 collectivités locales n'a accepté de nous laisser visiter les aires d'accueil sans accompagnement, prétextant que la présence des régisseurs était une mesure de sécurité. Cette pratique, vraisemblablement influencée par des idées préconçues, a pu nuire à l'objectivité du discours. Gagner la confiance des membres de la communauté a été un processus qui a pris beaucoup de temps, le premier mois ayant été consacré à cet effort.

Un autre défi notable a été de mener les entretiens dans l'environnement dynamique des aires d'accueil, souvent en plein air et avec des interruptions constantes. La difficulté de maintenir l'attention de la personne interrogée, avec les intrusions fréquentes des membres de la famille et des autres résidents. Nous avons dû nous adapter en permanence aux allées et venues dans les aires d'accueil. Tantôt une voiture qui passe, tantôt un membre de la famille qui interrompt ou rejoint la discussion. Sur la vingtaine d'entretiens que nous avons pu réaliser, nous n'avons jamais réussi à discuter avec une seule personne. Qui plus est, dès qu'un entretien commence, tout le groupe vient nous entourer, tout le monde participe, même les enfants. Nous avons dû recadrer sans cesse et sans relâche les discussions sans toujours y parvenir, alors nous nous sommes accommodés, nous improvisons et nous nous adaptons.

Cette recherche politiquement sensible nous a confrontés aux limites de notre neutralité supposée en tant que géographes. Cette expérience a mis en évidence la nécessité d'une approche nuancée des vérités dérangeantes au sein des administrations publiques, où la diplomatie et la négociation l'emportent souvent sur la franchise. Elle met en évidence la

complexité de la recherche dans des environnements politiquement tendus et l'importance de la flexibilité, de la sensibilité et de la persévérance pour explorer ces milieux.

CHAPITRE II

ÉVOLUTION LEGISLATIVE ET DES PERCEPTIONS SOCIÉTALES DES POPULATIONS NOMADES EN FRANCE : DE L'EXCLUSION HISTORIQUE AUX DEFIS CONTEMPORAINS

INTRODUCTION

« *Un monde sans vagabonds, voilà l'utopie de la société touristique* », notait le philosophe Zygmunt Bauman (1999) dans son ouvrage « *Le Coût humain de la mondialisation* ». Cette déclaration résonne profondément lorsque l'on considère les expériences historiques et contemporaines des gens du voyage en France. Ces communautés, souvent présentées comme dangereuses, bannies, suspectes et craintes, ont été soumises à diverses mesures d'exclusion et de contrôle. Elles ont été identifiées de manière unique en raison de leurs caractéristiques de groupe distinctes, quoique difficiles à définir, et plus largement comme faisant partie d'un ensemble jugé dangereux, principalement en raison de leur mode de vie nomade. Il ne s'agit pas ici de détailler de manière exhaustive le parcours séculaire des gens du voyage, mais plutôt de contextualiser leur situation dans le cadre de la société et du droit français.

Alors que la République française se mettait en place, avec des frontières clairement définies et un État de plus en plus centralisé, la sécurité nationale est devenue une préoccupation centrale. Il apparaît donc essentiel de surveiller et de contrôler les entrées et les sorties sur le territoire. La promulgation de la loi du 16 juillet 1912, relative à l'exercice des activités ambulantes et à la réglementation de la circulation des nomades, marque le début d'un régime de contrôle strict. Cette loi a introduit la carte d'identité anthropométrique, une forme de fichage alimentée par la peur de la société à l'égard des nomades. L'intensité de cette surveillance et de ce contrôle s'est accrue pendant la Seconde Guerre mondiale, conduisant à l'internement des nomades en France. Malgré des considérations humanistes de l'après-guerre à l'égard de ces populations, la loi du 3 janvier 1969 a continué à cibler le nomadisme, renforçant encore la perception des individus vivant dans des habitats mobiles comme des citoyens « pas comme les autres ». Cette perspective historique permet de comprendre le statut complexe et souvent marginalisé des populations itinérantes dans le contexte social et juridique français.

1 DE LA CURIOSITE A L'EXCLUSION : LA LONGUE HISTOIRE DE LA MARGINALISATION DES POPULATIONS NOMADES EN FRANCE

La suspicion et l'exclusion dont font l'objet les populations nomades en France s'inscrivent dans une longue histoire, bien antérieure au XXe siècle (Vaux de Foletier, 1971). D'abord accueillies avec curiosité et intérêt à leur arrivée en Europe, elles ont rapidement fait l'objet de suspicion et d'exclusion (Henriette Asséo, 1994 ; Marie Bidet, 2009). Les mesures d'exclusion, tant au niveau local que national, se sont cristallisées autour du contrôle de leur mobilité et de la crainte de leur supposée dangerosité, renforçant l'image stigmatisante du vagabond errant sans autre but que de répandre la terreur dans les campagnes françaises (Liégeois, 2009).

Présentes en France depuis le XVe siècle (Asséo, 1974), ces populations, souvent appelées *Bohémiens* ou *Égyptiens*, sont d'abord perçues comme des pèlerins chrétiens en pénitence. Après une première période d'accueil, elles sont rapidement confrontées à des mesures restrictives et discriminatoires, comme en témoignent les différentes ordonnances et déclarations prises à leur encontre au cours des siècles : mesures d'expulsion sous Louis XII (1504), édit de François 1er (24 juin 1539), ordonnance de Charles IX (janvier 1561), déclaration du Roy contre les Bohèmes de Louis XIV (11 juillet 1682). Leur identité peu flatteuse, mise en évidence par Henriette Asséo, s'est ainsi enracinée dans la société française dès le XVIe siècle (Asséo, 1991).

Les populations nomades en France, considérées comme insaisissables et jouissant d'une totale impunité, ont été historiquement confrontées à des mesures législatives strictes visant à contrôler leur mobilité et à surveiller leurs activités. Comme le souligne Henriette Asséo (2007), à une époque où le vagabondage était criminalisé et interprété comme un refus de travailler, les nomades étaient souvent rejetés par une partie de la population, les élus et la presse. Leur mode de vie itinérant, perçu comme anormal, suscitait méfiance et mépris de la part des autorités. La première mesure visant à contrôler ces populations fut l'organisation d'un recensement national des *nomades, bohémiens et vagabonds* le 20 mars 1895. Il fut suivi, le 29 octobre 1907, par l'adoption d'un ordre du jour à la Chambre des députés visant à « *débarrasser le pays des incursions des bandes de*

romanichels », et déboucha sur l'adoption de la loi du 16 juillet 1912. Celle-ci instaure un régime spécifique pour les nomades, les obligeant à avoir un carnet anthropométrique d'identité.

L'animosité à l'égard des populations nomades est alimentée par des accusations diverses, amplifiant leur stigmatisation. Un extrait du Journal officiel de la Chambre des Députés de 1935 illustre ce climat : « *ils se rendent coupables de toutes sortes de méfaits : voleurs de linge étendu sur les haies, de poules picorant dans les champs, de lapins mal enclos dans leurs clapiers, l'incendiaire de granges dont l'entrée lui est défendue, le satyre profitant de l'isolement d'une femme ou d'une jeune fille dans les champs ou la maison de ferme pour assouvir sur elle ses passions brutales* »¹⁸.

Face à ce qu'elles perçoivent comme une « *l'invasion tsigane dans les campagnes* », les autorités de l'époque, notamment les gouvernements des cités et le pouvoir royal, se trouvèrent juridiquement impuissantes à contenir ce mouvement. Comme le déplorait le préfet de la Haute-Marne en avril 1907, ces populations, souvent sans papiers, échappaient à toute tentative d'expulsion ou d'arrestation pour vagabondage ou mendicité : « *si nous expulsions ces bohémiens par une extrémité du département, ils rentrent par l'autre. Tandis qu'aucun délit précis n'est relevé contre eux, nous ne pouvons les arrêter. Nous savons qu'ils vivent de pillages et de rapines ; mais les paysans par crainte de représailles n'osent porter contre eux des plaintes précises et se contentent de nous transmettre anonymement leurs doléances. Ce n'est pas suffisant. Nous allons pour l'instant, nous efforcer de refouler ces nomades de commune en commune jusqu'à un département voisin qui, à son tour, les chassera comme il pourra* » (Challier, 1913, p.134).

Cette situation et sous la pression des habitants, notamment des agriculteurs, ont conduit à l'organisation du recensement du 20 mars 1890, étape charnière dans l'élaboration d'une législation spécifique. Sans papiers, « *il était difficile de déterminer leur nationalité et par conséquent de les expulser. Ils ne pouvaient pas non plus être arrêtés pour vagabondage ou mendicité* » (Hubert, 1999), car ils étaient « *presque toujours en possession d'une pièce*

¹⁸ Extrait du Journal officiel de la chambre des Députés, 1935 in Henri Soule-Limendoux, « *Ambulants, forains et nomades* », Imprimerie moderne, 1935, p. 79.

d'argent » qui les empêchaient d'être assimilés à des vagabonds (Soule-Limendoux, 1935, p.36), ou déguisaient « *leur mendicité sous l'apparence d'un métier* » (ibid. p.38). C'est dans ce contexte que fut organisé le recensement du 20 mars 1890, visant à dénombrer tous les « *nomades en bandes voyageant en roulottes* » afin de mieux les surveiller et les contrôler, comme le souligne cet extrait d'un article de presse annonçant que « *le même jour, à la même heure, partout en France, ils ont été cernés par la gendarmerie ; il leur a fallu dire leurs noms, prénoms et lieux d'origine, de sorte que maintenant, il sera possible de les soumettre aux lois qui régissent les étrangers en France* » (Hubert,1999).

Ce recensement constitua la première phase de l'élaboration d'une législation spécifique visant les populations tsiganes, puisque la commission chargée du recensement préconisa « *d'obliger les nomades à détenir une pièce d'identité, passeport, carnet ou livret, délivrés dans chaque département par le préfet qui pourrait être uniforme et exigé sous peine de présomption de vagabondage* » (Druesne, 1971, p.42). La pression des médias et de l'opinion publique, notamment des agriculteurs français qui accusent les Tsiganes de propager des maladies comme le choléra et le typhus, et d'autres de vols et autres méfaits accélèrent la recherche de solutions pour mettre fin aux « exactions » de ces populations dans un cadre législatif précis. C'est ainsi qu'en 1907, les députés commencèrent « *un long travail de réflexion sur les mesures à prendre pour canaliser les faits et gestes des Tsiganes* » (Hubert, 1999).

2 LA LOI DU 16 JUILLET 1912 ET LA CREATION DE LA CATEGORIE DES NOMADES : DE LA MARGINALISATION AU CONTROLE JURIDIQUE

Après une brève période de tolérance au début du XVe siècle, les Bohémiens¹⁹ de France sont peu à peu rejetés et marginalisés (Asséo, 1974). Perçus comme des criminels en puissance, ils subissent l'exclusion et le mépris de la société et des communautés locales. Au cours des XVIe et XVIIe siècles, cette marginalisation s'est traduite par des

¹⁹ Les termes de « Bohémiens » ou « Egyptiens » sont utilisés ici pour désigner ceux qu'on appelle communément et indistinctement Tsiganes. Cette expression fait référence à l'origine supposée de ces groupes d'Égypte ou Petite Égypte par les populations locales et autorités, que les Tsiganes se réapproprient en fonction des situations.

condamnations au rejet permanent, aux galères, à l'exil collectif, voire à des camps d'internement sous le régime de Vichy.

Les autorités ont tenté d'identifier cette population insaisissable en multipliant les appellations, telles que *pauvres, bohémiens et gens sans aveu, les troupes des bohémiens, brigands, vagabonds*, ou « *ces sortes des gens qui ne servent qu'à piller les peuples*» (Liégeois, 2009, p.44), sans jamais en donner une description précise, dans le but d'exercer un contrôle plus efficace. Cette approche est illustrée par les propos du sénateur Flandin, qui présente les nomades comme une menace pour les campagnes, nécessitant une surveillance étroite et des mesures de sécurité : « *ces roulottiers, camps volants, bohémiens, romanichels sont la terreur de nos campagnes, où ils exercent impunément leurs déprédations. Les nomades dont nous entendons assurer une surveillance indispensable sont des roulottiers suspects qui, sous l'apparence d'une profession problématique, traînent leur fainéantise et leurs instincts de maraude le long des routes. En entendant l'entente internationale qui permettrait de les renvoyer dans leur pays d'origine, il est indispensable de prendre vis-à-vis d'eux des mesures de sécurité. Il n'est pas interdit de penser que cette étroite surveillance, peu compatible avec le genre de vie des bohémiens et Romanichels, aura pour effet de les éloigner de notre territoire* »²⁰.

Avec l'avènement de la Troisième République, de nouvelles méthodes d'identification ont été mises au point. L'objectif des autorités de l'époque était d'intégrer les classes populaires à l'État-nation, en distinguant clairement les criminels (loi de 1885 sur la récidive) et les étrangers (loi de 1889 sur la nationalité française) (Bidet, 2009). Cependant, la loi du 16 juillet 1912 rencontre des difficultés pour distinguer ces populations du fait de leur mobilité. La création de la catégorie de nomade visait à contrôler à la fois les étrangers et les populations françaises, comme le souligne Marie Bidet (2009), avec l'instauration du carnet anthropométrique.

Face à la forte pression de l'opinion publique et des agriculteurs, la Commission pour la répression du vagabondage et de la mendicité initia en 1907 l'étude d'une proposition de loi visant à mettre fin à l'activité de personnes considérées comme une menace pour les campagnes. Cette initiative aboutira à la proposition de loi de novembre 1908, qui

²⁰ Discours du Sénateur Flandrin devant la commission parlementaire

distingue deux catégories d'itinérants : les « ambulants », avec un domicile fixe, et « les nomades », sans domicile fixe. Les premiers devaient s'enregistrer auprès des autorités pour recevoir un reçu leur permettant de circuler, tandis que les seconds devaient obtenir une autorisation délivrée sous la forme d'un « carnet d'identité » spécial, qui devait être porté avec le carnet collectif. Cette proposition de loi crée ainsi une catégorie de nomades, désignant d'une part les forains et d'autre part roulottiers ou romanichels. Les premiers sont facilement identifiables par leurs activités économiques, tandis que les seconds sont définis négativement comme des individus « *sans état civil, sans emploi, sans domicile* » et comme « *une menace avérée* » pour leurs compagnes françaises.

Après des débats parlementaires houleux, ce projet de loi n'a finalement pas vu le jour, mais ses principaux points ont été retenus par la nouvelle chambre (Marie Bidet, 2009). En effet, les législateurs n'ont pas réussi à dégager une définition qui satisfasse tout le monde. Ainsi, lors de la séance du Sénat du 30 mars 1911, le sénateur Etienne Flandrin définit ces nomades comme des « *vagabonds à caractère ethnique (...) qui ne veulent connaître ni les règles de l'hygiène ni les prescriptions de nos lois civiles, professant un égal mépris pour nos lois pénales et nos lois fiscales* » (Aubin, 2001, p.27). Le terme *nomade* est donc directement lié à ceux que l'on appelle *Bohémiens* ou *Romanichels*.

En cherchant une définition, le législateur visait à différencier les « bons et les mauvais forains », sachant que cette loi visait également à contrôler les marchandises issues du commerce ambulancier, posant ainsi la question de ces « roulottiers », comme le précise cette intervention du rapporteur de la loi de 1908 : « *on espère aboutir, tout au moins en ce qui concerne les bohémiens et les romanichels, à armer les pouvoirs publics contre un fléau social dont se plaignent les populations des campagnes* »²¹.

Après plusieurs années de débats, aucune définition unanime n'a été trouvée, car, comme le stipule le projet de loi, les forains ne souhaitaient pas être assimilés à ce que le législateur appelle des *vagabonds ethniques* au même titre que les *bohémiens*, jugés

²¹ Jean Druésne, « *Les origines de la loi de 1912* », Revue de la Police nationale, 1971, p. 41, cité in Christophe Robert « *Éternels étrangers de l'intérieur. Les groupes tsiganes en France* », Paris, Desclée de Brouwer, 2007, p. 121.

dangereux. Ainsi, la loi du 16 juillet 1912 relative à l'exercice des activités ambulantes et à la réglementation de la circulation des nomades mentionne trois catégories distinctes : les ambulants (français ou étrangers), les nomades français (marchands forains) et les nomades (français ou étrangers) (Marie Bidet, 2009).

La loi de 1912 soumet ainsi les nomades à un cadre juridique d'exception, dans une double logique de contrôle et de surveillance, qui restera en vigueur pendant plus d'un demi-siècle. Cette nouvelle législation sur les nomades coïncide avec le développement des techniques anthropométriques médico-légales, dites de bertillonnage. Celles-ci visent principalement à distinguer rigoureusement, « *au sein des classes populaires, les deux catégories qui sont exclues de la communauté nationale : les criminels (loi de 1885 sur la récidive) et les étrangers (loi de 1889 sur la nationalité française)* » (Kaluszynski, 1987).

De ce fait, les nomades doivent se munir d'un carnet anthropométrique signé par la police, la gendarmerie ou la mairie à l'entrée et à la sortie de chaque localité. Ce carnet permet l'identification individuelle, collective et des véhicules. Au total, cinq documents ont été délivrés afin d'identifier et de fichier systématiquement ces populations :

Figure 4 : Documents délivrés pour l'identification et le fichage des populations nomades en vertu de la loi de 1912

Loi 1912

Le carnet anthropométrique individuel: Il est différent de la carte d'identité du forain, est obligatoire dès l'âge de 13 ans,

La notice individuelle du carnet: Il sert de double est conservée par les services de la préfecture,

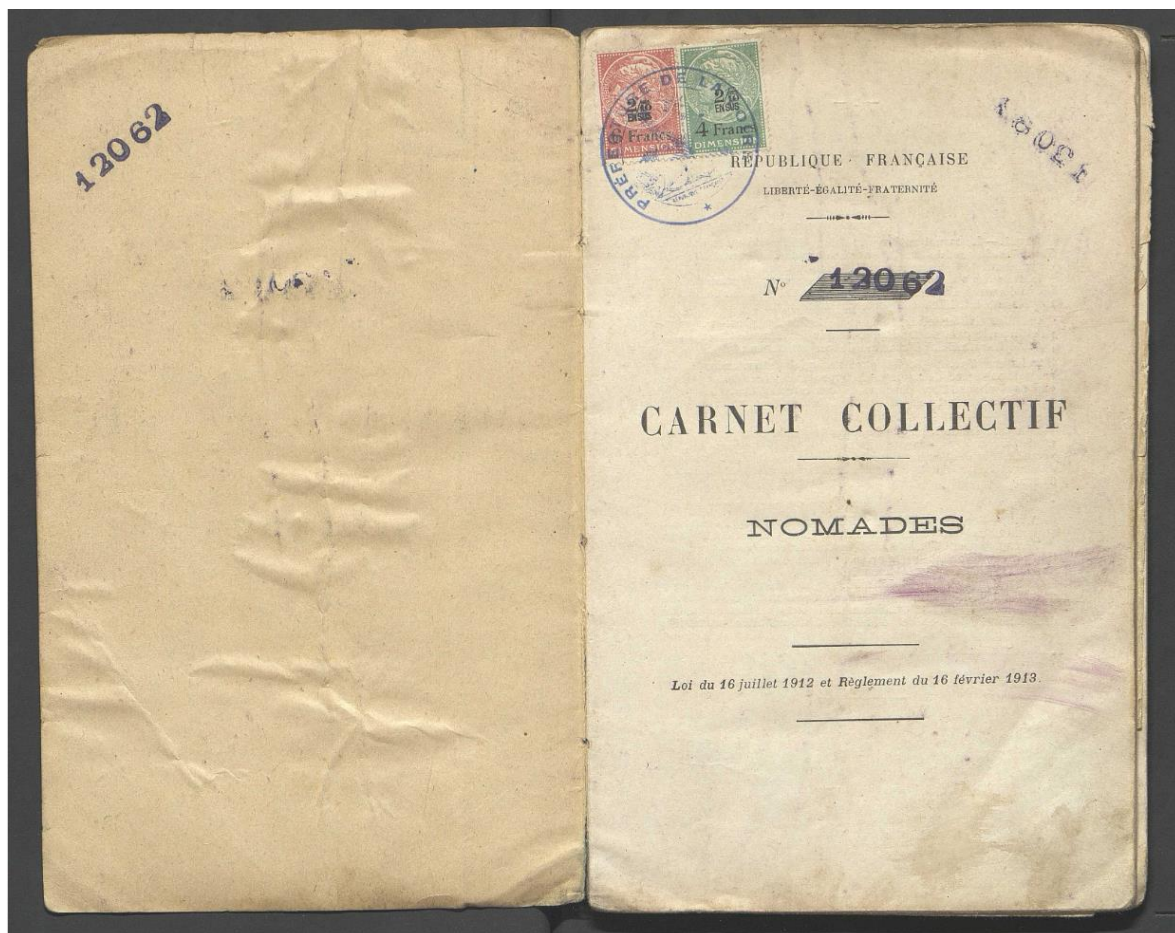
Le carnet collectif: Le carnet collectif détenu par le chef de la famille (les membres de la famille ont y sont inscrits, leurs états civils, signalement, liens de droit ou de parenté avec le chef de famille ainsi que les empreintes digitales des enfants de moins de 13 ans.

Les notices collectives: elles se rapportent au carnet collectif

Le numéro de plaque de contrôle apposé sur le véhicule qui est reporté sur le carnet collectif.

L'existence du carnet collectif marque la volonté des autorités de contrôler ces « hordes nomades » sur l'ensemble du territoire national, la plaque d'immatriculation du véhicule permettant de suivre leurs déplacements. En plus du carnet anthropométrique individuel (cf. figure 7) et du carnet collectif pour les chefs de famille (cf. figure 5), une plaque de contrôle spéciale (cf. figure 6), délivrée par les préfetures et sous-préfetures, devait être apposée à l'arrière de leur véhicule. Cette plaque de contrôle « spéciale nomade », prescrite par l'article 4 de la loi du 16 juillet 1912, est apposée à l'arrière du véhicule de manière visible, avec des dimensions précises. Elle doit avoir au moins 10 cm de haut et 36 cm de large, porter un numéro d'ordre en chiffres de 10 cm de haut et la mention « loi du 16 juillet 1912 », apposée par le ministère de l'Intérieur.

Figure 5 : Premières pages du carnet collectif nomade, loi de 1912



Source : Les archives du Calvados, <https://archives.calvados.fr/ark:/52329/ztcvbsx5n71p>

Figure 6 : La plaque de contrôle spéciale prévue par l'article 4 de la loi du 16 juillet 1912 pour les nomades.



Source : Blog de Jacky Tronet (<https://prisons-cherche-midi-mauzac.com>)

Figure 7 : Couverture et pages intérieures du carnet anthropométrique imposé aux « nomades » par la loi du 16 juillet 1912



Source : Impagliazzo M., "Il caso zingari", Milano, Leonardo International, 2008. (<http://sfi.usc.edu/education/roma-sinti/en/conosciamo-i-roma-e-i-sinti/la-storia/cronologie.php>)

Cette loi a été complétée par de nombreux décrets, dont ceux du 16 février 1913, du 7 juillet 1926, du 15 mai 1936 et le décret-loi du 30 octobre 1965. Chacun de ces décrets a renforcé les moyens d'identification via une panoplie de mesures administratives

inégalées. Le décret du 16 février 1913 est l'exemple le plus frappant de cette logique de surveillance et de contrôle, et du régime d'exception auquel sont soumis les nomades, en ce qu'il donne aux administrations déconcentrées des instructions sur les informations à faire figurer dans le carnet anthropométrique, c'est-à-dire les différentes mesures et identifications photographiques. Selon le décret du 16 février 1912, les informations suivantes doivent figurer sur ce carnet : hauteur de la taille, hauteur du buste, envergure, longueur et largeur de la tête, diamètre bizygomatique, longueur de l'oreille droite, longueur du majeur et de l'auriculaire gauches, longueur de la coudée gauche, couleur des yeux, empreintes digitales et deux photos du porteur du carnet de profil et de face. Les brigades mobiles de police judiciaire créées en 1907 sont chargées de recueillir ces informations grâce à ces informations anthropométriques et les empreintes digitales. Jusqu'alors, ces méthodes n'étaient utilisées que pour identifier et ficher les criminels.

Tout est mis en œuvre pour que ces populations soient contraintes de se soumettre aux codes de fonctionnement de la société majoritaire. Face au contrôle permanent et au refus des maires, ainsi qu'aux contraintes imposées par les conditions d'immatriculation, ces nomades renoncent de plus en plus à leurs déplacements, devenus pour eux un véritable parcours du combattant, et se sédentarisent (Jean-Pierre Liégeois, 1981, Henriette Asséo, 1994).

Ces mécanismes de contrôle ont également facilité l'internement des populations nomades par le régime de Vichy, sous prétexte de sécurité intérieure, lors de l'invasion nazie. Les chercheurs estiment qu'entre 400 000 et 500 000 personnes ont disparu, ont été internées, emprisonnées ou transportées dans des camps en Europe (Jean-Pierre Liégeois, 2009). En France, entre 3 000 et 6 000 personnes ont été internées dans trente camps sous prétexte de gêner les mouvements de troupes ou de devenir des ennemis potentiels. Il convient de noter que les Tsiganes furent également internés après la Seconde Guerre mondiale (**cf. figure 8**).

En France, plusieurs camps d'internement et de déportation des Tsiganes (**cf. carte 2**) ont été créés par un décret du 6 avril 1940 (**cf. encadré 1**), complété par une circulaire du ministère de l'Intérieur adressée à tous les préfets le 29 avril 1940.

Figure 8 : Les tsiganes internés en France après la Seconde Guerre mondiale



Source : Samuel Delépine, Atlas des Tsiganes. Les dessous de la question rom, Paris, Éditions Autrement, 2012

Encadré 1 : Décret-loi du 6 avril 1940, interdisant la circulation des nomades sur le territoire métropolitain

Article 1er : La circulation des nomades est interdite sur la totalité du territoire métropolitain pour la durée de la guerre.

Article 2 : Les nomades, c'est-à-dire toutes personnes réputées telles dans les conditions prévues à l'article 3 de la loi du 16 juillet 1912, sont astreints à se présenter dans les quinze jours qui suivront la publication du présent décret à la brigade de gendarmerie ou au commissariat de police le plus voisin du lieu où ils se trouvent. Il leur 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.

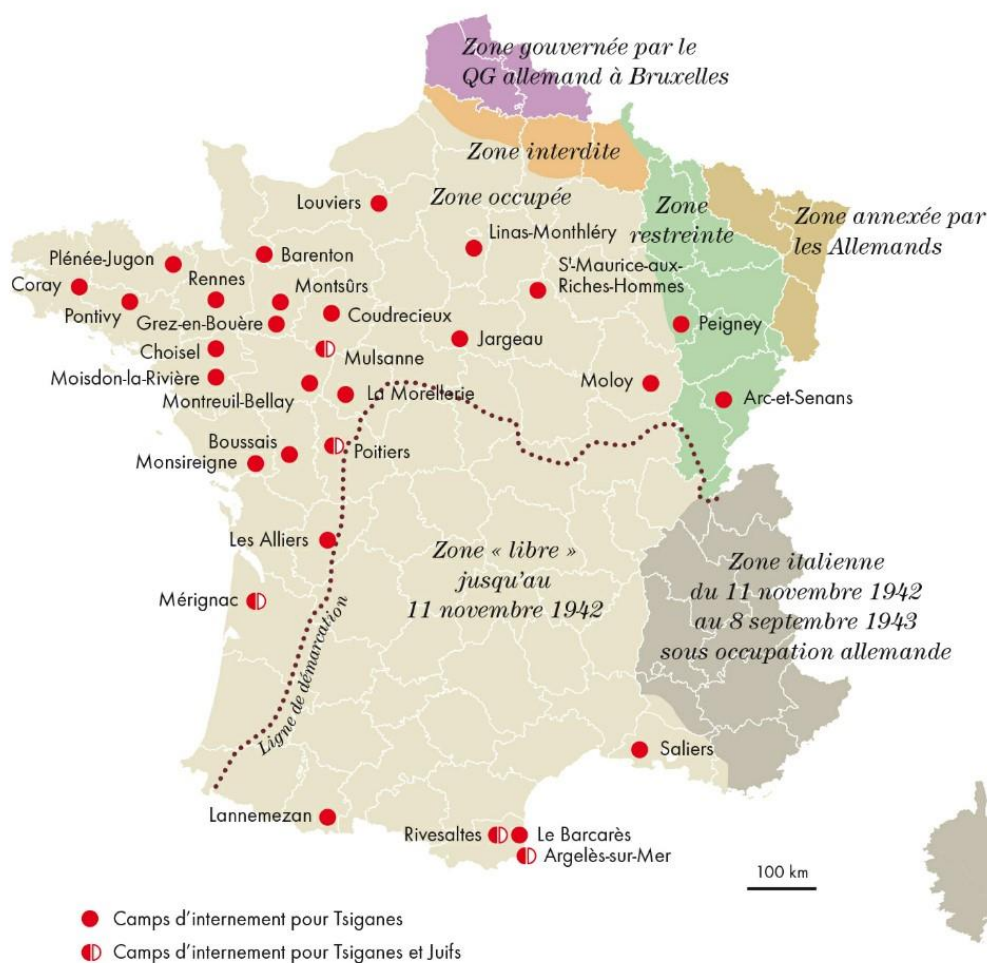
Article 3 : Les infractions à ces dispositions seront punies d'emprisonnement de un an à cinq ans.

Article 4 : Les dispositions de la loi du 16 juillet 1912 et du décret du 7 juillet 1926 qui ne sont pas contraires aux dispositions du présent texte demeurent en vigueur.

Dès la fin de l'année 1939, certains départements, comme l'Indre-et-Loire, interdisent l'accès de leur territoire aux nomades. D'abord assignés à résidence et surveillés par la police, ils sont ensuite enfermés dans des camps, comme le voulait l'occupant allemand, ainsi qu'en témoignent ces mesures prises par le préfet d'Indre-et-Loire : « *l'installation en Indre-et-Loire des administrations publiques rendant indésirable la présence des*

nomades dans le département, j'ai l'honneur de vous prier de donner les ordres nécessaires pour que ceux qui y séjournent actuellement soient refoulés de brigade en brigade dans un autre département. Jusqu'à nouvel ordre, il y aura lieu de s'opposer à l'entrée des nomades en Indre-et-Loire ». ²²

Carte 2 : Camps d'internement des Tsiganes en France durant la Seconde Guerre mondiale (1940 - 1946)



Source : Samuel Delphine, « Atlas des Tsiganes : les dessous de la question rom », Ed. Autrement, 2012

Après près d'un demi-siècle de régime spécifique, aussi drastique soit-il, celui-ci n'a pas atteint l'objectif suivi par les pouvoirs publics. Après les politiques d'exclusion, de

²² AD Indre-et-Loire, 4 M 221 : Correspondance entre le préfet et le chef d'escadron de gendarmerie, 16 septembre 1939.

réclusion puis d'inclusion, le discours politique s'est transformé pour offrir de nouvelles justifications (Liégeois, 2009). On passe ainsi des gens sans aveu, des vagabonds et des nomades à la création d'une nouvelle catégorie administrative : « les gens du voyage », étant très négativement associés à la Seconde Guerre mondiale. Cependant, tout en restant fidèles à la logique initiale de contrôle, les nouvelles justifications inscrivent cette population dans une optique de contrôle en développant de nouvelles formes de contrôle liées à leur mobilité.

3 LA LOI DU 3 JANVIER 1969 ET LA CREATION DE LA CATEGORIE DES « SANS DOMICILE FIXE » : ADAPTATION DE LA LEGISLATION AU MODE DE VIE NOMADE « CONTEMPORAIN »

L'adoption de la loi du 3 janvier 1969 relative aux activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixes²³ résulte de la prise de conscience, après la Seconde Guerre mondiale, de la précarité des conditions de vie des populations dites nomades et de l'inadaptation de la loi du 16 juillet 1912 à leurs besoins. Les pouvoirs publics, choqués par cette situation, ont engagé dès 1948 des réflexions qui ont abouti à la création d'une Commission interministérielle chargée d'examiner leur situation et d'élaborer une nouvelle politique d'intégration. Celle-ci a contribué en partie à l'élaboration de la loi du 3 janvier 1969 (Liégeois, 2009).

Parallèlement, des associations et des personnalités religieuses se sont mobilisées pour soutenir ces populations dans leur vie quotidienne, jouant parfois le rôle d'intermédiaires avec les pouvoirs publics. Ces derniers ont joué un rôle majeur dans l'abrogation de l'ancienne loi discriminatoire. En 1960, la création du Comité national d'Information et d'actions sociales pour les gens du voyage et les personnes d'origine nomade (CNIN) a coordonné l'action de ces acteurs (Bidet, 2009). Après les traumatismes de la guerre, beaucoup de ces nomades ont été confrontés à de nouvelles problématiques. Leurs moyens de déplacement ayant été confisqués, beaucoup ont opté pour la sédentarité, notamment dans de logements sociaux. De plus, leurs réseaux économiques traditionnels s'étant

²³ 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 (<https://www.legifrance.gouv.fr>)

étiolés, ils ont dû adapter leurs activités et leurs déplacements, avec un intérêt croissant pour les grandes villes. La campagne, jadis propice aux activités de rempaillage de chaises et autres activités traditionnelles, est devenue peu favorable (Marie Bidet, 2009). Face à ces évolutions, le législateur a dû réviser le cadre législatif pour l'adapter aux besoins contemporains. La loi du 3 janvier 1969, expliquée par Jacqueline Charlemagne, visait à supprimer le carnet anthropométrique et les contrôles continus, à reconnaître le droit à l'errance, tout en maintenant un certain degré de surveillance, et à prendre en compte les droits sociaux et professionnels de ces populations (Charlemagne, 1968, Gille, 2000).

Cette nouvelle législation supprime ainsi le carnet anthropométrique, remplacé par des titres de circulation, et redéfinit la catégorie des nomades comme étant des *personnes sans domicile ni résidence fixes*. Elle a également introduit le principe de *la commune de rattachement*. Ainsi, les catégories *commerçants ambulants*, *commerçants* et *nomades* ont été remplacés par la notion de *personnes sans domicile fixe*, regroupant celles dont la résidence est un abri mobile et soumis à la détention de titres de circulation adaptés à leurs activités économiques et à la preuve de la régularité de leurs ressources (cf. **figure 9 & encadré 2**).

Figure 9 : Les différentes catégories de titres de circulation délivrés aux gens du voyage en vertu de la loi du 3 janvier 1969



Source : <http://www.voyageurs-citoyens.fr/>

▪ **Le carnet de circulation (Article 5)**

Il est délivré aux personnes âgées de plus de 16 ans « logeant de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile », qui n'exercent pas d'activité ambulante et ne justifiant pas de ressources régulières. La délivrance de ce titre n'est subordonnée qu'à la justification de l'identité et de la nationalité de l'intéressé. Le carnet de circulation doit être présenté au visa par les intéressés tous les trois mois (tous les mois jusqu'à la loi du 25 juillet 1985) auprès d'un commissaire de police ou d'un commandant de brigade de gendarmerie.

▪ **Le livret de circulation (article 4)**

Il est délivré aux personnes âgées de plus de 16 ans, « logeant de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout abri mobile », et bien que n'exerçant pas une profession ou une activité ambulante, justifient de ressources régulières leur assurant des conditions normales d'existence, notamment par l'exercice d'une activité salariée. Le même document est remis aux personnes qui sont à leur charge. Le livret de circulation doit être présenté au visa par son titulaire chaque année (tous les 6 mois jusqu'à la loi de 1985), auprès d'un commissaire de police ou d'un commandement de brigade de gendarmerie.

▪ **Le livret spécial de circulation (A ou B) (Article 2)**

Il est délivré aux personnes qui exercent une profession ou une activité ambulante, ainsi qu'à celles qui les accompagnent et leurs préposés, lorsqu'elles sont âgées de plus de 16 ans et n'ont en France ni domicile ni résidence fixe depuis plus de six mois.

▪ **Sanctions relatives aux titres de circulation**

Les personnes astreintes à détenir un titre de circulation doivent justifier de la possession de ce document à toute réquisition des officiers ou agents de police judiciaire, des agents de la force ou de l'autorité publique. Le défaut de justification est puni d'une amende de 850 £. La non-possession d'un livret spécial est un délit passible d'un emprisonnement de trois mois par an. La non-possession d'un livret spécial ou d'un livret de circulation engendre une contravention de la cinquième classe passible d'une amende de 1500 £ au maximum.

Toutes les personnes âgées de plus de seize ans, autres que celles visées à l'article 2, qui n'ont pas de domicile ou de résidence fixes depuis plus de six mois, sont tenues de posséder l'un ou l'autre de ces titres pour pouvoir circuler, si elles vivent en permanence dans un véhicule, une caravane ou un abri mobile. L'habitat mobile est donc une condition sine qua non pour obtenir l'un de ces titres de circulation (Aubin, 2008). Cette précision a permis à l'époque de distinguer les personnes vivant en caravane, c'est-à-dire les gens du voyage sans les nommer, des vagabonds, c'est-à-dire des clochards (Bidet, 2009).

Outre l'obligation de détenir l'un de ces titres, la législation a également imposé à cette population une commune de rattachement, qui peut être entendue comme un domicile alternatif pour ceux qui n'en ont pas, ou comme le remplacement de l'article 103 du Code civil, obligeant les forains et les nomades à élire domicile dans l'une des communes du territoire. Cette disposition permettait à ces populations de bénéficier d'une partie des droits civils reconnus aux sédentaires, tels que le mariage, l'inscription sur les listes électorales et les prestations sociales. Rappelons également que ce choix doit être fait au moment de la délivrance du titre de circulation, à la libre appréciation du maire de la commune et sur décision du préfet, et ne peut concerner une commune où le nombre de sans-abri excède le seul seuil de 3 % (Robert, 2007). Cette mesure illustre la latitude laissée aux maires pour trier à leur guise les sans-abri de leur commune, lesquels peuvent décider de ne pas accueillir de personnes issues des gens du voyage, souvent jugée indésirable.

Ainsi, si la loi de janvier 1969 a aboli le carnet anthropométrique et assoupli les procédures de contrôle, elle a toutefois gardé l'esprit de la législation antérieure (Charlemagne, 2001). La liberté de circuler de ces populations reste subordonnée à la possession d'un titre de circulation, reflétant ainsi les logiques de suspicion et de dangerosité supposée de tout individu mobile. Bien que les contrôles soient devenus moins fréquents, ils subsistent pour dissuader ces populations de renoncer à leur liberté de circuler. En effet, l'objectif affiché du législateur et du gouvernement vise une sédentarisation progressive des personnes sans domicile ni résidence fixes en France (Aubin, 2001).

Cette loi a été perçue par certains auteurs comme un progrès en termes d'humanisme, bien qu'elle vise avant tout à préserver l'ordre sédentaire. Elle a oscillé entre la reconnaissance des particularités du nomadisme et la poursuite de politiques publiques spécifiques visant à contrôler et à assimiler ces populations. Malgré la fin du carnet anthropométrique, les gens du voyage continuent d'être perçus comme des citoyens à part, ne correspondant pas pleinement à la conception territoriale de la citoyenneté (Faum et al., 2003). En effet, cette double logique du législateur se retrouve d'une part dans les législations qui considèrent le nomadisme comme une catégorie de l'action publique, et d'autre part comme un pilier du mode de vie tsigane. D'autre part, il apparaît dans les titres de circulation qui, outre

leurs avantages professionnels et sociaux, reflètent une vision du nomadisme comme potentiellement suspect et dangereux, dont il convient de se prémunir au nom de la sécurité publique (Bidet, 2009).

Le nexus « nomades et insécurité » demeure, car cette loi « reste fondée sur les mêmes considérations que celles qu'elle remplace : le souci de préserver l'ordre sédentaire, le présupposé que constituerait une catégorie dangereuse, qu'il est nécessaire d'identifier et dont il faut réglementer les activités (Reyniers & Patrick Williams, 2000). De plus, cette loi est à la limite de l'illégalité, car elle viole le droit français et le droit international à deux reprises. Les personnes qu'elle identifie comme « sans domicile ni résidence fixes » vivant dans une « résidence mobile » forment une catégorie à part soumise à la possession de documents de voyage qui portent atteinte à leur droit à la liberté, et ce sont les seuls Français soumis à ces titres de circulation. En outre, en 1994, un traitement informatisé des informations nominatives a été mis en place pour assurer un contrôle plus efficace de ces titres de circulation, ce qui constitue, au-delà d'une atteinte relative aux droits des gens du voyage, un aspect de plus d'une approche sécuritaire à leur égard (Bidet, 2009). Le principe de la « commune de rattachement » exige également une période minimale de trois ans sur une commune avant qu'une personne issue de la communauté des gens du voyage puisse être autorisée à s'inscrire sur les listes électorales afin d'exercer son droit et son devoir le plus élémentaire : le droit de vote. Ce délai est de 6 mois pour le reste de la population.

Enfin, l'analyse des méthodes précédemment employées par les autorités pour contrôler les nomades montre que le traitement de ceux-ci par les autorités, même avec la législation de 1969, jugée plus souple que celle de 1912, oscille entre deux logiques. D'une part, ils sont considérés comme un groupe à part, différent du reste de la population française, stigmatisé par sa mobilité et la peur qu'il inspire, et sont donc réprimés en tant que tels ; d'autre part, ils apparaissent comme un ensemble qu'il convient de catégoriser pour mieux le contrôler. Cependant, la fin du carnet anthropométrique illustre une certaine prise en compte des besoins de la population des gens du voyage. Les réajustements successifs des règles de stationnement, l'aide aux collectivités pour la construction de structures adaptées, le soutien à la scolarisation des enfants (Humeau, 1995) marquent une inflexion

par rapport aux objectifs législatifs antérieurs visant l'expulsion des nomades du territoire national. La loi de 1969 avait pour objectif de les intégrer, passant ainsi d'un régime d'exclusion et d'enfermement à un régime d'inclusion ou d'assimilation (Liégeois, 2009).

Si l'abrogation de la loi de 1969²⁴ a quelque peu assoupli la législation concernant les gens du voyage, ils sont encore souvent suspectés de ne pas être de bons citoyens en raison de leur non-adhésion au concept territorial de la citoyenneté. Cette suspicion a légitimé leur surveillance et leur contrôle. Dans un cadre où la citoyenneté repose sur un équilibre de droits et de devoirs (Faum et al., 2003), ils se voient reprocher de ne pas remplir leurs devoirs civiques. Cela a conduit à la mise en place de politiques publiques spécifiques depuis les années 1990 et 2000, qui continuent à les cibler. Comme le note Aubin, du fait de leur mobilité et de l'absence de domicile fixe, et donc sans besoin d'affirmer un titre de propriété, ils ne sont pas solubles dans la communauté nationale. Leur assimilation est ainsi encouragée par une législation exceptionnelle et des mesures réglementaires conçues pour restreindre leur mobilité et résoudre les problèmes auxquels les autorités sont confrontées pour les identifier. Il s'agit essentiellement de protéger les personnes ayant une résidence fixe contre les nomades qui sont perçus comme une menace pour la sécurité publique du simple fait de leur existence (Aubin, 2001).

Les sociologues, les juristes, les urbanistes et les historiens qui analysent les dispositions des lois successives applicables aux nomades démontrent constamment à quel point toutes les législations visant ces groupes ont historiquement favorisé, et continuent de le faire, les processus d'exclusion sociale et de relégation. Elles se focalisent principalement sur la question du stationnement, négligeant les autres aspects de l'existence et de l'intégration sociale des nomades.

²⁴ L'article 195 de la loi Égalité et Citoyenneté publiée le 28 janvier 2017 abroge 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. Dès lors, les dispositions relatives aux titres de circulation (livrets spéciaux de circulation et livrets de circulation) et à la commune de rattachement sont abrogées depuis le 29 janvier 2017.

CHAPITRE III

**POLITISATION ET MISE A L'AGENDA DES POLITIQUES D'ACCUEIL DES GENS DU
VOYAGE : LE STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE, « UNE MENACE A L'ORDRE
PUBLIC »**

INTRODUCTION

« Un État qui rapetisse ses sujets, en vue d'en faire de dociles instruments de ses projets, même si ceux-ci sont bienfaisants, trouvera qu'en réalité avec de petits hommes il ne peut pas faire de grandes choses ».

Johann Gottlieb Fichte, 1762-1814

Cette citation de Johann Gottlieb Fichte, datant du XVIII^e siècle, offre une perspective intéressante pour comprendre l'approche législative du nomadisme et ses implications pour les gens du voyage dans la France contemporaine. À la lumière de l'analyse des deux législations précédentes, il apparaît clairement que la catégorisation du nomadisme en tant que question sensible d'action publique est principalement motivée par sa perception en tant que pratique déviante. Cette perception, comme le souligne Bidet (2009), se traduit souvent par des mesures agressives à l'encontre des gens du voyage. La question de leur stationnement est apparue comme une préoccupation publique importante dans le discours politique à partir des années 1970. Elle acquiert ensuite une plus grande visibilité en raison des tensions qu'elle a créées entre les habitants, les élus et les gens du voyage eux-mêmes, en mettant en évidence leurs conditions d'accueil indignes. Tout au long des années 1980, la complexité de cette question s'est accentuée. Les élus locaux réclament l'intervention de l'État pour faire face à cette « urgence locale », ce qui influe considérablement sur le récit politique concernant les gens du voyage. L'urgence s'est ainsi déplacée de la question du nomadisme lui-même vers la gestion de ce problème public en pleine évolution qu'est le stationnement des gens du voyage.

1 DE LA MOBILITE TRADITIONNELLE AUX DEFIS URBAINS : L'URGENCE DU STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE

Marie Bidet (2009) précise que si les gens du voyage ont de tout temps fait des haltes au cours de leurs voyages, le stationnement des caravanes est devenu problématique à partir des années 1970. Ce changement correspond à l'évolution de la société, au développement urbain et aux mutations du marché économique, qui ont entraîné le déclin des activités

traditionnelles pratiquées par les gens du voyage, telles que le commerce de la ferraille, le rempaillage de chaises et la chine d'antiquités. En conséquence, ils ont commencé à migrer des zones rurales vers les grands centres urbains. Tout comme les populations sédentaires, les gens du voyage se sont installés plus près des centres urbains, limitant leur mobilité selon leur activité professionnelle et leur clientèle, ainsi que les contraintes économiques. Ils développent ainsi de nouveaux parcours, alternant des phases de voyage et des périodes de sédentarisation (Bidet, 2009). Cette évolution a pour conséquence de rendre plus visible le stationnement des gens du voyage et entraîne souvent des conflits avec les riverains. La problématique s'est intensifiée dans le contexte socio-politique des années 1980 et a été relayée par des associations militantes, des élus et les gens du voyage eux-mêmes.

Dès les années 1980, des rapports abordant cette situation de plus en plus conflictuelle ont été publiés. Cette urgence était abordée sous deux angles : l'ordre public et la santé. Ces aspects ont été mis en exergue dans les rapports des années 1990, invitant les législateurs à répondre à l'urgence exprimée par les responsables locaux.

En décembre 1980, Paul Bideberry, inspecteur honoraire des affaires sociales, a publié un rapport sur la situation des gens du voyage proposant des mesures pour améliorer leurs conditions de vie²⁵. Cette période est également marquée par des initiatives visant à valoriser et à respecter les cultures minoritaires. Le 14 mars 1981, le Président de la République a proclamé le droit à la différence, traduisant la volonté du gouvernement de l'époque de promouvoir les cultures minoritaires et la liberté de vivre différemment dans la société majoritaire. Le cas des gens du voyage relève de ce cadre. En effet, comme le note Jean-Baptiste Humeau (1995), « *en 1981, le ministre de la Solidarité reprend à son compte le courant qui cherche à mieux accueillir les familles du voyage, non pas pour favoriser leur sédentarisation, mais pour permettre l'exercice d'un mode de vie fondé sur une mobilité géographique* » (Humeau, 1995, p.72).

²⁵ Paul Bideberry, La situation des gens du voyage et les mesures proposées pour l'améliorer, Rapport au Premier ministre Raymond Barre, commandé le 30 juin 1980, décembre 1980, 31 p. À l'époque M. Bideberry est Inspecteur général honoraire des affaires sociales.

Ces approches semblaient donc plus ou moins en rupture avec celles des pouvoirs publics précédents. En particulier, la nécessité d'intégrer cette population par la sédentarisation, mise en évidence par le rapport Delamon de 1990, a jeté les bases de la loi Besson de 2000 (Bidet, 2009, p.120). En effet, la politique à l'égard des gens du voyage a été marquée par une certaine ambivalence, essayant de concilier deux objectifs contradictoires, comme le souligne le rapport Delamon. Il s'agissait d'une part, d'un statut spécifique qui réduirait les anciennes discriminations à l'égard des itinérants, mais qui, en raison du flou juridique qui entoure la définition des catégories d'itinérants, ne supprimait pas totalement le contrôle et la prévention. D'autre part, les pouvoirs publics ont tenté d'améliorer leurs conditions sociales, mais ont tâtonné sur la manière d'atteindre cet objectif. Alors que pendant près de quinze ans, l'accent a été mis sur l'assimilation par le biais de la sédentarisation, un autre objectif s'est progressivement imposé, celui de l'intégration et l'accès à l'égalité des droits tout en respectant le mode de vie librement choisi (Dalemon, 1990, p.40).

Tout en reprenant en partie les conclusions du rapport Bideberry de 1980, Dalemon met l'accent sur la scolarisation, l'intégration socioprofessionnelle, la protection sociale et la reconnaissance par l'État des différences linguistiques et culturelles. Il proposa également d'assouplir les mesures de contrôle à l'encontre des gens du voyage, en insistant sur la nécessité de prendre en compte leur habitat traditionnel, qu'il soit fixe ou mobile, dans la mesure où il conditionne leurs possibilités professionnelles, leur santé, leur éducation et leur vie de famille. Dès lors, légiférer sur les questions relatives aux voyageurs est devenu une nécessité évidente.

2 DES TENSIONS LOCALES A UNE POLITIQUE NATIONALE : L'ESSAI LEGISLATIF DE 1990 SUR LE STATIONNEMENT DES GENS DU VOYAGE

En réponse aux préoccupations pressantes des élus locaux concernant le stationnement « sauvage » des caravanes de gens du voyage dans leurs communes et à divers rapports, notamment celui du préfet Delamon soulignant la nécessité de mettre en place des structures d'accueil pour ces populations, il est devenu impératif de légiférer sur cette question. Les élus locaux ont été presque unanimes à s'opposer au stationnement sauvage,

perçu comme une nuisance due à la fois à des raisons objectives ainsi qu'à des aprioris des populations sédentaires vis-à-vis des gens du voyage (Delamon, 1990).

En effet, la réticence des collectivités locales à ne pas mettre en place des équipements d'accueil des gens du voyage, comme le souligne Marie Bidet (2009), tenait principalement à deux préoccupations : l'absence de garanties pour refuser l'accueil des groupes supplémentaires et l'absence d'exonération de l'obligation d'accueil pour les communes qui participaient à la création d'une aire d'accueil par l'intermédiaire d'un syndicat intercommunal (Bidet, 2009, p.125). Il était donc urgent de trouver une solution au problème du stationnement, non seulement pour les gens du voyage, mais aussi pour les maires qui étaient confrontés à de nombreux défis. L'intervention du législateur était donc très attendue par toutes les parties concernées, qu'il s'agisse des gens du voyage ou des élus locaux. Ces appels à l'intervention législative visaient trois objectifs principaux. Il s'agit d'obliger toutes les communes à réaliser des aires de stationnement pour les gens du voyage, de définir l'étendue de cette obligation en fonction de la taille de la commune et de renforcer les pouvoirs des maires ayant créé des aires de stationnement. Cela leur permettrait, le cas échéant, de réglementer le stationnement dans le reste de la commune (Dalemon, 1990).

La proposition du préfet Delamon de mettre à disposition des communes des aires de stationnement pour les gens du voyage a constitué un compromis idéal. Elle garantissait aux maires la possibilité d'interdire le stationnement des caravanes ailleurs sur leur territoire. Mais le rapport insiste aussi sur le fait que la politique en faveur des gens du voyage doit englober les aspects juridiques, économiques, sociaux, éducatifs et culturels, car cette population, essentiellement composée de Français, ne doit pas être assimilée, un objectif illusoire, mais adapté à une société en mutation dans le respect de son identité.

Lors des débats parlementaires sur la loi Besson du 31 mai 1990, qui portait sur le droit au logement, l'accent a été mis uniquement sur le stationnement des caravanes de gens du voyage et sur la nécessité d'une intervention de l'autorité publique. Ce sujet n'a pas fait l'objet d'une attention particulière de la part des médias nationaux, mais a été évoqué de façon récurrente dans la presse régionale, qui a mis en lumière des cas de stationnement problématiques (Bidet, 2009). La question du stationnement des gens du voyage est donc

apparue comme une urgence locale nécessitant la création d'aires d'accueil et donnant aux maires le pouvoir et les moyens pour interdire les stationnements illégaux.

En dépit de l'opposition du Sénat et du ministre du Logement, l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 a introduit des dispositions relatives à l'accueil des gens du voyage (**cf. encadré 3**), marquant ainsi une première tentative législative de prise en compte des conditions spécifiques d'accueil des gens du voyage (Besson, 1999, p.127). Cet article fait de l'accueil des gens du voyage une obligation légale pour les communes, rappelée par la circulaire du 10 juillet 1980²⁶ et l'arrêt du Conseil d'État de 1983²⁷. Les circulaires d'application prévoient la nécessité de réaliser des aires de stationnement, et autorisent éventuellement l'interdiction de stationnement des gens du voyage une fois l'aire réalisée. En revanche, elle donne une valeur juridique à l'obligation qui incombe aux communes d'assurer l'accueil des gens du voyage.

Encadré 3 : Art. 28 de loi du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement

« 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 ».

Cependant, cet article n'était pas exempt de critiques. Il présentait un paradoxe, puisqu'il établissait une obligation d'accueil des gens du voyage dans une loi visant à mettre en

²⁶ Circulaire du 10 juillet 1980 relative aux modalités de financement d'aires de stationnement pour les gens du voyage

²⁷ Conseil d'État, 1/4 SSR, du 2 décembre 1983, 13 205, publié au recueil Lebon (<https://www.legifrance.gouv.fr/>)

œuvre le droit au logement, alors que les caravanes, habitat permanent des gens du voyage, n'étaient pas considérées comme un logement²⁸. De plus, cette situation et la vision stigmatisante des gens du voyage en tant que groupe marginalisé posaient deux problèmes : leur intégration risquait d'être limitée aux aires de stationnement, et l'article 28 semblait imposer les aires d'accueil comme seule solution d'arrêt sur l'ensemble du territoire national, à l'exclusion des plus petites communes (Reyniers & Williams, 2000).

L'esprit de cet article soulève des interrogations quant aux motivations premières des élus sur l'articulation entre la lutte contre la précarité, mise en avant lors de l'élaboration de cette loi, et sa cohérence avec les dispositifs prévus, notamment les aires d'accueil. Les élus paraissent en effet plus sensibles à la question du stationnement des gens du voyage qu'à la promotion d'un mode de vie itinérant (Bidet, 2009). Ainsi, ils font valoir auprès de leurs administrés que la loi leur impose de réaliser des aires d'accueil, et qu'ils se portent garants de leur application. Cela implique qu'ils ne partagent pas nécessairement l'opinion du législateur, même s'ils l'ont invité instamment à agir en légiférant sur cette situation. Ainsi, en dépit de la volonté du législateur de répondre rapidement à leur appel à agir sur le stationnement des gens du voyage et aux mesures qu'ils proposent, la situation n'évolue pas.

À l'instar des mesures précédentes préconisées par les décrets et circulaires précités sur la nécessité de créer des aires d'accueil pour les gens du voyage, l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 n'a pas eu d'impact particulier sur les collectivités locales. En effet, la loi ne prévoit aucune sanction aux communes qui ne respecteraient pas leur obligation d'accueil, alors qu'elle impose à chaque département d'élaborer un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. Ainsi, que les départements élaborent ou non un schéma

²⁸ La caravane est définie par le code de l'urbanisme comme « le véhicule ou l'élément du véhicule qui, équipé pour le séjour ou l'exercice d'une activité, conserve en permanence des moyens lui permettant de se déplacer par lui-même ou d'être déplacé par simple traction ». (Décrets n° 72-37 du 11 janvier 1972 et n° 84-227 du 29 mars 1984 relatifs au stationnement des caravanes, article R.443-2 du code de l'urbanisme. La caravane a été reconnue comme domicile, bénéficiant du principe d'inviolabilité par le Conseil constitutionnel en 1983 (Conseil constitutionnel, décision n° 83-164 DC du 29 décembre 1983).

départemental, que les communes réalisent ou non des aires d'accueil, aucune mesure ne permet de les y contraindre, et si certaines communes décident de les réaliser, c'est pour pouvoir expulser plus facilement les gens du voyage en stationnement illicite.

Au-delà des difficultés exposées ci-dessus quant à la cohérence et à l'efficacité de cette politique d'accueil, celle-ci requiert la mise en œuvre d'un effort de solidarité au niveau des collectivités locales, appuyé par un leadership politique sérieux (Bidet, 2009). Ainsi, les politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage ne doivent plus être la prérogative de quelques-uns, elles doivent intéresser l'ensemble du pays (Chanal, 2005). Ainsi, en l'absence de mesures coercitives pour les collectivités, de nombreuses communes ont délibérément refusé d'accueillir les gens du voyage (Charlemagne, 2001), alors même que cette intervention était envisagée en tant que garante d'une mise en œuvre nationale (Bidet, 2009). Néanmoins, cette tentative de législation sur l'accueil des gens du voyage a permis de faire comprendre aux communes et aux administrations l'existence d'une obligation de respecter le mode de vie itinérant des gens du voyage en mettant à leur disposition des aires de stationnement. L'impulsion donnée par la loi du 31 mai 1990, puis celle du 5 juillet 2000, comme nous le verrons ci-après, a en quelque sorte obligé les départements et les communes à approfondir leur réflexion sur la question des gens du voyage et les réponses à y apporter, et à trouver un équilibre entre les droits et les devoirs des collectivités locales et des gens du voyage.

3 LOI DU 5 JUILLET 2000 RELATIVE A L'ACCUEIL ET A L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE : À LA RECHERCHE D'UN EQUILIBRE ENTRE LES DROITS ET LES DEVOIRS

Le contexte dans lequel s'inscrit la législation antérieure relative à l'accueil des gens du voyage s'explique par les pressions exercées sur le législateur par les élus locaux confrontés à la question du stationnement sauvage des gens du voyage. L'article 28 de la loi du 31 mai 1990 imposait la réalisation d'aires d'accueil pour les gens du voyage dans les communes de plus de 5 000 habitants. Malgré l'intention du législateur, peu de communes ont rempli cette obligation et le stationnement des caravanes des gens du voyage a continué à préoccuper les élus. En l'absence d'aires de stationnement dédiées, les élus se trouvent confrontés à de nouvelles pratiques de stationnement, comme

l'occupation des infrastructures publiques en groupes importants et difficiles à expulser (Bidet, 2009 ; Provot, 2004). Cependant, contrairement aux législations précédentes, celle-ci jouit d'un large retentissement au niveau national tant au niveau politique que médiatique.

3.1. LE DEFI DE LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 28 DE LA LOI DE 1990

Les enquêtes menées en septembre et avril 1992 et en août 1995, postérieurement à l'entrée en vigueur de l'article 28, ont montré que seule une vingtaine de départements disposaient d'un schéma départemental d'accueil comme prévu par la loi. À la veille des débats parlementaires sur le projet de loi relatif à l'accueil des gens du voyage de 2000, seuls 38 départements disposaient d'un tel document (Bidet, 2009). En outre, un nombre important de départements avaient à peine amorcé les réflexions préalables à l'élaboration de ce document, tandis que plus d'un tiers d'entre eux n'avaient entrepris aucune démarche en ce sens²⁹. En ce qui concerne les 1 739 communes soumises à l'obligation d'accueil des gens du voyage, seul un quart d'entre elles ont mis en place des structures d'accueil. Sur les 30 000 places prévues par l'article 28, 30 % seulement ont été réalisées, dont plus de la moitié ne répondaient pas aux exigences d'une vie décente (Aubin, 2000, p.38).

Ces données suggèrent que l'article 28 de la loi du 31 mai 1990 a été un échec, dans la mesure où peu de départements et de communes ont rempli leurs obligations légales de mise en œuvre de schémas départementaux ou de construction d'aires d'accueil pour les gens du voyage. Or, ces schémas, indispensables pour évaluer les besoins locaux en matière d'accueil et pour prévoir les structures nécessaires³⁰, constituent la base de la prise de décision et de la coordination entre les autorités responsables (Bidet, 2009). Le schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage, copiloté par le président du

²⁹ Louis Besson, Journal officiel de l'Assemblée nationale, 28 avril 1998, p.3098

³⁰ Circulaire d'application du 16 mars 1992 relative au schéma départemental, Journal officiel 3 avril 1992, p.4994.

conseil départemental et le préfet, peut être adopté unilatéralement par ce dernier en l'absence d'accord avec les partenaires.

La proposition de loi sur l'accueil des gens du voyage s'inscrit dans un contexte tendu, marqué par l'évolution des formes de mobilité des gens du voyage. Les observateurs ont noté la multiplication des stationnements de caravanes dans les zones industrielles, sur les parkings des centres commerciaux, sur les terrains municipaux et dans d'autres lieux visibles, souvent en raison de la migration des gens du voyage des zones rurales vers les centres urbains, à la recherche d'opportunités professionnelles. Ce phénomène a provoqué l'exaspération des élus locaux et de fréquentes altercations avec les riverains, qui ont parfois dégénéré en affrontements violents. Les gens du voyage, confrontés à des réactions inhospitalières de la part des municipalités et des habitants, ont adopté des stratégies axées sur le nombre pour rendre l'expulsion plus difficile.

À cela s'ajoutent les rassemblements religieux estivaux, qui peuvent réunir jusqu'à 200 caravanes, et face auxquels les autorités locales se retrouvent démunies. Pour les gens du voyage, les grands rassemblements sont l'occasion de retrouver leur famille élargie en cours de route et de renforcer la prévention d'éventuelles expulsions. Pour d'autres, au contraire, se déplacer en grand nombre est un moyen d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'absence ou l'insuffisance de terrains aménagés. Quoi qu'il en soit, la présence de ces rassemblements sur le territoire est, pour les élus, le présage d'une situation qui pourrait rapidement dégénérer (Bidet, 2009).

Ainsi, face à la portée limitée de la loi de mai 1990, l'intervention du législateur apparaît à nouveau comme une absolue nécessité, face aux discours des élus et à l'exaspération de leurs administrés, de plus en plus hostiles à la présence des gens du voyage. Il y a donc lieu de légiférer sur ce qui est alors désigné comme une « urgence locale » indispensable à la préservation de la paix sociale. Les élus ayant trop attendu de cette législation, *« le constat d'échec prend le goût d'amertume et le climat est tel, d'incompréhension et de conflits latents, qu'il faut ouvrir le dossier à la critique, avant que ne se mettent en place de nouvelles mesures, plus coercitives encore, au nom d'une obligation d'ordre social »* (Provot, 2004).

3.2.LA LOI DU 5 JUILLET 2000 : LEGIFERER POUR PRESERVER LA PAIX SOCIALE

Les difficultés apparaissent dès que se pose la question du stationnement des populations itinérantes (Robert, 2006). Qu'il s'agisse des élus, des commerçants ou des riverains, le stationnement des gens du voyage n'est apprécié que lorsqu'il a lieu dans la commune voisine, ou du moins « pas sur notre territoire ». Leur présence sur le territoire fait l'objet de tous les fantasmes, mêlant crainte et rejet. L'action publique est à nouveau sollicitée pour trouver un équilibre qui rendrait moins conflictuelles les relations entre les gens du voyage, les élus et leurs administrés.

La présence de caravanes de gens du voyage est de moins en moins tolérable, en raison de l'indécence des conditions de vie dans lesquelles ils se trouvent et des troubles supposés à l'ordre public. Les riverains « *ont peur et son déroutés par le cadre dans lequel vivent les gens du voyage et par les activités professionnelles* » (Bidet, 2009, p.143). En outre, les représentations négatives de l'opinion publique associant cette population à la criminalité exacerbent les tensions. Aux yeux des riverains, leur présence signifie le développement de toutes sortes de délinquances (vols, violences, escroqueries). Si leur visibilité, due au nombre parfois imposant de caravanes, « *ne facilite pas une inscription discrète dans l'espace urbain, elle favorise en revanche des prises de position alarmistes : ce sont des spécialistes de l'invasion. Ce sont des envahisseurs du troisième type* » (Robert, 2006, p. 149-150). L'exemple le plus frappant de cette représentation des gens du voyage comme envahisseurs nous est donné par le monde universitaire grenoblois. En 2000, l'Université Stendhal (dissoute aujourd'hui dans la Communauté Université Grenoble Alpes) a lancé un appel d'offres dont l'intitulé est : « *étude portant sur la protection du domaine universitaire de l'agglomération grenobloise contre l'envahissement par les nomades (...). Caractéristiques principales : définition des concepts de protection à mettre en œuvre concernant les espaces publics et le contrôle des accès du campus* »³¹.

Les riverains, et parfois même les entreprises, font émerger l'idée inquiétante que si les pouvoirs publics ne font pas plus pour mettre fin aux stationnements illégaux de ces populations, les riverains eux-mêmes se chargeront de faire respecter l'ordre perturbé par

³¹ Bulletin officiel des Annonces de Marchés publics, Edition du 22 juin 2001, n° 115, p.62.

leur présence (Rober, 2006). Le législateur est donc confronté à un double défi. D'une part, il doit concevoir une législation spécifique qui permette de trouver un équilibre entre les droits et les devoirs des gens du voyage d'une part, et des autorités locales d'autre part. Comme le rappelle Besson, soit les pouvoirs publics tentent de respecter un mode de vie, et acceptent que la liberté de circulation soit constitutionnelle en France depuis plus de deux siècles, « *ou bien on se contente d'une conflictualité en fermant les yeux et en ne se posant pas la question de savoir où tout cela peut conduire. Ou bien on se dit qu'on est dans une société qui doit organiser pour être apaisée, pour être moins conflictuelle, pour être respectueuse de ses diverses composantes et on tente d'ordonner les choses en définissant les droits et devoirs de chacun* »³².

3.3. LOI DU 5 JUILLET 2000 : TROUVER UN EQUILIBRE ENTRE LES DROITS ET LES DEVOIRS

L'objectif premier de la loi du 5 juillet 2000 est d'établir un équilibre raisonnable entre, d'une part, la liberté de circuler consacrée par la Constitution et le souhait des gens du voyage des conditions de stationnement décentes et, d'autre part, les préoccupations des élus locaux qui craignent que les installations non autorisées ne posent des problèmes de coexistence avec les habitants. Les politiques publiques, comme le note Gotman (2004), recherchent intrinsèquement l'équilibre, et le projet concernant l'organisation de l'accueil des voyageurs ne fait pas exception à la règle. Néanmoins, dans ce cas, l'équilibre consiste à aligner les droits et les devoirs des gens du voyage sur ceux des communautés d'accueil et vice-versa. L'atteinte de cet équilibre est cruciale pour obtenir la coopération des maires réfractaires à l'accueil de ces populations dans leur municipalité.

Lors des débats autour de ce projet de loi, les élus ont cherché à lever la méfiance dont ils faisaient l'objet du fait de la non-application de la loi précédente, à obtenir de l'État des garanties sur leur droit d'expulsion et à asseoir leur autorité comme hôtes (Gotman, 2004). Ils ont invoqué l'impression d'un déséquilibre entre les droits et les devoirs des voyageurs en tant que citoyens (Aubin, 2005). La recherche de cet équilibre, pour certains, impliquait de définir les obligations d'accueil des collectivités locales comme une condition de leurs

³² Besson cité par Marie Bidet, 2009, p.146

droits d'expulsion, ou inversement, les droits d'expulsion des collectivités locales comme une condition préalable à leurs obligations d'accueil (Gotman, 2004).

Un point commun entre les élus de tous bords politiques est la nécessité de poser des conditions préalables à l'accueil des gens du voyage sur les territoires communaux. Les élus locaux considèrent que l'accueil des voyageurs est préjudiciable à la collectivité et qu'il doit donc faire l'objet d'une compensation. Ils motivent ce besoin de contrepartie en arguant que la construction et la gestion des aires d'accueil exposent les maires aux critiques de leurs administrés en raison des nuisances liées à la présence de ces populations (Gotman, 2004 ; Aubin, 2005). Ainsi, en échange de l'accueil, les élus exigent que les gens du voyage se soumettent à la loi et la respectent au même titre que les autres citoyens français, en veillant à ce que les aires d'accueil ne soient pas des zones de non-droit et que leur taille soit à dimension humaine pour pouvoir être gérées par les collectivités³³.

Les opportunités législatives en la matière étant rares, les élus se sont empressés d'intégrer des mesures de contrôle étendues dans le projet de loi, en se concentrant davantage sur le rééquilibrage que sur les droits fondamentaux des gens du voyage. Ainsi, la loi aborde des questions telles que la santé publique, la sécurité, la tranquillité. Ce cadrage renforce l'idée que la législation traite avant tout de la question spécifique de leur stationnement plutôt que de leur offrir des conditions de vie dignes. Comme l'a souligné un sénateur, « *nous ne pourrions pas répondre à un besoin d'habitat traditionnel sans offrir un nombre de places suffisant ni faire face au mouvement de rejet de la différence par la population sans qu'un équilibre soit bien perçu entre les droits et les devoirs* »³⁴. Ainsi, pour les élus locaux, la tolérance et l'acceptation du mode de vie des voyageurs sont subordonnées à leur présence discrète dans les espaces publics (Gotman, 2004) et à la clarté de leurs responsabilités, par exemple en cas de vandalisme (Assemblée nationale, 23 mai 2000).

Si la législation initiale sur le stationnement des voyageurs a été quelque peu musclée (Bidet, 2009), elle a posé les jalons de la loi du 5 juillet 2000, affirmant la mise en œuvre des schémas départementaux et l'obligation pour les grandes communes de se doter

³³ Sénat, 21 juin 2000.

³⁴ Sénat, 2 février 2000

d'aires d'accueil. Cette loi n'a pas fondamentalement modifié les législations antérieures, mais a mis l'accent sur l'obligation d'équiper les aires sous peine de sanctions administratives tant pour les gens du voyage que pour les collectivités (Provot, 2000).

Pourtant, dix-sept ans après la mise en œuvre de cette politique publique, considérée comme un tournant dans l'action publique à l'égard des gens du voyage, la question de leur stationnement reste entière, beaucoup de communes étant encore réticentes à les accueillir dignement et convenablement. La paix sociale promise en échange de la création d'aires d'accueil reste précaire, en raison des tensions persistantes entre les gens du voyage, les élus et les riverains.

4 POLITIQUES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : ENTRE RUPTURE ET CONTINUITÉ ?

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a été conçue par le législateur avant tout pour résoudre le problème du stationnement des gens du voyage dans les communes. Elle reflète les ambiguïtés d'un problème national complexe qui se répercute au niveau local. Les communes concernées rechignent à s'emparer de la question de manière autonome, craignant d'être les seules à le faire. Ainsi, la législation sur le stationnement des caravanes est apparue comme un moyen de réguler des problèmes locaux en harmonisant des intérêts divergents. Le parcours jusqu'à la finalisation de la loi le 22 juin 2000 a nécessité six relectures (trois à l'Assemblée nationale et trois au Sénat), ce qui témoigne de la complexité de la question des gens du voyage. Les élus ont hésité entre l'inclusion souhaitée par le gouvernement et l'exclusion préférée par les riverains (Bidet, 2009). Finalement, c'est une hospitalité façonnée par le droit qui a été accordée aux gens du voyage, sur la base d'une démarche unilatérale matérialisée par le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (Gotman, 2004).

Comme nous l'avons vu plus haut, la nouvelle intervention publique visait à équilibrer les droits et les devoirs des gens du voyage et des collectivités. Au-delà de ces objectifs, cette action publique apparaît comme une fusion de deux logiques héritées des législations précédentes : un contrôle national permanent et l'organisation de l'accueil des voyageurs. En effet, comme le note Marie Bidet, si les gens du voyage ne sont plus présentés comme

une population dangereuse à éloigner des campagnes françaises, ils restent référencés comme une catégorie d'action publique en termes d'accueil, ainsi que dans sa dimension de contrôle (Bidet, 2009). De la loi de 1969 sur les activités itinérantes à son abrogation par la loi Égalité et Citoyenneté de 2017³⁵, le contrôle de ces populations s'est exercé à travers les titres de circulation. La loi Besson du 5 juillet 2000 a déplacé ce mécanisme de contrôle vers les aires d'accueil, en fournissant des informations détaillées sur les entrées et sorties des familles, leur localisation, la durée du séjour et les lieux fréquentés. Cependant, considérer ces lieux d'accueil comme de simples « outils de contrôle social » (Provot, 1996 ; Robert, 2006 ; Bidet, 2009) est une simplification abusive. Alors que les législations précédentes tendaient à décourager les gens du voyage de leur mode de vie nomade, la loi Besson, bien qu'ayant une dimension de contrôle, leur permet tout de même de poursuivre leurs déplacements.

Les aires d'accueil, spécialement aménagées et accessibles uniquement à la communauté des voyageurs, servent de double plate-forme de contrôle. À l'échelle nationale, il s'agit de lieux d'accueil facilement identifiables qui renseignent sur la localisation exacte de chaque famille, son aire de stationnement, la période et sa composition. Au niveau local, les aires d'accueil renseignent sur les personnes qui y séjournent et donnent accès à des informations plus complètes. L'informatisation des entrées et des sorties, l'enregistrement systématique des plaques d'immatriculation, la composition des familles et les sources de

³⁵ C'est l'article 195 de « la loi égalité et citoyenneté » qui a abrogé la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969. Cette abrogation du statut administratif des gens du voyage est d'application immédiate. Dès lors, les dispositions relatives aux titres de circulation (livrets spéciaux de circulation et livrets de circulation) et à la commune de rattachement sont abrogées depuis le 29 janvier 2017.

En conséquence : les demandes en cours (demandes initiales, de prorogation, de déclaration de perte de ces titres de circulation...) qui n'auraient pas été suivies d'effet avant le 29 janvier 2017 sont devenues sans objet faute de base légale, seules sont concernées les personnes pour lesquelles le livret de circulation aura pu être fabriqué avant cette date ; le visa des commissaires de police et des commandants de brigade de gendarmerie, qui étaient habilités à le délivrer, en application de l'article 4 de la loi du 3 janvier 1969 et de l'article 8 du décret n° 70-708 du 31 juillet 1970 portant application de cette loi, a également été supprimé.

revenus facilitent le suivi des déplacements de ces populations. Par ailleurs, les schémas départementaux des gens du voyage, en cherchant à mieux connaître leurs déplacements, remplissent également cette mission de contrôle. Le schéma de l'Aveyron, par exemple, a permis la création d'une base de données partagée contenant des informations telles que les parcours, le nombre de familles, le comptage des caravanes, les itinéraires des groupes, les périodes d'accueil, les groupes d'habités, etc.³⁶ Cette base de données est mise à jour régulièrement.

Ainsi, les politiques d'accueil et d'hébergement des gens du voyage apparaissent comme un savant mélange de logique de contrôle, bien qu'adouci par rapport au passé, et de souci d'offrir des conditions d'hospitalité décentes. Les aires d'accueil, tout en organisant leur stationnement et en évitant les installations non autorisées, les séparent également du reste de la population, facilitant ainsi leur identification.

Cependant, comme toute intervention publique, la loi Besson de 2000 introduit une pratique ségrégative, obligeant les familles à stationner dans des zones désignées et institutionnalisant leur ostracisme. Ce cloisonnement forcé isole les gens du voyage des tissus socio-urbains, exacerbant leur stigmatisation. L'espoir d'intégration, que cette intervention publique prétendait sauvegarder, est alors compromis. Ainsi, la loi Besson de 2000 s'inscrit dans la continuité des législations précédentes en matière d'exclusion des gens du voyage.

³⁶ Schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage, 2013-2016 du département de l'Aveyron, p.32

CHAPITRE IV

ENTRE STATIONNEMENT INTERDIT ET TERRITOIRE INTERDIT : LA PRATIQUE DU TERRITOIRE DES GENS DU VOYAGE

INTRODUCTION

Dix ans après la première tentative législative de 1990 sur l'accueil des gens du voyage, Louis Besson, alors secrétaire d'État au logement, tirant les leçons des insuffisances de la loi initiale, propose une nouvelle mouture plus précise et plus incitative. Jugée ambitieuse par la Cour des comptes³⁷, cette refonte se voulait la panacée aux défis de l'accueil et de l'intégration des gens du voyage dans la société. La loi sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage, ou la loi Besson II, a introduit à la fois des mesures incitatives pour que les communes facilitent leur accueil, et des dispositions visant à interdire le stationnement non autorisé dans les communes qui remplissent leurs obligations en matière d'accueil. Aussi, l'État a-t-il entrepris de subventionner partiellement les coûts de construction et de gestion de ces infrastructures.

Deux décennies plus tard, elle affiche un taux de réalisation plutôt positif concernant les aires d'accueil. L'objectif initial était de créer 41 569 places d'accueil, réparties sur 1 867 aires d'accueil et 350 aires de grand passage sur l'ensemble du territoire national. À partir de 2010, le nombre de places créées a augmenté de manière significative. Fin 2015, 26 873 places étaient disponibles, soit une hausse de 25 % par rapport à 2010. Néanmoins, le nombre de places prévu par les schémas départementaux a été revu à la baisse par rapport à l'objectif initial de 41 569 places. Néanmoins, le nombre de places prévu par les schémas départementaux a été revu à la baisse par rapport à l'objectif initial de 41 569 places. Selon les dernières données de la Cour des comptes (février 2017), le taux de réalisation s'élevait à 69 % fin 2015. Malgré ce taux global satisfaisant, d'importantes disparités demeurent. À la fin de la période examinée, seuls 17 départements avaient pleinement rempli leurs obligations légales. En revanche, des régions comme l'Île-de-France (3 190 au lieu de 5 471), la Provence-Alpes-Côte d'Azur (38 % de l'objectif atteint) et le Nord-Pas-de-Calais (936 sur 2 498) affichent des taux de réalisation très faibles. Selon la Cour des comptes, cette situation expose plus de 12 000 familles à l'errance ou à la précarité. Il est à préciser que parmi les places créées, seules 58 à 60% sont effectivement occupées, et que lorsque les aires d'accueil ne sont pas suroccupées, elles sont désertes. Cette situation tient au fait

³⁷ Rapport thématique de la Cour des comptes sur l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage de 2012

que les aires d'accueil sont souvent situées dans des zones excentrées, exposées à toutes sortes de nuisances, ou dans des zones qui ne correspondent pas aux pratiques de mobilité des gens du voyage.

En outre, la Fondation Abbé Pierre, dans son rapport 2017 sur l'état du mal-logement en France, s'est inquiétée des conditions de vie des gens du voyage. Notant la révision à la baisse de l'objectif de 41 569 à 38 844 places, elle a appelé à la vigilance sur la faible mobilisation des acteurs pour développer des solutions d'habitat adaptées aux gens du voyage, répondant à leur souhait d'un ancrage territorial sans renoncer à se déplacer une partie de l'année. Ce déficit d'engagement des acteurs, couplé à la pénurie de logements, conduit souvent les familles à se sédentariser dans les quelques interstices urbains qui leur restent encore accessibles. Ainsi, beaucoup achètent des terrains dans des zones non constructibles qu'ils aménagent parfois au mépris des règles d'urbanisme, s'exposant ainsi à diverses tracasseries juridiques et sanitaires. De plus, selon un rapport de la FNASAT, couvrant 86 départements, les besoins latents en matière d'habitat concerneraient près de 206 600 personnes en France³⁸.

Dans le cadre de notre recherche dans le département de l'Aveyron, nous avons cherché à dialoguer avec différents acteurs. Notre objectif premier était de comprendre l'impact réel de l'intervention publique sur la régulation de la mobilité des voyageurs. Nous avons discuté avec les gens du voyage de leurs pratiques territoriales, des raisons pour lesquelles ils s'installent ou non sur les aires d'accueil, et de leurs expériences en matière d'acquisition de terrains non-constructibles. Nous avons aussi consulté les acteurs publics (collectivités, associations, services de l'État) pour comprendre comment ils se mobilisent et organisent l'accueil de ces populations et abordent les questions mal ou non traitées dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

³⁸ FNASAT-Gens du voyage, « Ancrage et besoins en habitat des occupants de résidence mobile », juin 2016

1 EXPLORER LES MOBILITES DE LA COMMUNAUTE DES VOYAGEURS : AU-DELA DU STEREOTYPE D'UNE ERRANCE SANS OBJECTIFS

Qu'il s'agisse des pouvoirs publics, de l'opinion publique ou des médias, la question des gens du voyage a quasiment toujours été envisagée sous le seul prisme d'une mobilité errante, sans but, qu'il convient d'encadrer, d'organiser et de contrôler. Dans le cadre de ce mémoire, nous avons souhaité découvrir ce qui caractérisait réellement les familles rencontrées, en nous mettant à l'écoute de leurs pratiques de mobilité et de leur rapport au territoire.

1.1 MOBILITE DES GENS DU VOYAGE : NAVIGUER ENTRE OPPORTUNITES PROFESSIONNELLES ET CONTRAINTES SOCIETALES

L'itinérance est sans doute le trait le plus caractéristique du mode de vie des gens du voyage, c'est du moins ce que pense la grande majorité de la population française, ainsi qu'en témoigne le dernier rapport annuel de la Commission nationale consultative des droits de l'homme sur la lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie³⁹. De ce fait, ils sont souvent perçus comme n'ayant pas d'attaches territoriales et pratiquant une mobilité erratique. Or, « *la mobilité et, plus globalement, le nomadisme des Tsiganes et des Voyageurs correspondent à un mode de production social et économique particulier qui, en substance, n'a rien de marginal* » (CNCDH, 2016, p.132).

De nos rencontres et échanges avec les gens du voyage du département de l'Aveyron, il ressort une grande diversité des profils de mobilité des familles et de leur rapport au territoire. Si certains continuent à se déplacer l'été pour des activités saisonnières, des pèlerinages ou des visites familiales, d'autres ne voyagent plus depuis longtemps et limitent leurs déplacements aux aires d'accueil locales, comme c'est le cas pour certaines familles de l'aire de Rodez Agglomération. Les propos de cette personne illustre bien ce dernier cas de figure en affirmant que, « *bah nous, on quitte ici quand c'est fermé l'été et comme ils ne ferment pas toutes les aires en même temps, on va sur l'autre et s'il y a de place, on va sur dans le parc équestre à côté* » (Terrain, avril 2017). Une autre personne

³⁹ CNCDH : rapport annuel de lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie, 2016, p.132

déclare que, « *nous on voyage que les aires à côté et parfois on va sur l'aire de grand passage quand c'est ouvert, on peut aller loin, on travaille ici et on est d'ici, on a nulle part où aller et de toute façon y a pas de place* » (Terrain, avril 2017). Ces exemples illustrent la nature variée de la mobilité parmi les voyageurs, allant de voyages saisonniers à des déplacements plus localisés et contraints dans leurs régions familières.

Quelques-unes, cependant, alignent leurs mobilités sur des opportunités professionnelles, que ce soit dans le département ou à l'échelle de la France. Par exemple, une famille de Saint-Affrique se déplace de Grenoble à Marseille puis à Saint-Affrique. D'autres, à l'image des gadjé (non-voyageurs), quittent chaque matin l'aire d'accueil pour aller au travail, parfois en dehors du département de résidence, et reviennent le soir. Ils ont presque la même routine de travail classique que n'importe quel autre Français. Pour les voyageurs, la mobilité est avant tout un moyen de saisir toute opportunité d'emploi, quelle que soit la distance par rapport au domicile, pour subvenir aux besoins de leur famille. Néanmoins, beaucoup reconnaissent que « *ce n'est plus comme avant* » et que « *maintenant les gens nous donnent plus de boulot, ils n'ont pas besoin qu'on vienne réparer des chaises, puis la ferraille, c'est interdit* » (Terrain, mars 2017). Bien qu'ils ne plus l'itinérance « comme avant », ils en conservent néanmoins une certaine nostalgie, et semblent avoir été rattrapés par l'évolution technologique, comme le souligne le propos de cet homme : « *avant on faisait l'aiguillage des couteaux ou des trucs comme ça maintenant, y a des machines pour ça puis vous savez les voyages sont pas savants pour travailler comme les sédentaires* » (Terrain mars 2017).

Les chercheurs qu'intéressent à cette population soulignent souvent leur remarquable capacité de résilience et d'adaptation dans le cadre de leurs activités professionnelles. Leurs activités « *s'insèrent dans l'économie de la société environnante qui en fixe le plus souvent les conditions d'exercice (...) Dans ce contexte, il faut aussi insister (ou tout au moins de la polyvalence individuelle et collective* » (Reyniers, 1998). Être voyageur, apparaît comme « *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). La mobilité des voyageurs est fortement influencée par les changements sociétaux, notamment le développement urbain, les marchés économiques et l'évolution des besoins

des consommateurs. Comme nous l'évoquions précédemment, les activités traditionnelles telles que la ferraille, le rempaillage de chaises, l'aiguisage de couteaux, la vannerie et la récupération ont diminué ou disparu, poussant les gens du voyage vers les centres urbains et provoquant un changement dans les activités économiques.

Au cours de nos enquêtes, 60 % des personnes interrogées exercent divers métiers en tant qu'auto-entrepreneurs : abattage d'arbres, plâtrerie, peinture, traitement de façades, fêtes foraines, traitement de la ferraille, etc. Les femmes, généralement chargées des tâches ménagères, de la garde des enfants et de l'entretien des caravanes, expriment souvent le désir de travailler pour améliorer leur situation financière, de plus en plus difficile. Mais, travailler reste encore chez les gens du voyage « *un truc des hommes* » comme le souligne cette femme « *je ne travaille pas, je m'occupe des enfants et mon mari il travaille dans la balayure, c'est la déchèterie. Il récupère des trucs à la déchèterie puis il fait la brocante, mais ce n'est pas régulier. Moi j'aimerais bien travailler par exemple, garder des enfants, faire le ménage puisque c'est tout ce que je sais faire, mais bon, personne ne voudra d'un gens du voyage pour s'occuper de ses enfants* » (Terrain mars 2017). Une autre déclare également qu'elle ne fait que suivre son mari qui « *se déplace pour le travail et on suit. Comme il travaille dans la balayure, on va ici quand c'est fini on va ailleurs et puis quand y a pas de balayure on fait le rempaillage des chaises* » (Terrain mai 2017).

Les femmes acceptent bien souvent leur rôle comme une fatalité, se limitant aux tâches domestiques et accompagnant les hommes lors de voyages professionnels plus longs. Il n'en demeure pas moins que « *bouger* » ou « *circuler* » reste quelque chose, les gens du voyage apprécient particulièrement puis que, comme le note cette femme, « *la première chose déjà [qui motive nos déplacements] est qu'on aime ça, c'est notre vie, c'est dans nos gènes voilà, on aime ça* » (Terrain mars 2017). Il s'agit aussi, comme l'affirme cet homme, de joindre l'utile à l'agréable, « *moi mon fils est forain, on fait les fêtes autour, on fait les fêtes de Marciac, on fait la fête de Pessac, voilà, vous voyez, ce qu'on aime ça, on aime bouger* » (Terrain mars 2017).

Le voyage est profondément ancré dans leur culture — « *c'est notre vie, c'est dans notre sang* », « *nous l'aimons* », « *nous nous déplaçons pour trouver du travail* ». Ceux qui peuvent encore voyager n'échangeraient pas leur mode de vie nomade contre un emploi

stable, comme le souligne catégoriquement cette femme estimant que « *non, ce n'est pas possible. Je reste sur l'aire d'accueil parce que mon mari travaille dans les alentours, mais à l'année non. Moi je veux bien rester un mois, deux mois, trois mois et après on coupe. Moi je repars, je reviens, je repars, je reviens, ça vient ça part* » (Terrain mars 2017). D'autres estiment que renoncer à la route et avoir un travail de bureau, « *n'est pas pour les gitans, les gitans leur travaille se trouve dans le voyage et dire à gitan de laisser le voyage pour un travail genre de bureau comme les sédentaires, c'est comme lui dire d'échanger sa liberté contre la prison. Il faut qu'on soit obligé* » (Terrain, mai 2017).

L'emploi fixe, c'est « pour le gadjé », qui en est le prisonnier. Pour le voyageur, un travail stable signifie s'engager vis-à-vis d'autrui, et donc réduire sa liberté de se déplacer à sa guise. Renoncer à la route, c'est aussi moins d'occasions d'aller chez « ma tante », « mon oncle », « mon cousin » ou « mon frère » sur un coup de tête ou lorsqu'il est malade. Le besoin de « vivre en famille » qui ponctue les voyages et les rassemblements religieux des gens du voyage, l'occasion de se retrouver et de reprendre la route pour quelques jours d'été avec la famille élargie.

1.2. LA CENTRALITE DE LA FAMILLE DANS LE MODE DE VIE NOMADE DE LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE

La nature itinérante de la vie des gens du voyage en France, souvent décrite comme étant mue par la recherche d'opportunités professionnelles, est également, sinon plus, influencée par des liens familiaux profonds. Ce souci profond et nécessaire du lien familial est illustré par des expressions qui reviennent souvent dans les échanges tels que « *être en famille* », « *sur la place* », « *ici, c'est tous mes cousins* », « *je veux rester avec mes enfants* ». En effet, un sentiment partagé par toutes ces personnes est l'impératif de maintenir les liens familiaux, comme l'illustrent les propos de ce père de famille qui considère que « *si on a quelqu'un de la famille qui est malade on ne regarde pas s'il y a le travail pas on s'en va le rejoindre* » (Terrain mars 2017). Un autre membre de la communauté précise que « *moi quand je m'en vais, c'est pour voir la famille, on aime bien se retrouver entre nous, les enfants, les cousins, tous les proches quoi* » (Terrain avril 2017). En outre, les priorités familiales semblent souvent prendre le pas sur les activités

professionnelles, comme le fait remarquer un autre père de famille : « *on ne déplace pas que pour faire de la chine. La famille vient avant le boulot et puis on peut faire les deux en même temps, mais il y a un temps pour le boulot et un temps pour la famille. De toute façon quoi qu'il en soit il faut qu'on se retrouve en famille* » (Terrain avril 2017).

Prendre la route avec sa caravane revêt donc une fonction sociale, facilitant les rencontres entre les membres, préservant ainsi la cohésion sociale et l'unité de la famille. Il s'agit de rencontrer des amis, des compagnons de voyage et des non-voyageurs⁴⁰. Plus important encore, le voyage renforce le sentiment d'appartenance à la communauté des voyageurs et contribue à reconstituer la famille grâce aux rencontres entre les différentes fractions de la famille. Les rassemblements saisonniers, ou « grands passages » offrent aux familles des occasions supplémentaires de se réunir et de voyager à travers la France.

Toutefois, le mode de vie des communautés de voyageurs ne doit pas être réduit à la seule recherche d'opportunités professionnelles et à la reconstitution du tissu familial. Comme nous l'avons déjà mentionné, la résilience est un aspect clé de leur mode de vie. Face au développement urbain et aux contraintes législatives imposant des aires de stationnement, leur existence oscille entre nomadisme et sédentarisation sur des territoires bien définis, propres à chaque famille ou groupe familial. Cette dynamique, alternant mouvement et immobilisme, a été conceptualisée par Jean-Baptiste Humeau comme un *polygone de vie*, sur lequel nous reviendrons plus en détail plus loin.

1.3. IDENTITE TERRITORIALE ET SENTIMENT D'APPARTENANCE CHEZ LES GENS DU VOYAGE

Même au sein des populations sédentaires, l'ère post-industrielle a eu un retentissement important sur leur mode de vie, notamment leur rapport à l'espace, au territoire et au temps. En effet, comme le souligne Geoffroy Pithon (2012), cela a entraîné « *la démystification du lieu, la perte d'ancrage, la naissance des non-lieux espaces transitoires tels que les infrastructures de transports ou les hôtels, les technologies de la mobilité*

⁴⁰ FNASAT-Gens du voyage, Rapport, « *Vers une meilleure prise en compte des familles du voyage sur les territoires au travers de l'agrément centre social* », aout 2015.

partout qui redéfinissent les espaces de travail et la géolocalisation » (Pithon, 2012, p.59). Cela pose la question de *l'a-territorialité* des personnes nomades dans un contexte d'hybridation des cultures et des mondes. Nous aurions pu répondre à cette question nous-mêmes, étant nomades, mais nous l'avons posée aux nomades de France, ceux à qui l'on dénie presque tout droit au territoire, à l'espace. Ceux dont la singularité et la différence sont traquées pour être réprimées et domestiquées par des législations restrictives. Nos recherches ont mis en évidence leur lien profond avec le territoire, souvent exprimé par la présence de la tombe d'un membre de la famille. « *Nous sommes ici chez nous, ou est-ce que vous voulez qu'on aille ?* », « *je suis à né à Rodez, c'est chez moi* », ou encore « *j'habite ici depuis que je me suis marié* » — ces déclarations remettent en question l'idée selon laquelle les nomades de France soient détachés d'un territoire précis. Les témoignages ci-dessous illustrent de manière avec plus éloquente ces attaches territoriales.

Encadré 4 : Extraits d'entretiens témoignant de l'attachement territorial des Gens du voyage

« *Moi je suis ici parce qu'on est d'ici de Rodez, on a tous nos papiers ici, on n'a pas de terrain donc on est obligé de venir ici sinon on serait dans la rue* » (Terrain mars 2017).

« *On est née ici moi je vais pas changer ma ville d'ici pour aller ailleurs, je reste ici, je suis bien ici. Je suis né ici, je suis artisan ici* » (Terrain, mars 2017).

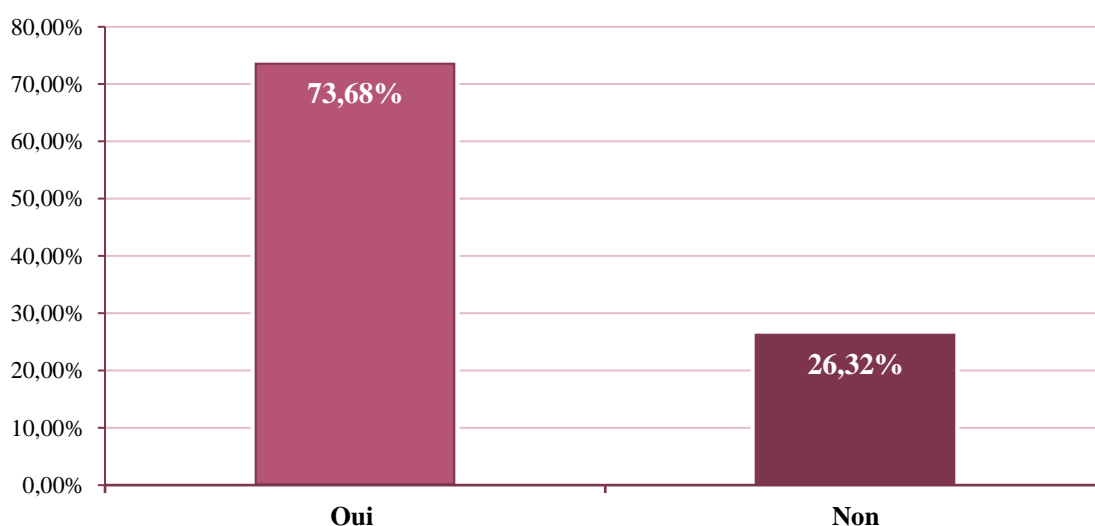
« *Je suis à Decazeville depuis 40 ans, je reste là pour le boulot, je fais de la ferraille et il y avait des usines et tout* » (Terrain, mars 2017).

« *Je suis né ici à Rodez, j'ai mes papiers ici, j'ai grandi ici. Nos morts sont enterrés ici, on n'est pas des sauvages, vous savez* ». (Terrain, mai 2017)

Ainsi, contrairement aux idées reçues, les nomades de France ne sont pas « de nulle part » et ne vivent pas en perpétuelle errance. Ceux que nous avons rencontrés dans l'Aveyron affirment avec force leur appartenance territoriale, à l'instar d'un Breton revendiquant sa Bretagne, d'un Alsacien et son appartenance à l'Alsace ou d'un Savoyard s'identifiant fièrement à la Savoie. Chez les gens du voyage, l'appartenance territoriale s'articule de la

même manière autour d'une histoire familiale, des activités économiques, des lieux de sépulture et de l'accès aux droits, établissant fermement leur identité en tant que personnes originaires d'un endroit bien précis. Au-delà des témoignages anecdotiques, les données recueillies auprès des familles de Rodez Agglomération montrent (**cf. figure 10**) que plus de 73 % d'entre elles présentent une cohérence entre leur lieu de résidence et leur domicile administratif, généralement enregistrés dans les centres sociaux de la commune de l'aire d'accueil ou d'autres localités. Les 26 % restants, qui n'alignent pas leur résidence sur leur domicile administratif, sont pour la plupart des familles de passage qui s'identifient néanmoins à des lieux spécifiques.

Figure 10 : Correspondance entre le lieu de résidence et l'adresse administrative des familles vivant dans les aires d'accueil de Rodez Agglomération



Source : Agglomération de Rodez

Les communautés de voyageurs entretiennent également un rapport unique au territoire (**cf. tableau 2**), un lien sacré où les défunts définissent l'espace géographique des vivants, marquant une continuité entre l'espace-temps profane et l'espace-temps sacré (Duvillaret, 2000). Cet aspect de la pratique territoriale des gens du voyage, profondément influencé par la mort des proches, est détaillé dans l'ouvrage de Patrick Williams, « *Nous, on n'en parle pas : les vivants et les morts chez les Manouches* », qui offre un aperçu saisissant de cette relation unique avec le territoire et l'espace, où la soustraction et l'oubli sont préférés à la mémoire.

Tableau 2 : Marquage du territoire et rapport au territoire chez les gens du voyage

	Semi-sédentarisés	Nomades
Frontières	Espace restreint et borné	Espace plus vaste et borné
Organisation sociale	Installation et réorganisation des principes d'organisation du territoire	Arrêt et réorganisation des principes du territoire
Repères signifiants		
Liés aux traditions familiales	Lieux de culte Lieux de rencontres familiales Lieux de sépulture	Lieux de culte Lieux de rencontres familiales Lieux de sépulture
Liés aux ressources	Lieux de chine	Lieux de chine
Liés aux capacités de services	Services sociaux Hôpital École	Services sociaux Hôpital

Source : Liliane Rioux, territoire et identité chez les gens du voyage, *Études tsiganes*, Urbanité réconciliée (11), p.133

1.4. UNE MOBILITE CONCEPTUALISEE ET STRUCTUREE COMME UN « POLYGONE DE VIE »

Le concept de *polygone de vie* a été défini pour la première fois par Jean-Baptiste Humeau en 1995. Humeau, géographe, a introduit ce concept pour mieux illustrer les schémas de mobilité des gens du voyage. Il le définit comme un ensemble de lieux où les caravanes d'une famille itinérante stationnent ou séjournent pour de longues périodes — voire où elles résident et se sédentarisent en permanence —, qui, au cours d'une année, constituent la base géographique de l'espace traversé (Humeau, 1995). Ce concept novateur se distingue « *par sa conception dynamique et projetée des logiques circulatoires* » de la communauté des voyageurs, contribuant de manière significative à la compréhension de leurs pratiques territoriales (Bergeon, 2011). Toutefois, dans le contexte contemporain où les voyageurs sont contraints de rester dans des espaces désignés, un réexamen de ce concept semble nécessaire.

Nos recherches empiriques dans le département de l'Aveyron ont révélé que la majorité des familles itinérantes ont établi une forme d'ancrage ou d'établissement, majoritairement au sein de la région Occitanie. Ces points d'ancrage, qui comprennent

souvent des aires d'accueil et des terrains privés (tels que des terrains ou des maisons familiales), servent de nœuds cruciaux dans leur polygone de vie.

Tableau 3 : Typologie des « polygones de vie » identifiés en Aveyron

Famille A	<i>« On fait le Cantal et parfois ça nous arrive de faire chez mes parents dans la Creuse, mais c'est plus dans la région ici. »</i>
Famille B	<i>« De fois quand je vais ailleurs, je fréquente les aires, je vais dans le midi là-bas, à Sète puis y a Frontignan à côté ».</i>
Famille C	<i>« On change de place tout le temps. Il y a 10 jours on était à Marseille par exemple, il y a trois du côté de Grenoble et aujourd'hui on est ici à Saint-Affrique, mais partout où on va c'est pour soit la famille ou les chantiers ».</i>
Famille D	<i>« On a un proche qui un terrain sur le département du côté de Decazeville, avec une petite maison, on va là-bas pour l'hiver, de fois on va vers Millau et quand il fait moins mauvais on revient à Rodez, c'est comme ça toujours ».</i>

Source : Terrain 2017

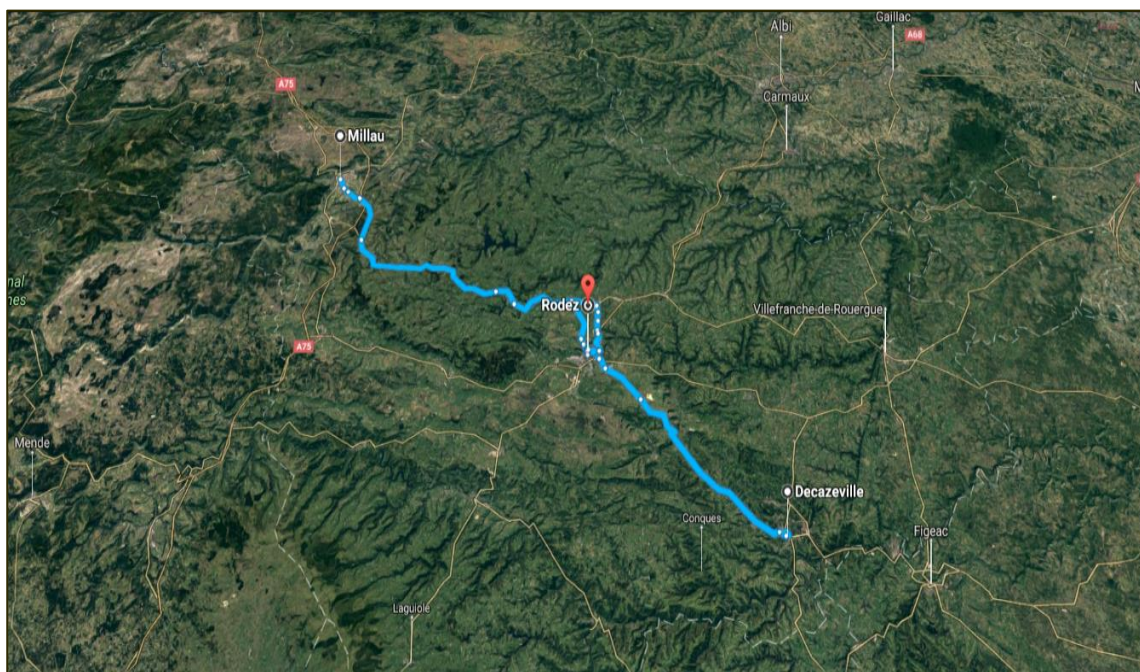
En outre, nos interactions avec ces familles ont mis en évidence la variabilité de ces points d'ancrage. Influencés par des changements économiques, tels que des marchés moins porteurs ou une décroissance des activités économiques, et des événements familiaux tels que le décès d'un membre de la famille, l'hospitalisation ou la scolarisation d'un enfant, ces points d'ancrage peuvent évoluer dans le temps. Néanmoins, ces observations nous permettent de dégager trois typologies distinctes dans le cadre du polygone de vie.

1.4.1. Le polygone de vie à l'échelle locale (à l'intérieur du département)

Le concept de polygone de vie, lorsqu'il est examiné à l'échelle locale d'un département, se rapporte à des familles qui ont un ancrage fixe dans cette zone spécifique et qui font preuve d'une mobilité limitée à des étendues géographiques restreintes (**cf. carte 3**). Dans le département de l'Aveyron, ce polygone de vie localisé est illustré par des familles comme la famille D. Leurs déplacements sont essentiellement circonscrits à un territoire donné. Ceux-ci se déplacent principalement entre une parcelle familiale privée à Decazeville et des voyages occasionnels à Millau, avec un point d'ancrage permanent à Rodez. Ce modèle illustre la dynamique d'un polygone de vie qui est restreint dans son

étendue géographique, mais qui est significatif pour comprendre la mobilité localisée et les modèles d'installation à une échelle départementale.

Carte 3 : Parcours de voyage de la famille D : polygone de vie à l'échelle locale.

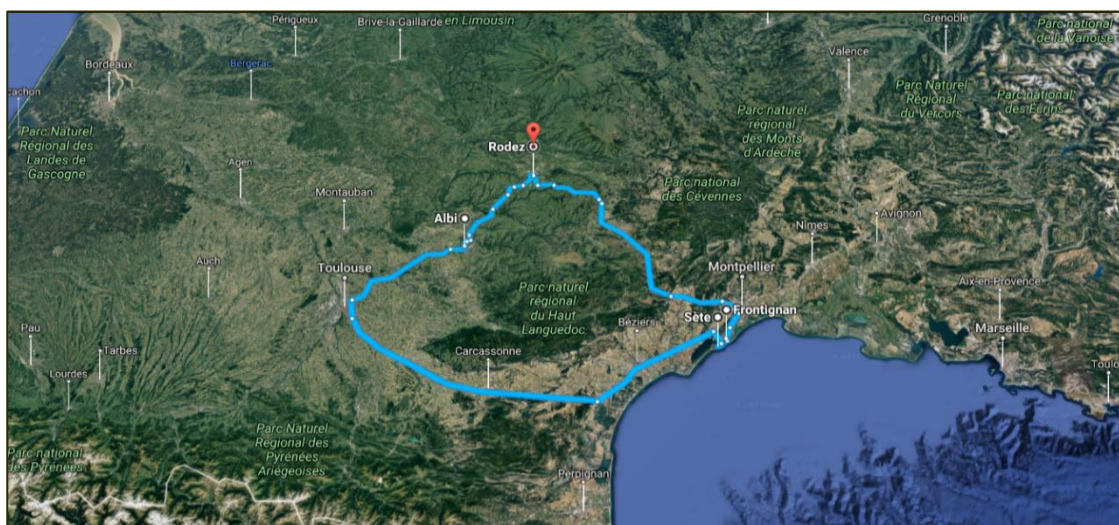


Source : Google Maps, Terrain, 2017

1.4.2. Le polygone de vie à l'échelle régionale (à l'intérieur de la région)

Le polygone de vie à l'échelle régionale se caractérise par des itinéraires de déplacement circonscrits à une région spécifique, en l'occurrence l'Occitanie. Les familles qui suivent ce type de mobilité maintiennent un ancrage fixe dans leur région (cf. **carte 4**). Cette forme de mobilité est la plus fréquente chez les familles aveyronnaises. Leurs déplacements sont généralement limités aux frontières de la région Occitanie. La famille B, dont les déplacements sont réguliers et justifiés, en est un excellent exemple. Cette famille se déplace entre Rodez, la région de Montpellier et Toulouse, principalement pour répondre aux besoins de sa clientèle habituelle et pour des raisons familiales. Cela illustre l'échelle régionale du polygone de vie, où la mobilité est définie non seulement par les frontières géographiques, mais aussi par les réseaux socio-économiques et familiaux au sein de la région.

Carte 4 : Parcours de voyage de la famille B : polygone de vie à l'échelle régionale



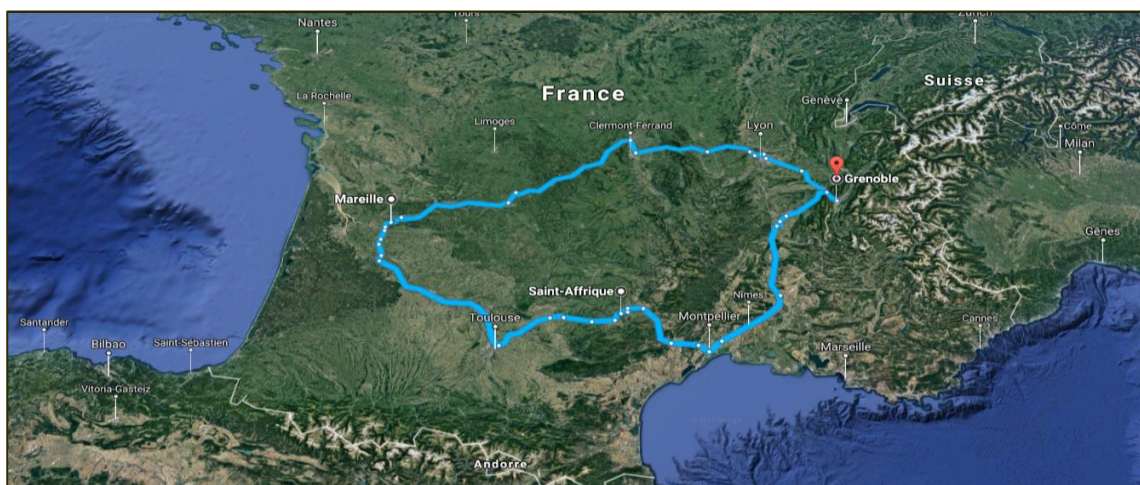
Source : Google Maps, Terrain, 2017

1.4.3. Le polygone de vie à l'échelle nationale (voire à l'international)

Le polygone de vie à l'échelle nationale, voire internationale, est incarné par des familles qui ont un ancrage fixe dans différentes régions de France. Ces familles, souvent appelées « *Grands Itinérants* », sont les plus visibles et les plus mobiles de la communauté des voyageurs. Leurs habitudes de voyage couvrent les principaux axes de circulation sur l'ensemble du territoire français et s'étendent parfois aux pays voisins (cf. **carte 5**). En particulier, leurs déplacements sont dynamiques et étendus ; un jour, ils peuvent se trouver dans les régions du nord de la France, et le lendemain, dans le sud.

Le cas d'une famille rencontrée sur l'aire d'accueil de Saint-Affrique en est une illustration. Ses déplacements s'étendent sur plusieurs régions, dont l'Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec un point d'ancrage fixe à Grenoble. Cette mobilité souligne l'étendue géographique et la nature mouvante du polygone de vie à l'échelle nationale. La catégorie des « Grands Itinérants » comprend également les forains, qui présentent des schémas similaires de mobilité étendue et multirégionale.

Carte 5 : Parcours de voyage de la famille C : Polygone de vie à l'échelle nationale



Source : Google Maps, Terrain 2017

Jean-Baptiste Humeau a identifié quatre types de polygones de vie : entendus (couvrant plusieurs régions et frontières internationales), régionaux (à l'échelle de la région), ruraux (à l'échelle rurale) et contraints. Les observations empiriques de notre terrain de recherche semblent s'aligner principalement sur ces catégories définies. Nous soutenons que le concept de polygone de vie contraint est applicable à toutes ces catégories, dans la mesure où la mobilité de ces familles est invariablement marquée par diverses contraintes.

En outre, l'évolution des modèles de consommation et des marchés économiques de la société gadjé, dont ces familles sont fortement tributaires, a nécessité une adaptation de leur mode de vie. Ces adaptations ne sont pas sans répercussions sur leurs schémas de mobilité, influençant ainsi leurs polygones de vie respectifs. En résumé, le polygone de vie, en tant que concept, doit être compris comme intrinsèquement dynamique, façonné par une combinaison de facteurs sociaux, économiques et administratifs.

1.4.4. Entre les terrains désignés et les territoires interdits, le parcours du voyage est perturbé ou supprimé.

La loi Besson II, adoptée en 2000 après l'échec de la mise en œuvre de l'article 28 de la loi de 1990 sur le droit au logement, impose aux communes de plus de 5 000 habitants de prévoir des aires d'accueil pour les gens du voyage, ainsi que des mesures coercitives pour lutter contre les stationnements non autorisés. Les communes plus petites, celles qui

comptent moins de 5 000 habitants, sont également encouragées à mettre en place des installations d'accueil si nécessaire, bien qu'elles n'y soient pas légalement obligées.

Les entretiens de terrain menés en avril et mars 2017 montrent l'impact considérable de ces aires désignées sur les itinéraires des gens du voyage. Un membre de la communauté se souvient avec nostalgie qu'« *avant on stationnait de l'autre côté dans une petite commune, ils n'ont pas fait l'aire d'accueil et on nous dit de quitter. On s'arrêtait là-bas depuis des générations* » (Terrain, avril 2017). Un autre évoque les restrictions rencontrées en soulignant que « *maintenant on n'a pas le droit de stationner ailleurs que les aires d'accueil comme si on n'a pas le droit de s'arrêter dans les petites communes et pourtant on aime bien les campagnes* » (Terrain, mars 2017). D'autres ont fait écho à ce sentiment, déplorant la disparition de s'arrêter comme avant « *à la sauvage* », et leur association à des stéréotypes négatifs : « *on s'arrêtait à la sauvage, on nous appelait les voleurs de courant. On s'arrêtait sur une place pour faire le feu loin du pays, mais maintenant on ne peut plus, vous savez qu'on s'arrêtait à côté des rivières* » (Terrain, mars 2017).

En outre, la disponibilité limitée de places dans ces zones désignées entraîne souvent des difficultés. Par exemple, un membre de la communauté a raconté qu'à son retour de vacances, un membre de la famille avait trouvé sa place occupée, ce qui l'avait obligé à chercher un autre endroit, bien qu'il ait établi des racines et des obligations dans la région où il vivait à l'origine : « *tu vois par exemple j'ai un cousin, les vacances de Noël passé, comme ses gosses ne sont pas à l'école, ils sont partis fêter ça chez la famille là-bas dans le Cantal entre temps, y a quelqu'un qui a pris sa place et au retour il n'a plus de place. Eh ben, il est obligé d'aller ailleurs et qu'est-ce qu'il fait de ses gosses qui sont à l'école ? Qu'est-ce qu'il fait de son travail ? Il est de Rodez lui, il est né ici, il a grandi ici. Ce n'est pas bien ça et ils disent qu'ils aident les gens du voyage alors même qu'ils ne font pas de place suffisante pour se garer* » (Terrain avril 2017).

Au 1er janvier 2016, 54 % des 36 529 communes métropolitaines de France comptaient moins de 500 habitants⁴¹ et n'entraient donc pas dans le champ d'application de la loi Besson II, c'est-à-dire l'obligation légale de mettre à disposition des gens du voyage des

⁴¹ Source : Insee, recensement de la population 2013 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908488>)

aires d'accueil. L'absence d'aires d'accueil dans ces communes, conjuguée à l'insuffisance et à la surpopulation des aires désignées, a conduit à la fragmentation des unités familiales et a imposé des contraintes significatives aux schémas de déplacement traditionnels. Cette mesure a également créé des précédents où les familles vivant dans ces communes se retrouvent contraintes de quitter leur emplacement traditionnel, car celles-ci n'ont aucune *obligation légale d'hospitalité* à l'égard des gens du voyage. Il en résulte que, compte tenu du nombre insuffisant de places disponibles dans les aires d'accueil souvent surchargées des communes qui ont cette obligation, les noyaux familiaux se sont disloqués.

En réponse à ces contraintes, aires de stationnement désignées et territoires interdits, de nombreuses familles ont développé des stratégies pour défendre leurs pratiques de voyage, en s'appuyant sur la solidarité du groupe pour influencer les autorités locales ou en achetant des terres privées pour les haltes de voyage (Bergeon, 2011). Ces adaptations aux restrictions législatives et territoriales, et aux changements sociétaux, soulignent les défis et les transformations importants auxquels la communauté des voyageurs est confrontée pour maintenir son mode de vie traditionnel.

1.4.5. LA SOCIÉTÉ GADJE ÉVOLUE, LES GENS DU VOYAGE S'Y ADAPTENT

Le parcours de chaque famille est distinct, façonné par des repères sociaux, religieux, économiques et historiques qui lui sont propres (Bergeon, 2011). Le polygone de vie représente un espace où se redéploient les compétences familiales, affinées et transmises de génération en génération. Ces itinéraires de voyage, qui constituent le polygone de vie d'une famille, répondent aux besoins spécifiques d'une clientèle que la famille est tenue de servir, rendant ainsi son parcours tributaire de ces clientèles établies.

Le savoir-faire traditionnel de la communauté des gens du voyage tourne souvent autour d'activités telles que la vannerie, les services de porte-à-porte ou la « chine » (rempaillage de chaises, aiguisage de couteaux), ainsi que les activités de négociation et de revente ou le recyclage des métaux. Toutefois, comme nous l'avons vu plus haut, le développement urbain et l'évolution des comportements des consommateurs et des tendances du marché affectent de manière significative la viabilité de ces compétences traditionnelles.

Les membres de la communauté avec lesquels nous nous sommes entretenus au cours de nos enquêtes de terrain n'ont pas manqué de souligner leur nostalgie d'une époque où ces pratiques traditionnelles étaient plus viables. L'un d'entre eux s'est remémoré qu'avant « *on s'arrêtait pour faire la chine à la porte des gens pour réparer les chaises, récupérer des trucs, faire les marchés, mais maintenant ça ne marche plus* » (Terrain avril 2017). D'autres ont déploré le déclin de l'industrie locale du charbon, notamment à Decazeville, qui offrait des opportunités de travail dans la ferraille, mais aussi d'autres petites activités proposées par les habitants, comme le rappellent ces propos : « *avant, mon père faisait la ferraille, vannerie et on réparait des chaises, des petits boulots quoi. Quand on passait, les gens nous appellent pour ça. Maintenant on a arrêté parce qu'il n'y a pas intérêt, on fait de la peinture, élagage et traitement de façon maintenant* » (Terrain mai 2017).

Si les activités de négociation et de revente restent importantes sur le plan économique, les conditions et la nature de ces activités ont évolué. Les membres de la communauté évoquent le passé avec une certaine nostalgie, se souvenant de l'époque où ils traversaient les villages pour s'adonner au rempaillage des chaises et à l'aiguisage des couteaux. Ces activités ne sont plus pertinentes dans le contexte actuel, ce qui les amène à adapter leurs compétences et leurs méthodes d'engagement territorial et de mobilité. Les polygones s'en retrouvent ainsi affectés, avec des parcours de voyage perturbés, voire supprimés, et de plus en plus des familles se sédentarisent dans des conditions d'extrême précarité.

2 SE FIXER ENTRE PRECARITE JURIDIQUE ET CONDITIONS DE VIE PRECAIRES : LA SEDENTARISATION DE LA COMMUNAUTE DES VOYAGEURS

Dans ses travaux de thèse de doctorat, « *Initiatives et stratégies spatiales. Le projet circulatoire face aux politiques publiques. L'exemple des Roms et des Voyageurs du Poitou-Charentes (France) et de la Wallonie (Belgique)* », Céline Bergeon (2011) suggère que pour la communauté des gens du voyage, la mobilité constitue pour eux une source d'équilibre, tandis que la sédentarisation serait source de déséquilibre. Elle note que le groupe doit son équilibre de mobilité à ses pratiques et représentations, celle-ci permettant une certaine harmonie dans les activités économiques et sociales. Dans le cadre de toute notre recherche, nous avons cherché à comprendre les conditions dans lesquelles les gens

du voyage de l'Aveyron se sédentarisent et pourquoi ils choisissent la sédentarisation (déséquilibre) au détriment de la mobilité (équilibre).

2.1 LA NOSTALGIE DU VOYAGE : POURQUOI L'ARRÊT DU VOYAGE ?

Au sein de la communauté des voyageurs, *la route, la caravane, la famille et le voyage* sont des facteurs déterminants, du moins du point de vue des sédentaires ou des gadjé. Pourtant, ils sont peu nombreux à voyager encore aujourd'hui. Certains ont troqué leur caravane contre un logement permanent, tandis que d'autres optent pour un mode de vie hybride, mêlant les habitations mobiles traditionnelles aux habitations fixes. Toutefois, la caravane fait toujours partie du décor, peut-être dans l'espoir de reprendre la route un jour. Avec nostalgie et parfois amertume, ils déclarent que « *le voyage, c'est toute notre identité* », « *un jour peut-être on reprendra le voyage* », ou encore « *le voyage, c'est le sang* ». Le voyage apparaît ainsi alors pour eux comme *un bien-être psychologique*, une pratique que le gadjé ne saura comprendre (Bergeon, 2011).

Certains vivent l'arrêt de leur mode de vie nomade avec un sentiment de résignation : « *il m'arrive de voyager de temps en temps, de prendre la route, mais maintenant c'est compliqué* », « *je n'ai plus la force pour le faire* », « *j'ai été opéré plusieurs fois, le voyage c'est mort* ». D'autres sont conscients de l'évolution des dynamiques et de la diminution du rôle du voyage dans un monde sédentaire : « *maintenant, il faut savoir lire et écrire* », « *les gosses, il faut qu'ils étudient* » et puis « *on a plus la liberté de voyager* ». Alors, pourquoi cessent-ils de voyager alors que cela leur apportait un certain équilibre ?

2.1.1 « On a plus la liberté de voyage » : un cadre législatif contraignant

La libre circulation est un droit inaliénable en France. Or, pour la communauté des gens du voyage de l'Aveyron, cette liberté de circulation est fortement subordonnée au schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage. C'est le document qui définit les besoins en matière d'accueil et d'habitat des gens du voyage au niveau départemental, sur la base d'une évaluation préalable. Comme indiqué précédemment, la loi Besson du 5 juillet 2000, après six révisions à l'assemblée et au sénat, a été adoptée pour créer un arsenal juridique afin de lutter contre ce qui est qualifié de « *stationnement sauvage* » par

les gens du voyage. Ceux-ci sont désormais contraints de rester dans des lieux désignés sous peine d'expulsion.

En outre, les communes de moins de 5 000 habitants ne sont pas obligées de créer des aires d'accueil pour les gens du voyage, alors qu'elles peuvent interdire leur stationnement. Cette situation a entraîné la perturbation, voire l'arrêt, des itinéraires de voyage, remettant en cause la poursuite de leur mode de vie nomade. Lorsqu'ils ne sont pas confinés dans des aires désignées, d'autres territoires leur deviennent inaccessibles, ce qui les oblige à se résigner à vivre dans des caravanes stationnaires. De ce fait, ils deviennent sédentaires, malgré leur désir de poursuivre la route. D'autres, en revanche, optent pour la sédentarité, au moins pour une partie de l'année, pour pouvoir scolariser leurs enfants.

2.1.2 « Savoir lire et écrire » : le besoin de scolariser les enfants

*« Pour que l'homme puisse inscrire vraiment sa liberté responsable dans la réalité, il faut qu'il puisse comprendre le monde qui l'entoure, communiquer avec les autres, recevoir, transmettre, confronter expériences, connaissances, intentions »*⁴². L'analphabétisme est donc l'obstacle majeur à la jouissance effective de ses droits les plus fondamentaux.

Selon une étude réalisée en France en 2007, le taux d'analphabétisme chez les voyageurs adultes dépassait les 50 %, avec des chiffres stupéfiants de 80 % à près de 100 % dans certaines localités (Liégeois, 2007)⁴³. Des études menées entre 1985 et 1988 dans 12 États ont révélé des chiffres similaires concernant la scolarisation des enfants de nomades : environ 30 à 40 % d'entre eux fréquentent régulièrement l'école, et très peu atteignent l'enseignement secondaire (Fourrey, 2013). En 2009, Liégeois rappelle que 25 ans après les études de 1984, la situation est restée pratiquement inchangée.

⁴² Extrait du discours prononcé à Téhéran le 23 avril 1968 par M. René Maheu, directeur général de l'UNESCO, lors de la conférence internationale des droits de l'homme organisée par les Nations Unies.

⁴³ Collectif National des Droits de l'Homme Romeurope, « *La non-scolarisation en France des enfants roms migrants* », 2010. (<https://www.romeurope.org/IMG/pdf/ETUDESCO-2.pdf>)

En 2017, l'illettrisme des gens du voyage, bien que dans une moindre mesure, reste encore un phénomène criant. En effet, il nous est arrivé très régulièrement quand nous nous rendons sur les aires d'accueils pour les entretiens, que des familles nous demandent de les aider à remplir des formulaires (impôts, demandes de sécurité sociale, établissement de devis) ou à lire des lettres et des documents. Certaines familles choisissent d'envoyer leurs enfants à l'école pour apprendre à lire et à écrire, un luxe pour lequel elles se battent aujourd'hui, quitte à renoncer à leurs voyages. Mais à quelles conditions ?

2.1.2.1 Les rapports des gens du voyage à l'éducation

Les populations tsiganes d'Europe de l'Est sont davantage scolarisées que celles qui vivent en France depuis des siècles (Reyniers, 2002). Au sein de la communauté des gens du voyage, « *envoyer ses enfants à l'école peut susciter des désapprobations, des accusations même d'inauthenticité tsigane* » (Cossée, 2011). La réticence à scolariser les enfants provient souvent d'expériences scolaires négatives, notamment *un sentiment d'infériorité dans certains apprentissages* (Billet, 2014). Certains sociologues expliquent toutefois que la scolarisation est perçue par les Gens du voyage comme une menace pour la perpétuation de leur mode de vie et de leur culture nomade (Sabrier, 2011 ; Montclair, 2011 ; Reyniers, 2002).

Il est vrai que la continuité de leur mode de vie et la culture des gens du voyage sont des valeurs chères aux gens du voyage, et il est vrai aussi que les familles préfèrent garder leurs enfants avec elles jusqu'à l'âge de 16 ans, pour leur « *apprendre la vraie vie* ». Cela signifie, pour un garçon, de rester auprès de son père pour apprendre son métier, passer son permis de conduire (indispensable pour les gens du voyage), apprendre à bricoler et à chasser les bonnes affaires. Quant aux filles, de rester aux côtés de leur mère en attendant l'arrivée du futur mari (en général, les filles se marient très tôt, entre 16 et 17 ans).

Bien que le maintien de leur mode de vie et de leur culture soit crucial, nos enquêtes dans le Rouergue suggèrent que cette méfiance à l'égard des établissements d'enseignement découle principalement de la stigmatisation et de la discrimination subies par les enfants du voyage dans les écoles. Ils sont perçus comme manquant d'intelligence comme le dit ce membre de la communauté : « *vous savez, on n'est pas des savants* » ou encore « *nos*

enfants sont comme leurs parents, ils ne sont pas savants ». Malgré cette rhétorique, qui relève plus d'un manque de confiance, il existe une volonté croissante de scolariser les enfants, considérés comme essentiels à la survie dans la société moderne. Une femme, par exemple, fait part de son souhait de voir ses enfants scolarisés — « *on veut que nos enfants apprennent à lire et à écrire* » — conscients que si « *tu n'as pas d'éducation aujourd'hui, tu es mort* ». Le Centre national pour la scolarisation des élèves allophones nouvellement arrivés et des enfants issus de familles itinérantes (CASNAV) est censé soutenir cette démarche, mais il se heurte à des difficultés.

2.1.1.1. CASNAV : Une institution en panne dans le Rouergue

Le CASNAV est un centre académique relevant du ministère de l'Éducation nationale qui soutient la scolarisation des élèves allophones nouvellement arrivés (EANA) et des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs (EFIV). Il est à la fois un centre de ressources, un centre d'expertise et un espace de médiation et de coopération. Les trois missions principales du CASNAV visent à constituer un pôle d'expertise pour les enfants des familles itinérantes et des voyageurs (EFIV), à faciliter la coopération et la médiation entre les différents services académiques et sociaux pour lutter contre la non-scolarisation, et à fournir des ressources et une formation spécialisée aux enseignants. Autant de missions qu'il peine à remplir convenablement, faute de moyens nécessaires.

Dans l'académie de l'Aveyron, par exemple, un seul enseignant référent couvre l'ensemble du département. Cependant, en raison de sa localisation et du nombre important d'enfants du voyage, seuls ceux qui ont de graves problèmes d'apprentissage sont pris en charge, laissant les autres sans soutien.

Au regard du nombre important d'enfants du voyage inscrits dans les écoles du Rouergue, le système éducatif est confronté à des difficultés pour fournir un soutien adéquat. Du fait des contraintes budgétaires, l'institutrice chargée de superviser ces élèves a été contrainte de prioriser les enfants présentant de graves difficultés d'apprentissage. Ce choix s'est ainsi traduit par l'absence de soutien aux 21 enfants des voyageurs de Saint-Affrique, située à une distance considérable de Rodez, où l'institutrice est basée (**cf. tableau 2**). En outre, au-delà de l'enseignement primaire, aucun suivi n'est assuré dans le secondaire,

malgré les exigences du ministère de l'Éducation nationale en la matière. En effet, la Circulaire n° 2012-141 du 2 octobre 2012 relative à l'organisation de la scolarité des enfants allophones nouvellement arrivés précise que chaque académie doit désigner des référents chargés de l'éducation et de l'accompagnement des enfants itinérants, tant dans le primaire que dans le secondaire⁴⁴. Cela inclut le suivi des élèves inscrits au Centre national d'enseignement à distance (CNED). Malheureusement, cette exigence n'est pas respectée dans la pratique, notamment pour le secondaire. Cela pose des difficultés importantes pour la scolarisation et l'accompagnement des enfants itinérants et met en évidence un domaine critique dans lequel le système éducatif doit renforcer son soutien à cette communauté.

Tableau 4 : Suivi de la scolarisation des enfants des gens du voyage par le CASNAV de l'Aveyron

Circonscriptions	Nombre d'élèves	Suivi
Rodez	59	Oui
Millau	13	Oui
Saint-Affrique	21	Non
Decazeville-Villefranche-de-Rouergue	96	Oui

Source : Inspection de l'éducation nationale de l'Aveyron

Les familles installées sur les aires d'accueil de Rodez Agglomération regrettent, par exemple, qu'il n'y ait plus personne pour s'occuper de leurs enfants inscrits au CNED. Elles déplorent notamment que depuis le décès de l'ancien référent, le nouveau référent ne vienne plus sur les aires d'accueil. Or, la grande majorité de ces enfants du voyage qui terminent leur premier cycle du secondaire s'inscrivent au CNED. À cette difficulté s'ajoute le fait qu'aucun des sites aveyronnais ne dispose d'un accès à internet alors même que le CNED ne propose que des accompagnements et des formations à distance.

⁴⁴ Circulaire n° 2012-142 du 2-10-2012 relative à la scolarisation et scolarité des enfants issus des familles itinérantes et de Voyageurs (http://www.education.gouv.fr/pid25535/bulletin_officiel.html?cid_bo=61529)

2.1.1.2. Se sédentariser pour scolariser les enfants via le CNED

Une croyance très répandue au sein de la communauté des gens du voyage est que la sédentarisation est indispensable à l'éducation de leurs enfants. Il est communément admis qu'il faut « *se sédentariser que les enfants puissent aller à l'école* » ou encore que « *l'éducation c'est pour les sédentaires* ». Par conséquent, de nombreuses familles ont adapté leurs pratiques traditionnelles de mobilité pour offrir des possibilités d'éducation à leurs enfants, en mettant davantage l'accent sur l'alphabétisation de base plutôt que sur les qualifications formelles. Cette stratégie découle de l'idée qu'un « *diplôme de voyageur* » n'a que peu de valeur pour l'obtention d'un travail de bureau ou d'un emploi qualifié. Cette résignation est influencée non seulement par la discrimination dont sont victimes les enfants des voyageurs à l'école, mais aussi par les discriminations à l'emploi dont sont victimes leurs parents. Ils estiment ainsi donc que même avec un diplôme, ils seraient défavorisés sur le marché du travail, ce qui les pousse à opter pour des cursus réduits au minimum ou des cours à distance.

Ce discours présente néanmoins un paradoxe : pourquoi se sédentariser et se résoudre à inscrire des enfants à des cours théoriquement accessibles partout ? La réponse réside souvent dans les aspects pratiques et les difficultés de l'enseignement à distance pour les jeunes enfants. En effet, comme l'exprimait une famille en avril 2017, « *il n'existe pas des cours par correspondance pour les petits, donc on n'est pas obligé de rester longtemps au même endroit. C'est difficile dans les démarches pour inscrire et désinscrire puis réinscrire* » (Terrain, avril 2017).

La bataille constante entre l'inscription, la désinscription et la réinscription constitue en effet un véritable défi pour les familles itinérantes. Fatiguées de ce rythme, certaines choisissent de sacrifier leur mode de vie itinérant pour assurer une certaine stabilité scolaire à leurs enfants. Il est important de noter que les familles doivent tenir un livret de suivi scolaire pour leurs enfants, ce qui est crucial si un enfant interrompt ses études en cours d'année et cherche à s'inscrire dans un nouvel établissement, sous réserve de la validation du maire. Ce processus met en évidence le caractère complexe et souvent difficile du contexte éducatif dans lequel évolue la communauté des gens du voyage.

Cela étant, la scolarisation n'est pas le seul facteur qui pousse les familles de gens du voyage à se sédentariser. D'autres facteurs, tels que la précarité croissante des familles et le coût excessif des déplacements, jouent également un rôle important.

2.1.3 Entre précarité économique et adaptation : La transformation du quotidien de la communauté des gens du voyage de l'Aveyron

La libéralisation du marché a fortement affecté les moyens de subsistance traditionnels des gens du voyage. Leurs activités et services traditionnels doivent désormais faire face à la concurrence d'entreprises établies, tant au niveau national qu'international (Bergeon, 2011). Cette situation, combinée à la réticence croissante des sédentaires à les employer, a aggravé leur précarité économique et financière. Les nouvelles réglementations du marché, en particulier concernant les activités itinérantes et foraines ou le commerce de matériaux, ont rendu leurs moyens de subsistance traditionnels plus difficiles.

Nos enquêtes sur les expériences des gens du voyage en Aveyron ont révélé une série de difficultés importantes auxquelles ils sont confrontés. Celles-ci peuvent être classées en trois grandes catégories, notamment, la discrimination sociale, les charges économiques et les difficultés logistiques liées au maintien d'un mode de vie nomade.

Tout d'abord, la discrimination sociale apparaît comme un problème majeur. En effet, comme le note cet entrepreneur issu de la communauté, « *Si vous êtes gens du voyage, on vous claque la porte, direct !. C'est trop de racisme, les gens n'aiment pas les gens du voyage* » (Terrain, mars 2017). Ce propos met en évidence la stigmatisation omniprésente et le manque d'acceptation auxquels est confrontée la communauté des voyageurs, ce qui a un impact sur leur accès aux services, leur intégration sociale et leur bien-être général. Les contraintes économiques se sont également accrues, modifiant la nature de leur mode de vie traditionnel : « *c'est plus comme avant, avec les roulottes ! le voyage est devenu cher et puis les caravanes ne sont pas assurées, les banques refusent* » (Terrain, avril 2017), notait un membre de la communauté lors d'un entretien. Ce témoignage reflète les difficultés financières qu'ils rencontrent, tant pour obtenir les assurances nécessaires que pour couvrir les coûts croissants liés à leur mode de vie. Les pratiques traditionnelles,

telles que le voyage en caravane, sont devenues financièrement insoutenables en raison de l'augmentation des coûts et du manque de soutien des institutions financières.

De plus, la hausse du coût des produits de base nécessaires au voyage ne fait qu'aggraver leurs difficultés. Comme cela a été souligné par un voyageur, « *il faut payer l'essence, vous savez ça roule pas tout seule la caravane ! l'eau, l'électricité, l'emplacement maintenant, ils ont fait fort, il faut payer la route aussi* » (Terrain, Mail 2017). Cela souligne les défis logistiques liés au maintien d'un mode de vie nomade, où même les besoins de base tels que le carburant et les services publics sont devenus des charges financières importantes. Enfin, la principale préoccupation de nombreux membres de cette communauté est la subsistance de leur famille. « *Il faut déjà donner à manger aux enfants avant de voyager* », tel était le propos d'un membre de la communauté en mars 2017.

La communauté des gens du voyage de l'Aveyron est en butte à un ensemble complexe de difficultés qui affectent de manière significative son mode de vie. Ces difficultés couvrent la discrimination sociale, les difficultés économiques et les obstacles logistiques liés à leur mode de vie nomade. Celles-ci n'entravent pas seulement leur mobilité et leurs pratiques traditionnelles ; elles ont également une incidence profonde sur leur survie et leur capacité à préserver leur identité culturelle.

Les entretiens avec les familles révèlent que l'abandon du mode de vie nomade n'est pas un choix volontaire, mais la conséquence d'une instabilité économique grandissante. De nombreux membres de la communauté travaillent en tant qu'entrepreneurs indépendants, mais un grand nombre d'entre eux se retrouvent dans une situation de chômage forcé. Par exemple, comme l'a fait remarquer une personne, « *dans la peinture, il n'y a pas toujours besoin de repeindre une maison* », ce qui souligne la nature sporadique de la demande dans des secteurs tels que la construction. Les charges financières inhérentes au maintien d'un mode de vie nomade, telles que les frais de carburant pour les caravanes et les frais de stationnement, ainsi que le paysage des autoroutes, compliquent encore leur situation.

Face à ces difficultés, de nombreuses familles ont renoncé à voyager et ont choisi de s'installer sur des aires d'accueil ou d'acheter des terrains, souvent dans des zones non constructibles, en méconnaissance des règles d'urbanisme. Si ce choix apporte une

certaine stabilité, il pose aussi de nouveaux défis aux voyageurs et aux autorités locales. L'intégration de ces populations dans les sociétés sédentaires implique un ensemble complexe de facteurs juridiques, sociaux et économiques. Leur situation n'est pas seulement une question d'adaptation des familles à de nouvelles réalités, mais reflète également des défis sociétaux et politiques plus larges qui doivent être abordés pour assurer le bien-être et la continuité culturelle de la communauté des voyageurs.

2.2 IMPASSE ET FIN DU VOYAGE : LE PROCESSUS DE SEDENTARISATION AU SEIN DE LA COMMUNAUTE DES VOYAGEURS

2.2.1 Aller au-delà de la dichotomie sédentarité et nomadisme pour saisir la question de la sédentarisation des gens du voyage

La compréhension du mode de vie de la communauté des gens du voyage, notamment de leur sédentarisation, se heurte à la dichotomie sédentaire/nomade qui occulte la diversité des pratiques liées à l'usage de la caravane. En effet, comme le souligne Christophe Rober, aborder cette question à travers ce prisme binaire est source de malentendus, notamment lorsqu'il s'agit de développer des mesures d'accompagnement (Robert, 2006, p.173).

Le cadre juridique français aborde principalement les questions d'organisation et de gestion du stationnement, en mettant l'accent sur la création d'aires d'accueil pour les familles en transit qui ont besoin de haltes temporaires (Robert, 2006). Or, cette approche est une simplification abusive de la réalité, car la frontière entre les populations itinérantes et celles qui utilisent les résidences mobiles comme des habitations permanentes n'est pas aussi nette dans la pratique.

Les schémas départementaux, visant à identifier les besoins en aires d'accueil, montrent souvent l'installation durable de certaines familles dans des caravanes. Dans la plupart des cas, les diagnostics réalisés pour la mise en œuvre de ces plans montrent la présence de caravanes installées de façon permanente dans chaque commune, stationnant aussi bien sur des terrains privés que sur des terrains publics. L'identification de ce type de situation conduit « *souvent les territoires concernés à affirmer qu'ils envisagent désormais de s'occuper de ces situations à condition qu'ils soient exemptés de leur rôle en matière*

d'accueil des groupes de passage » (ibid. p.174). Cependant, les collectivités locales ne semblent pas vouloir traiter que les situations susceptibles de trouver une solution dans le cadre du droit commun.

L'incapacité des institutions à répondre à la diversité des besoins des résidents mobiles met en évidence le défi que représente l'appréhension des modes de vie de la communauté des gens du voyage. Dans une société française où l'ancrage territorial, la sédentarisation et la propriété sont prédominants, le nomadisme est souvent compris à tort comme une errance perpétuelle. Pourtant, comme nous l'avons vu précédemment, la mobilité des gens du voyage, lorsqu'elle est pratiquée, s'inscrit dans des contextes spécifiques et des territoires définis.

La dissociation par les pouvoirs publics de la pratique du voyage et de l'ancrage dans la réponse aux besoins de la communauté des voyageurs, comme le note Louis Besson, à l'origine des lois de 1990 et 2000, pose problème. Il souligne que « *le gouvernement établit une distinction entre l'accueil, qui induit un passage, et l'habitat, lequel implique la sédentarisation* »⁴⁵. Pourtant, une analyse des pratiques territoriales des familles permet de se rendre compte de la nécessité d'une approche basée sur la complémentarité, c'est-à-dire qui articule les pratiques de mobilité et l'ancrage territorial.

Les témoignages recueillis sur le terrain auprès des gens du voyage révèlent un schéma saisonnier distinct dans leurs déplacements, soulignant un double aspect de leur mode de vie qui mêle mobilité et périodes de sédentarisation. Pendant les mois les plus froids, les familles ont tendance à s'installer dans des aires d'accueil désignées ou sur des terrains privés. Ce schéma souligne la nécessité pour les politiques publiques de prendre en compte à la fois les aspects de mobilité et d'ancrage du mode de vie des gens du voyage, plutôt que de se concentrer uniquement sur leur nature nomade. Ainsi, un interlocuteur a indiqué : « *nous on voyage que l'été, le reste de l'année on vit sur l'aire d'accueil ou en terrain privé chez des cousins* » (Terrain, mars 2017). Ce propos illustre la mobilité saisonnière de la communauté, les étés étant marqués par les voyages et les hivers par la vie stationnaire. De tels schémas suggèrent que leur mode de vie n'est pas continuellement

⁴⁵ BESSON Louis, compte rendu intégral de la séance du jeudi 24 juin 1999 à l'Assemblée nationale.

nomade, mais plutôt cycliquement sédentaire, remettant en cause la perception répandue d'un voyage permanent. Un autre membre de la communauté partage ce constat en mars 2017 : « *on ne voyage que l'été, le reste de l'année on vit sur l'aire d'accueil ou en terrain privé chez des cousins* » (Terrain, mars 2017). Cela souligne les considérations pratiques et familiales qui influencent leurs décisions de mobilité, en insistant sur l'importance de la stabilité et de la sécurité pour les enfants pendant les saisons les plus rudes. Un autre témoignage confirme ce rythme saisonnier : « *on ne voyage pas tout le temps, l'hiver, on s'arrête c'est pas bon pour les enfants alors on est obligé de rester sur l'aire d'accueil, quand ça ferme l'été, on s'en va* » (Terrain, mars 2017). Ce témoignage ne confirme pas seulement le modèle de mobilité saisonnière, mais souligne aussi un moment important sur le plan culturel, indiquant une tradition enracinée au sein de leur communauté. Enfin, la proposition d'un membre de la communauté demandant une meilleure politique des aires d'accueil confirme la nécessité d'articuler mobilité et fixité : « *ça serait bien qu'ils fassent comme dans les autres pays (les autres communes), des terrains pour les gens du voyage, ça, c'est top, ça évite la galère des aires d'accueil avec les enfants* » (Terrain, avril 2017). Cette recommandation plaide en faveur d'espaces d'accueil plus permanents et communautaires, indiquant un désir d'alternatives aux aires d'accueil conventionnelles qui répondent mieux aux besoins des familles, en particulier celles avec des enfants.

Ces témoignages dressent le portrait d'une communauté dont le mode de vie mêle mobilité saisonnière et périodes d'ancrage, remettant en cause la vision dominante d'un nomadisme permanent. Ils appellent à une compréhension nuancée et à une approche politique qui reconnaisse et prenne en compte le rythme des déplacements et des installations inhérents au mode de vie de la communauté des voyageurs.

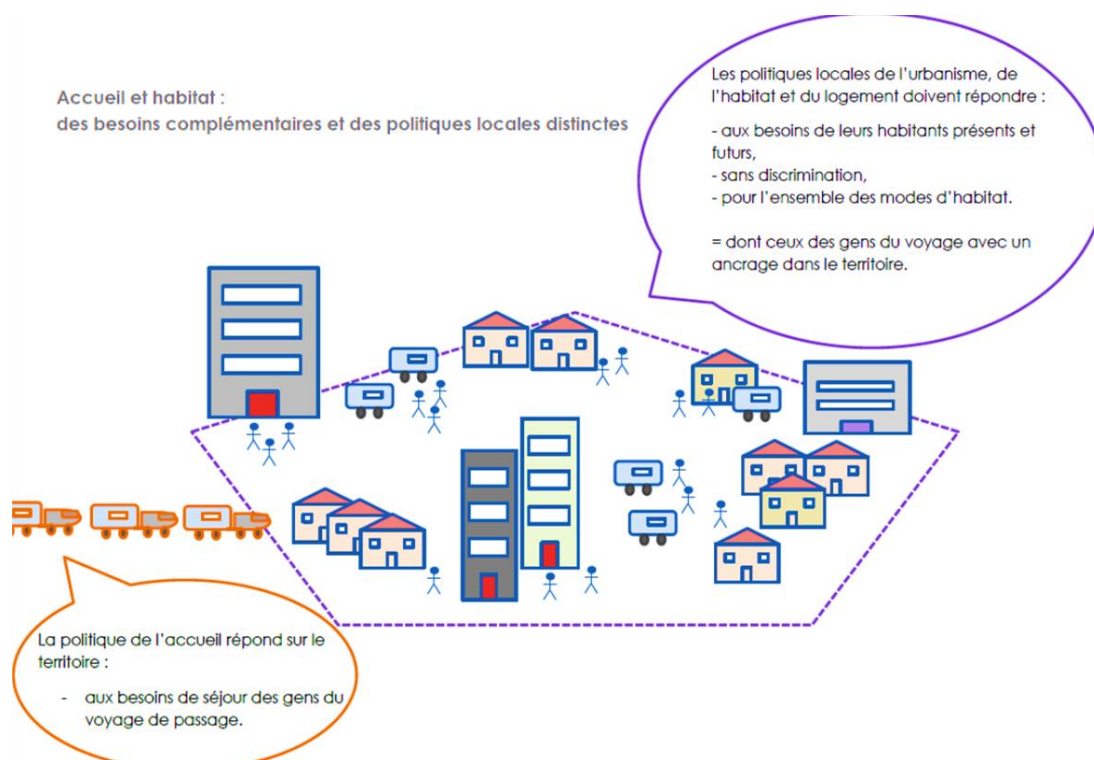
2.2.2 La double considération dans la mise en œuvre des politiques d'habitat des gens du voyage

Les témoignages ci-dessous montrent bien que la question des gens du voyage doit être abordée non seulement sous l'angle de la mobilité, trop souvent mobilisée par les politiques publiques, mais aussi sous l'angle de l'ancrage et de la fixité. En effet, il est clair que l'habitat et l'accueil sont complémentaires, et ne peuvent être opposés l'un à l'autre. Une personne vivant dans un habitat mobile et ayant un besoin d'habitat sur un

territoire donné peut avoir un besoin d'accueil dans d'autres lieux lorsqu'elle se déplace. Ainsi, une collectivité a deux types d'obligations, « *en matière d'accueil des gens du voyage, elle doit répondre à celles fixées par le schéma départemental d'accueil et d'habitat. En matière d'habitat, elle doit prendre en compte dans les politiques locales généralistes l'ensemble des modes d'habitat (dont celui en résidence mobile) selon les principes de la non-discrimination et de la mixité sociale* » (FNASAT, 2016, p.11).

Une telle lecture des enjeux et des besoins, fondée sur une opposition entre ancrage et mobilité, a été maintes fois dénoncée par des acteurs associatifs tels que la Fondation Abbé Pierre et le réseau FNASAT-Gens du voyage. Selon eux, les réponses en termes d'accueil et d'hébergement doivent s'inscrire dans une logique de complémentarité en fonction des besoins des ménages, plutôt que d'enfermer ces derniers dans des représentations construites et restrictives (cf. figure 11).

Figure 11 : Schéma de la prise en compte des besoins des gens du voyage en termes d'accueil et d'habitat.



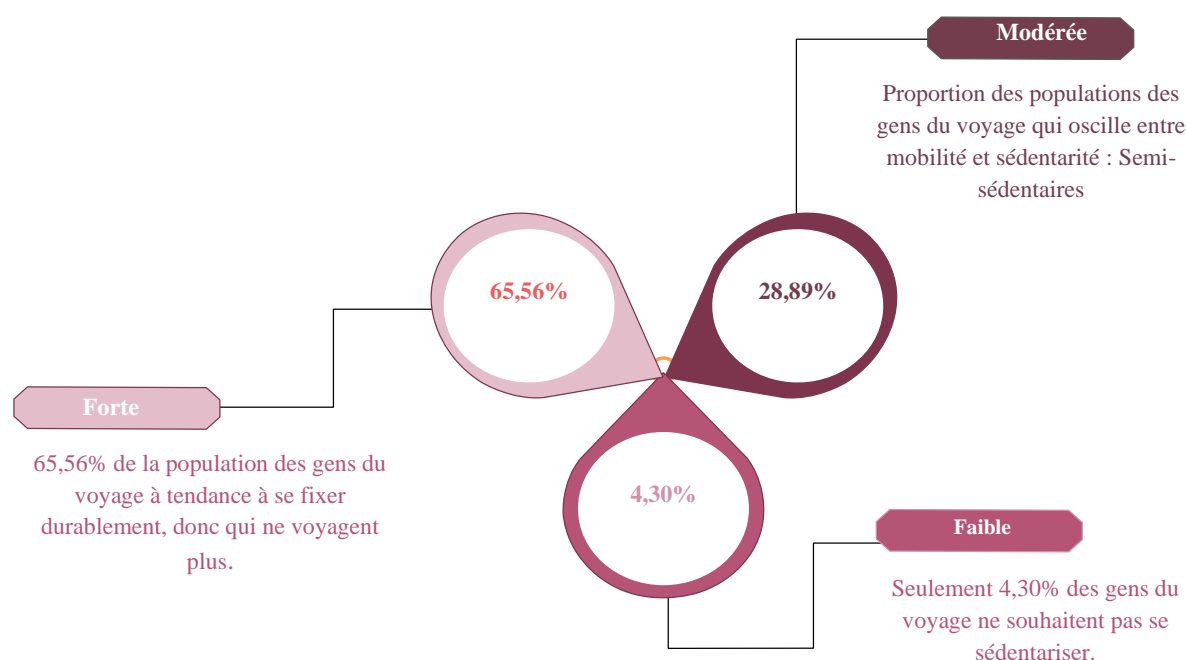
Source : Fnasat-Gens du voyage, 2016, p.12

Dans la mise en œuvre des schémas départementaux d'accueil et d'habitat des gens du voyage, cet antagonisme a souvent conduit à des difficultés opérationnelles. Par exemple,

dans l'Aveyron, les autorités publiques chargées de la mise en œuvre du schéma (Conseil général, Préfecture, collectivités locales) souhaitent répondre aux besoins d'habitat des gens du voyage dans le cadre du Plan départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes défavorisées (PDALHPD). Cependant, ce plan n'aborde la question de l'habitat des gens du voyage que superficiellement.

Le Plan départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes défavorisées (PDALHPD) renvoie souvent la responsabilité au Schéma départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage, se contentant souvent de reprendre ses orientations sans les approfondir. Cette situation est particulièrement préoccupante compte tenu des besoins pressants des familles résidant de manière permanente sur les aires d'accueil. Les données indiquent que plus de 65 % de ces familles tendent à s'installer de manière permanente, tandis que près de 30 % oscillent entre mobilité et fixité (cf. **figure 12**). Ces aires d'accueil, qui ne sont pas conçues pour un usage prolongé, ne sont pas adaptées à ces familles, et le manque d'espace pour les familles de passage aggrave le problème.

Figure 12 : Tendence de la sédentarisation des gens du voyage en France, 2015.



Source : Étude réalisée entre le 14 avril et le 15 septembre 2015 par le réseau des gens du voyage

Le classement par le PDALHPD du développement de l'habitat adapté pour les voyageurs sédentarisés comme non prioritaire traduit un manque d'engagement réel des acteurs publics face à cette problématique de plus en plus complexe. Les autorités locales sont confrontées à l'utilisation abusive des aires d'accueil et à l'acquisition de terrains non constructibles par des familles à la recherche d'une installation permanente. Cette situation met en évidence le décalage entre les objectifs politiques et les besoins des voyageurs en termes d'habitat. En effet, le cadre politique actuel ne prend pas suffisamment en compte la double nature du mode de vie de la communauté des gens du voyage, qui oscille entre le nomadisme et le désir d'une installation plus permanente. Le PDALHPD, bien qu'il constitue un pas vers la reconnaissance des besoins de la communauté, ne parvient pas à répondre aux complexités et à la dynamique évolutives des conditions de vie de ces populations. Il existe un besoin évident d'une approche plus équilibrée et plus réactive qui prenne en compte les besoins divers et changeants de la communauté des voyageurs, en équilibrant l'exigence de mobilité avec le besoin tout aussi important de solutions de logement stables et à long terme.

2.2.2. Les aires d'accueil : des lieux de passage aux lieux de sédentarisation

Le diagnostic préalable à l'élaboration du schéma départemental d'accueil des gens du voyage de l'Aveyron de 2003 a identifié un besoin de 175 places de caravanes, réparties sur les trois arrondissements du département (cf. **tableau 5**). Cependant, une mauvaise interprétation de la définition donnée par la circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a conduit à un retard dans la mise en œuvre. Ladite circulaire stipule que « *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 mètres², hors espaces collectifs et circulations internes à l'aire d'accueil, dans les aires nouvellement créées* »⁴⁶. Malgré

⁴⁶ Circulaire UH/IUH1 n° 2001-49 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.

l'identification d'un besoin de 350 places (équivalant à 175 sites), seules 169 ont été réalisées, ce qui ne permet pas d'accueillir les 260 à 270 familles estimées dans le département.

L'espace caravane, tel que défini dans le décret relatif aux normes techniques, est distinct de celui de site, qui se réfère à une zone désignée pour plusieurs caravanes (généralement 2 ou 3) et véhicules appartenant à un seul groupe familial. Cette distinction est cruciale pour comprendre la capacité et la fonctionnalité de ces aires, car elle influence directement le niveau d'hébergement et d'intimité disponible pour chaque unité familiale et l'efficacité globale de l'aire d'accueil pour répondre aux besoins de la communauté des voyageurs.

Tableau 5 : Recommandations et réalisations du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de 2003.

Arrondissement	Communes	Nbre habitant	Obligations du schéma	Réalisations	Manque
Villefranche	Decazeville	6164	30 emplacements	AA de 30 places	30 places
	Villefranche	11 926	30 emplacements	AA de 20 places	2 places
Millau	Millau	21 943	40 emplacements	AA de 40 places	40 places
	Saint-Affrique	8112	35 emplacements	AA de 30 places	40 places
Rodez	Onet-le-Château	10 643	12 emplacements	AA de 12 places	12 places
	Rodez	24 540	12 emplacements	AA de 8 places	16 places
	Le Monastère	2136	10 emplacements	AA de 8 places	16 places
	Luc la Primaube	5544	6 emplacements	AA de 12 places	–

Source : Schéma départemental de l'accueil et de l'habitat des gens du voyage de l'Aveyron, 2013-2019

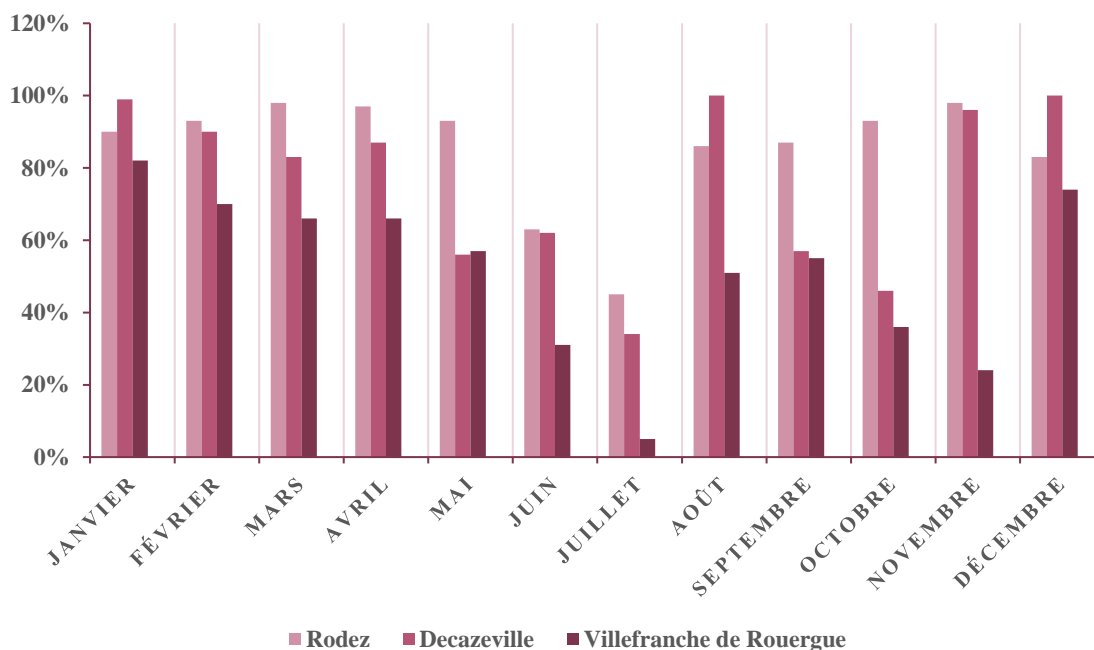
Les services de l'État, chargés de la mise en œuvre et du suivi du schéma départemental, ne relèvent aucune irrégularité, ce que confirment les collectivités locales qui se contentent du statu quo. La saturation des aires d'accueil et la multiplication des stationnements illicites mettent pourtant en évidence une inadéquation entre l'offre et la demande. De nombreuses familles installées sur les aires d'accueil avouent réduire leurs déplacements,

craignant de perdre leur place au retour. Au-delà de ces aspects, cette situation conduit à des situations conflictuelles qui peuvent dégénérer, des altercations arrivent régulièrement sur les places. Par exemple, un membre de la communauté raconte : *« Je vais te donner un exemple, tu vois par exemple j'ai un cousin, les vacances de Noël passé, comme ses gosses ne sont pas à l'école, ils sont partis fêter ça chez la famille là-bas dans le Cantal entre temps, y a quelqu'un qui a pris sa place et au retour il n'a plus de place. Eh ben, il est obligé d'aller ailleurs et qu'est-ce qu'il fait de ses gosses qui sont à l'école ? Qu'est-ce qu'il fait de son travail ? Il est de Rodez lui, il est né ici, il a grandi ici. Ce n'est pas bien ça et ils disent qu'ils aident les gens du voyage alors même qu'ils ne font pas de places suffisantes pour se garer »* (Terrain avril 2017). D'autres témoignages soulignent également ce problème : *« il y a trop de demandes par rapport à ce qu'on propose, il y a plus assez de place, il y a trop de demandes. Ce qui serait bien ce que, ils feraient sur les places ce que je pense moi, ceux qui sont habitués, les personnes qui restent admettons sur place, qui ne bouge pas »* (Terrain avril 2017). *« Moi par exemple, j'ai mon oncle qui part un mois et rarement deux mois dans l'année donc il est toujours ici et combien de fois il est arrivé, il était devant la et qu'il pouvait plus rentrer et il a nulle part où aller, il est au bord de la route, là-bas, il peut plus rentrer parce que pas de place »*. (Terrain avril 2017)

Cette situation est particulièrement manifeste dans les agglomérations de Rodez et de Villefranche-de-Rouergue. Si Decazeville affiche des taux d'occupation élevés, la pénurie d'espace y est moins marquée. Ici, les populations ancrées sur le territoire alternent généralement entre terrains privés l'hiver et aire d'accueil l'été. L'aire de Saint-Affrique, en revanche, est occupée en permanence par des familles sédentaires. L'aire de Millau, l'une des plus importantes en termes de capacité, reste largement inoccupée, surtout en hiver, avec des taux d'occupation moyens de 15 % en hiver et de 45 % en été (cf. **figure 13**). Cette aire, gérée par un prestataire privé, reçoit une compensation financière de la part des autorités locales du fait de son faible taux d'occupation. Cette situation, en

plus d'être une utilisation disproportionnée des fonds publics⁴⁷, résulte d'une absence de prise en compte des besoins et des pratiques des familles.

Figure 13 : Taux d'occupation des aires d'accueil des gens du voyage de l'Aveyron en 2016⁴⁸



Source : Agglomération de Rodez, Decazeville et Villefranche, 2017

2.2.2.1 Des abris temporaires aux « domiciles » permanents : La sédentarisation forcée des voyageurs sur des aires d'accueil

La transformation des aires d'accueil de lieux de passage en lieux d'habitation quasi permanents met en évidence un décalage flagrant entre les politiques envisagées et les besoins évolutifs de la communauté des voyageurs. Cette mutation est illustrée de manière frappante par les témoignages recueillis auprès des occupants de ces aires, qui révèlent les nuances de leurs expériences et les problèmes systémiques des politiques actuelles en

⁴⁷ Le coût global de la réalisation de l'aire d'accueil est de 2 000 000 euros TTC, la communauté de commune de Millau Grands Causses, n'a pas souhaité nous communiquer le coût de fonctionnement de l'aire.

⁴⁸ Les communautés de Millau Grands Causses et Saint-Affricain n'ont pas souhaité nous communiquer les taux d'occupation des aires d'accueil sur leurs territoires.

matière d'habitat. Les aires d'accueil destinées à accueillir les itinérants se retrouvent occupées de manière quasi permanente par des familles qui ne voyagent plus ou très peu. Les aires d'accueil sont destinées aux familles itinérantes et le règlement intérieur des aires d'accueil de Rodez, par exemple, n'autorise pas les séjours de plus de 6 mois consécutifs, avec toutefois une exception pour les familles dont les enfants sont à l'école ou à l'hôpital.

Un habitant de l'une des aires d'accueil de Rodez Agglomération, qui y vit depuis près de dix ans, traduit bien cette réalité : *« je vis sur l'aire depuis presque 10 ans, depuis qu'on l'a ouvert, mais je vivais déjà avant l'aire d'accueil, je suis né ici et j'ai grandi ici, en fait ils ont fait l'aire, là on stationnait avant »* (Terrain Mars, 2017). Ces propos reflètent parfaitement le décalage entre l'objectif initial de l'aire d'accueil — favoriser la mobilité des gens du voyage — et leurs besoins concrets — un habitat correspondant à leurs pratiques du territoire. Une autre personne a déclaré : *« moi je suis ici parce qu'on est d'ici de Rodez, on a tous nos papiers ici, on n'a pas de terrain donc on est obligé de venir ici sinon on serait dans la rue »* (Terrain 2017). Ce témoignage, qui fait écho au précédent, met également en lumière cette dure réalité : d'une part, l'absence d'alternatives crédibles, contraint nombre d'eux à se rabattre sur les aires d'accueil. D'autre part, il met en évidence l'incapacité systémique des pouvoirs publics à proposer des solutions d'hébergement adaptées et pérennes à une communauté qui aspire de plus en plus à une certaine fixité.

D'autres témoignages montrent que ces communautés vivent sur ces sites depuis plusieurs générations : *« il y a 24 ans, eh ben ah oui, avant s'était l'ancienne et après donc ils ont fait celle-ci donc depuis toujours. Oui toute la famille quoi, on vient toujours ici quoi »* ou encore *« depuis toujours puisque la famille de mon mari a toujours vécu ici dans l'aire quoi à Rodez. Les grands-parents, toute la famille quoi »* (Terrain, avril 2017). Ces propos soulignent non seulement un attachement générationnel à ces espaces, mais également une évolution des aires d'accueil vers des pôles familiaux et communautaires, bien loin de leur vocation première de lieux d'accueil temporaire.

Le diagnostic réalisé en 2012 par Catherine Guerard Conseil fait état d'environ 45 familles sédentarisées ou semi-sédentarisées sur les aires d'accueil, sur un total d'environ 260 à 270 familles (itinérants, semi-sédentaires, sédentaires) sur l'ensemble des aires d'accueil

du département⁴⁹. Cette statistique, croisée avec les témoignages, traduit un changement profond dans l'usage de ces aires. L'occupation de longue durée reflète non seulement une préférence, mais aussi, dans de nombreux cas, l'absence d'alternatives viables.

Déjà en 2012, l'étude diagnostique⁵⁰, réalisée par le Cabinet Catherine Guerard Conseil en vue de la révision du schéma d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Aveyron, faisait état de la sédentarisation des familles. « Il y aurait 45 familles sédentarisées ou semi-sédentarisées sur les aires d'accueil. Il y aurait environ entre 260 et 270 familles sur l'ensemble des aires d'accueil du département (itinérants, semi-sédentaires, sédentaires) ». Beaucoup des familles interrogées sur les raisons de leurs séjours prolongés sur les aires d'accueil, par l'absence d'alternative de relogement par les collectivités comme font « les autres pays⁵¹ ». Les aspirations des résidents à des solutions de logement plus pérennes sont manifestes. Ainsi, un habitant a déclaré : « *ce que je veux moi, qu'ils fassent comme dans les autres pays là-bas qui montent des maisons, des terrains des trucs comme ça quoi.* » (Terrain avril 2017). Ce désir se double d'un sentiment de résignation face à l'absence de choix, comme le déplore un autre résident, les lieux d'accueil se présentant comme les seules alternatives : « *si j'avais les moyens d'acheter un terrain, vous pensez que je vivrai ici ? non, il faut être gens du voyage pour qu'on te laisse vivre ici, c'est horrible, mais on n'a pas le choix* » (Terrain avril 2017).

Ces propos dépeignent la réalité d'une communauté confrontée aux carences d'un système de logement qui n'a jamais su répondre à l'évolution de ses besoins. Les aires d'accueil, conçues à l'origine comme des lieux de transit sont devenus des foyers permanents, du fait d'une combinaison d'attachement territorial, de liens générationnels et d'une absence totale de solutions alternatives en matière d'habitat. Ce constat appelle à une réévaluation des politiques d'habitat des gens du voyage, en mettant l'accent sur la nécessité de trouver

⁴⁹ Document non publié, consultable auprès de la Direction départementale de la Cohésion sociale et de la Protection des Populations de l'Aveyron (DDCSPP).

⁵⁰ Document non publié, disponible à consultation auprès de la Direction départementale de la Cohésion sociale et de la Protection des Populations de l'Aveyron (DDCSPP).

⁵¹ Il faut comprendre que « pays » signifie, les autres communes ou territoires qui ne sont pas situés sur le département de l'Aveyron.

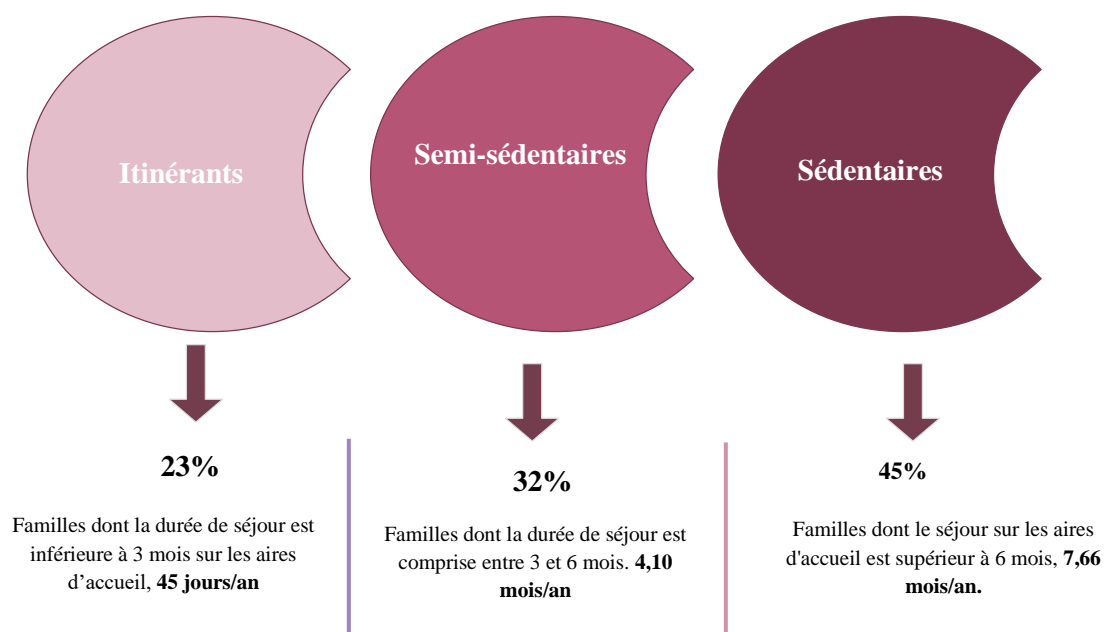
des solutions d'hébergement plus stables et à long terme qui puissent répondre à leur désir à la fois de mobilité et de pérennité.

2.2.2.2 Analyse des durées de séjour sur les aires d'accueil de Rodez

Agglomération

La durée moyenne de séjour des familles sur les différentes aires d'accueil de Rodez Agglomération excède 10 mois par an, sans compter les 3 semaines de fermeture annuelle de ces aires. La durée moyenne de séjour des familles sur les quatre aires d'accueil de Rodez Agglomération excède 10 mois par an, sans compter les 3 semaines de fermeture annuelle de ces aires. En se basant sur des catégories types de mobilité de la communauté des gens du voyage — itinérante (séjour de moins de 3 mois), semi-sédentaire (séjour entre 3 et 6 mois) et sédentaire (séjour de plus de 6 mois) — les données permettent d'apporter des éclairages qui vont au-delà de la simple surpopulation de ces aires. Les aires d'accueil de Rodez Agglomération, qui accueillent près de 2 000 personnes par an, enregistrent 77 % de séjours supérieurs à 3 mois (45 % de sédentaires et 32 % de semi-sédentaires), et seulement 23 % de familles itinérantes (cf. figure 14).

Figure 14 : Typologie des profils de mobilité des familles de gens du voyage installées sur les aires d'accueil de Rodez Agglomération en 2016.



Source : données du fichier d'aides au logement temporaire dit ALT2 de l'Agglomération de Rodez

Ces chiffres indiquent une tendance croissante à l'immobilité de la communauté des voyageurs. Toutefois, cette tendance varie par rapport aux données de l'aire d'accueil de Decazeville. En 2016, l'aire de Decazeville, d'une capacité de 30 places, a accueilli 78 familles, soit 275 personnes. Parmi ces familles, seuls 7,69 % résidaient de manière permanente sur l'aire, 11,53 % avaient des séjours de 3 à 6 mois et 56,41 % des séjours de moins de 3 mois. Il est à noter que ces derniers reviennent fréquemment sur l'aire d'accueil. Cette comparaison entre Rodez et Decazeville met en évidence des variations importantes dans les habitudes de séjour de la communauté des voyageurs. Ces statistiques soulignent une évolution dans les habitudes d'utilisation des aires d'accueil, une partie importante d'entre eux optant pour des séjours plus longs ou permanents. Cela montre également que les besoins des gens du voyage évoluent d'une aire d'accueil à l'autre et que les politiques d'accueil et d'habitat doivent prendre en compte ces fluctuations.

2.3 DEFIS EN MATIERE DE LOGEMENT ET D'ACQUISITION DE TERRAINS POUR LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE

En France, la communauté des gens du voyage fait l'objet d'estimations diverses : le Conseil national de l'habitat parle de 70 000 nomades quasi sédentaires⁵², tandis que la FNASAT avance le chiffre de 206 600⁵³. Un rapport de 2016 de la DIHAL (Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement) indique que 12 000 personnes n'ont pas de solution de logement adaptée, entraînant une vie d'errance et de précarité. Les mesures d'accueil prévues par la loi Besson du 5 juillet 2000 s'attachent principalement à réguler le stationnement des gens du voyage, comme nous l'évoquions précédemment, les schémas départementaux occultant souvent leurs besoins en matière d'habitat⁵⁴. Cela conduit les familles à acquérir des terrains dans des zones non constructibles, les exposant ainsi à des discriminations et à des difficultés juridiques liées à l'acquisition de ces terrains.

⁵² Christophe Robert, op. Cit., p.193

⁵³ FNASAT-Gens du voyage, « *Ancrage et besoins en habitat des occupants permanents de résidence mobile* », juin 2016.

⁵⁴ Fondation Abbé Pierre, rapport annuel « L'état du mal-logement en France 2017 », 2017, p.292

2.3.1 Habitat inadéquat et problèmes systémiques

L'Observatoire de l'habitat en Essonne relève que de nombreuses familles de voyageurs vivent sur des terrains où 37 % n'ont pas accès à l'eau potable et 20 % ne sont raccordés à aucun réseau électrique. Une étude nationale réalisée en 2012 par l'ANGVC fait état d'un « régime d'exclusion » généralisé à l'encontre de la communauté, 95 % des documents d'urbanisme en France interdisant l'habitat des caravanes⁵⁵. En 2014, l'ANGVC a de nouveau critiqué le manque d'intérêt persistant des élus locaux à l'égard de ces questions. Une enquête menée en 2015 par le Réseau des gens du voyage a réitéré ces conclusions, révélant que plus de 53 % des familles, en raison du manque de solutions de logement et des difficultés liées à la propriété, optent pour la sédentarisation sur des terrains acquis (28,14 %) ou pour le stationnement illicite sur des terrains publics ou privés (25,13 %) (cf. **figure 15**). Ce type d'acquisition est rarement pris en compte par les politiques locales, entraînant presque systématiquement une insécurité foncière⁵⁶.

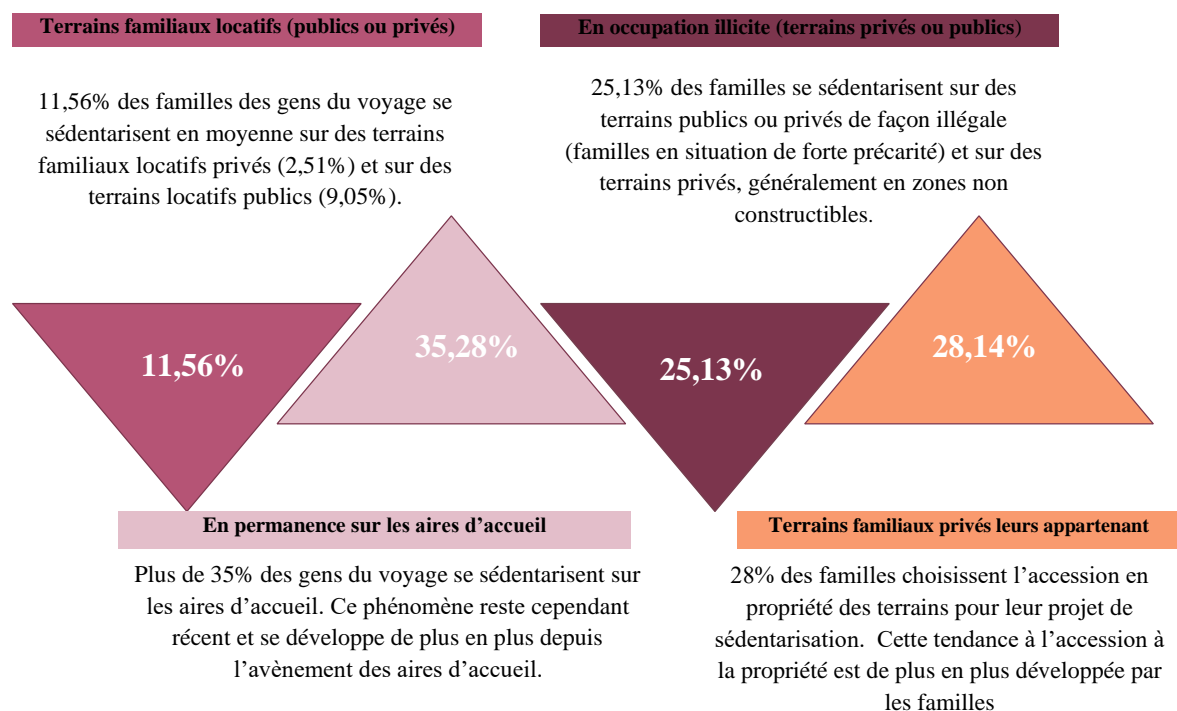
L'initiative privée d'accession à la propriété des familles de voyageurs, bien que peu quantifiable, est notable dans le département de l'Aveyron. Cependant, ces initiatives se heurtent à de nombreux obstacles. Le témoignage de cette personne illustre la difficulté d'accès aux prêts, même avec un garant : « *oh, mon Dieu, mon dieu. Vous savez combien j'en ai fait moi. Eh bah toutes. Même en proposant mon papa comme garant, ils n'ont jamais voulu. Si je pouvais alors j'irais m'endetter sur 20 ou 30 ans pour acheter un terrain pas cher* » (Terrain, mars 2017). De nombreuses familles, en raison de contraintes économiques (revenus faibles ou irréguliers, apport personnel insuffisant), ont recours à des prêts à des taux d'intérêt élevés ou acquièrent des terrains non constructibles à bas prix, souvent en violation des règles d'urbanisme. La discrimination dans les secteurs bancaires et des assurances à l'égard de la communauté des gens du voyage est également fréquente, comme en témoigne cette autre personne, qui s'est vu opposer un refus lors de l'achat d'un terrain pour y installer une caravane : « *j'ai essayé d'acheter un terrain de*

⁵⁵ Association nationale des Gens du Voyage catholique, enquête nationale 2012 sur la prise en compte d'un mode d'habitat par les collectivités, « *une discrimination ignorée, habitat mobile et collectivités, sur la base d'un échantillon de 1630 collectivités* ».

⁵⁶ Ibidem.

l'Agglo l'année dernière, ils ont refusé de me le vendre parce que je voulais mettre dessus ma caravane, du coup j'ai acheté un bout de terrain en campagne et je ne peux pas construire dessus encore, on te laisse acheter et on t'empêche de construire, qu'est-ce que je fais de ce terrain maintenant ? » (Terrain avril 2017).

Figure 15 : Lieux de sédentarisation des gens du voyage



Source : Enquête nationale du réseau des gens du voyage, 2015

2.3.2 Discrimination et défis juridiques en matière d'acquisition de terres

Outre les défis financiers, les gens du voyage sont également victimes de discrimination lorsqu'ils essaient d'acheter des terrains constructibles. Un rapport de 2006 de la Fondation Abbé Pierre a mis en lumière les pratiques discriminatoires de certains notaires, influencés par des fonctionnaires locaux et des résidents. Bien que les gens du voyage soient éligibles aux prêts immobiliers, de nombreuses familles sont confrontées à des obstacles similaires à ceux rencontrés par celles qui ne répondent pas aux critères d'éligibilité des prêts. Ces défis résultent de la difficulté d'accéder aux programmes de logements sociaux, souvent en raison de la nature de leur plan d'occupation (DIHAL, 2016). Les documents d'urbanisme locaux (PLU, SCOT) interdisent l'installation de

résidences mobiles, limitant d'autant plus leurs possibilités d'accèsion à un logement adéquat.

Par ailleurs, les témoignages et les rapports (DIHAL, 2016) indiquent que les familles sont confrontées à des discriminations dans l'achat de terrains constructibles, notamment des pratiques abusives d'exercice du droit de préemption. Si le rapport de la Fondation Abbé Pierre souligne ces pratiques discriminatoires, il est important de noter que la situation varie selon les régions. Par exemple, dans le département de l'Aveyron, en particulier dans la région de Decazeville, de nombreuses familles ont réussi à acheter des terrains jouxtant des résidents non voyageurs sans que cela ne puisse créer de quelconques difficultés.

Dans leur recherche désespérée de solutions de logement alternatives adaptées à leurs besoins, de nombreuses familles ont recours à l'achat et à l'aménagement de terrains dans des zones non constructibles ou non habitables, telles que les zones agricoles, les zones naturelles protégées ou les zones inondables. Ces développements créent non seulement une précarité juridique et de vie, mais aussi des tensions avec les autorités locales et les résidents. Bien que les codes d'urbanisme offrent des moyens de réglementer et d'encadrer l'occupation de ces terrains, les municipalités n'utilisent que rarement, voire jamais, ces dispositions (DIHAL, 2016). De nombreux responsables locaux craignent que l'utilisation de ces moyens n'incite d'autres familles de voyageurs, voire au-delà, dans des situations similaires à demander le même traitement, ce qui pourrait conduire à un traitement inéquitable. De ce fait, de nombreuses collectivités locales optent pour une approche plus radicale, aboutissant à l'expulsion de ces familles de leur terrain, les exposant ainsi à davantage d'instabilité et de précarité.

CHAPITRE V

POLITIQUES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : PRONER L'INTEGRATION ET PRATIQUER LA DESINTEGRATION

INTRODUCTION

Les gens du voyage se trouvent à l'épicentre des turbulences des sociétés contemporaines, notamment dans la gestion de leur diversité. Ils constituent, tant au niveau européen que mondial, des révélateurs des hiatus entre les pratiques sociales et politiques, mettant en évidence des contrastes criants entre les instances nationales et locales (Liégeois, 2009, p.64). Les dysfonctionnements institutionnels, caractérisés par une lutte pour développer une approche cohérente à l'égard des gens du voyage, révèlent le décalage entre les intentions législatives et leur opérationnalisation. En conséquence, les Gens du voyage deviennent souvent des boucs émissaires, leur visibilité et leur vulnérabilité en faisant des cibles faciles. Ils sont ainsi confrontés à des pratiques archaïques rappelant le Moyen-Âge (Liégeois, 2009), notamment les expulsions et la ségrégation, contraints de maintenir une distance avec le reste de la population et confinés dans des espaces clos, coupés des tissus socio-urbains.

Les défis posés aux collectivités locales par la mise en œuvre de la loi Besson du 5 juillet 2000 sont multiples : elles occupent une position à la fois privilégiée et difficile. En matière de politiques sociales (éducation, santé, développement, culture, habitat, accueil, etc.), les pouvoirs locaux jouent un rôle crucial, mais sont simultanément au cœur des débats, des contradictions et des tensions. La sphère locale apparaît en effet comme le théâtre de la vie quotidienne, l'arène dramatique « où se cristallisent les tensions et se manifestent les conflits », devenant ainsi le terrain de l'acceptation ou du rejet (ibid. p.65). Les gens du voyage doivent faire face à l'hostilité des riverains, souvent décrite comme le syndrome NIMBY (*Not in My Backyard*), ou *pas dans ma cour* en français, manifestation typique en France de la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 2000. La création d'une aire d'accueil, voire l'arrivée d'un groupe en transit, suscite souvent de vives oppositions de la part des riverains voire de l'ensemble de la commune. Dès lors, les collectivités locales se trouvent prises entre le marteau et l'enclume : d'une part, elles sont tenues d'assumer leurs responsabilités légales à l'égard de la communauté des gens du voyage sous peine de sanctions ; d'autre part, elles doivent gérer les résistances de leurs administrés, qui ne peuvent être négligées. Face à ce dilemme, de nombreuses collectivités locales, sous couvert d'intégration des gens du voyage, pratiquent une politique de

désintégration, c'est-à-dire qu'elles rendent leur accueil le moins visible possible en les soustrayant des tissus socio-urbains.

1 L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL : ENTRE HOSPITALITE ET HOSTILITE

1.1 LES COLLECTIVITES FACE A L'OBLIGATION D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Dans un article de référence intitulé « *Rejets éternels : les collectivités locales face aux Tsiganes et aux nomades* », publié dans la revue Pluriel-débat (Cedrasemi-CNRS) en 1981 et réédité en 2010 dans la revue e-migrinter, Jean-Pierre Liégeois s'intéresse aux stratégies et aux comportements adoptés par les collectivités locales en matière d'accueil des gens du voyage. Il propose une typologie fondée sur trois critères : *le rejet pur et simple*, caractérisé par le refus de la présence des gens du voyage sur le territoire communal, qui se manifeste souvent par des interdictions et des expulsions au nom de l'ordre public, de la tranquillité et de l'hygiène ; *le rejet violent*, qui se traduit par des interventions musclées des forces de l'ordre et des actes incontrôlés des populations locales, tels que l'incendie de maisons et l'agression de familles ; et *le rejet indirect*, qui prend des allures d'humanisme. Cette dernière forme de rejet substitue aux actes de violence l'imposition de conditions de vie insurmontables par le biais d'actes réglementaires souvent discriminatoires en matière de scolarisation, d'hygiène, de logement et de protection de l'environnement. Cette forme subtile de rejet, fondée sur l'interprétation des textes réglementaires, permet ainsi aux collectivités de maintenir une apparence de légalité et d'humanisme.

Cette forme indirecte de rejet se trouve pourtant au cœur de la manifestation des rejets contemporains, en particulier dans les stratégies traduisant au niveau local les orientations de la loi Besson de 2000. L'enjeu est fondamentalement politique et non technique. L'enjeu est fondamentalement politique et non technique. En effet, sous couvert d'un humanisme évanescent, les municipalités trouvent des raisons techniques commodes pour justifier leur incapacité à accueillir la communauté de gens du voyage, en dépit de leur prétendue bonne volonté (Monin, 1998, p.128).

L'attitude des collectivités locales vis-à-vis des gens du voyage donne l'impression que ces populations sont apparues soudainement avec la loi Besson. Le dilemme pour les municipalités est que toute décision qu'elles prennent sera invariablement défavorable aux yeux de certains résidents, ce qui rend la question particulièrement large et préjudiciable en termes électoraux. De ce fait, elles optent souvent pour la solution du moindre mal, en essayant de contourner la loi sans la violer ouvertement pour les accueillir, à l'exception de figures notables de la communauté comme Zingaro ou les Gipsys Kings (Monin, 1998). Eu égard aux retombées électorales potentielles de la création de telles infrastructures, les collectivités locales font souvent des choix regrettables à l'égard des gens du voyage, afin de ne pas susciter le mécontentement de l'électorat. Ces politiques, bien que découragées par le gouvernement, se traduisent par l'utilisation des gens du voyage comme boucs émissaires, la construction d'aires d'accueil dans des endroits isolés, ce qui les marginalise encore plus dans le tissu socio-urbain, et la mise à disposition d'installations minimales, rendant ainsi leur intégration encore plus problématique.

1.1.1 Les gens du voyage comme bouc émissaire : le rejet par les électeurs

Les collectivités locales invoquent souvent l'hostilité de leurs administrés pour justifier leur refus d'accueillir les gens du voyage. Ce faisant, elles créent des lieux de rejet des gens du voyage plutôt que le rejet des électeurs (Monin, 1998). Elles choisissent ainsi l'option la moins recommandable. Il est à noter que les communes obligées de les accueillir sont généralement de taille moyenne, capables donc de mobiliser les fonds nécessaires à un accueil décent, sachant que la construction d'une aire d'accueil est subventionnée par l'État à hauteur de 15 000 euros HTTC par place de caravane⁵⁷.

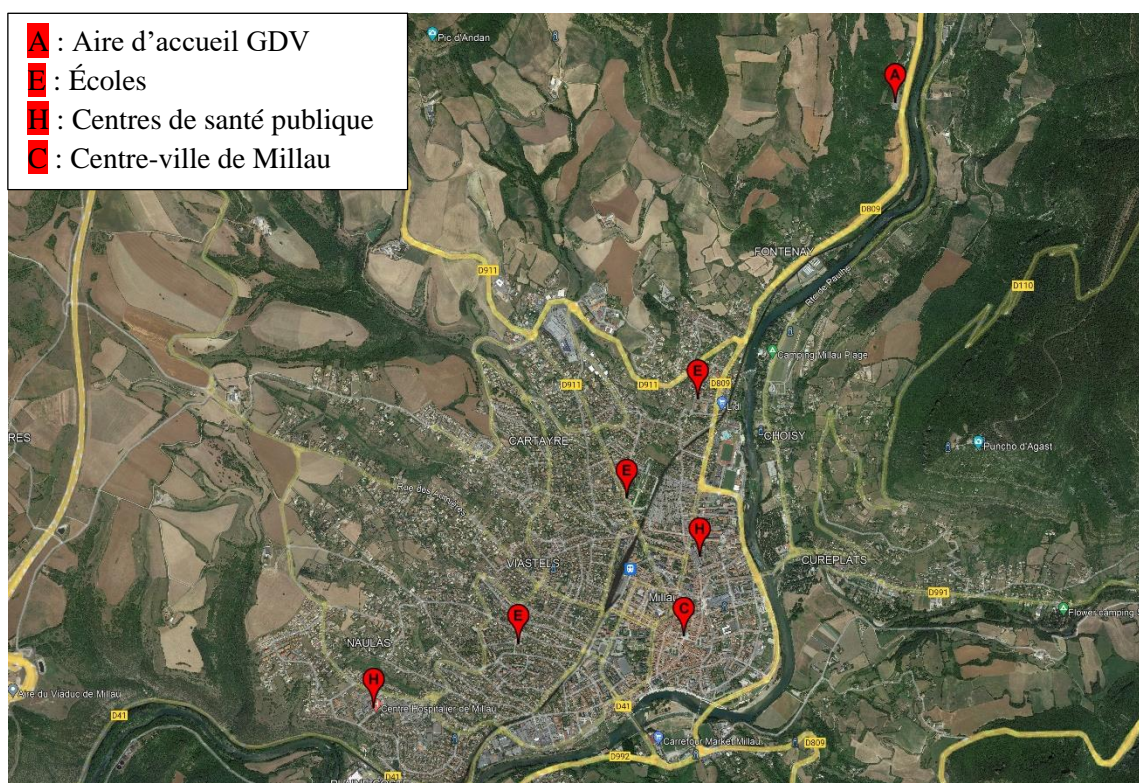
Ce schéma du bouc émissaire dans la mise en œuvre des politiques se traduit généralement par l'implantation d'aires d'accueil en périphérie de la commune, dans des conditions austères, insalubres et dangereuses (proximité de décharges, d'autoroutes, de forêts, etc.). Tout est orchestré pour que l'aire d'accueil ne soit pas intégrée dans le paysage communal,

⁵⁷ Circulaire UHC/IUH1/12 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

les caravanes étant placées « *au point le plus éloigné du clocher de l'église possible* », pour reprendre les termes de Luc Monin.

Dans le contexte de notre zone d'étude, l'aire d'accueil de la Communauté de Communes Millau Grands Causses, illustre bien la situation ci-dessus évoquée (cf. **figure 16**). Situé en bordure d'une route départementale très fréquentée, le site est constamment exposé à une importante pollution sonore, qui non seulement perturbe la vie quotidienne de ses habitants, mais soulève également des inquiétudes quant aux conséquences à long terme sur la santé d'une exposition continue à des niveaux de décibels élevés. En outre, la localisation est révélatrice d'un problème plus profond d'accessibilité et d'isolement des aires d'accueils des gens du voyage sur l'ensemble du département de l'Aveyron. Elle se trouve loin des services et équipements essentiels (10 km du centre-ville), qui sont vitaux pour le bien-être de la communauté, en particulier des services de proximité tels que les magasins, les hôpitaux et les écoles.

Figure 16 : Aire d'accueil de Communauté de communes de Millau Grands Causses (Aveyron)



Source : Google Maps, 2017

L'aire d'accueil de Millau, opérationnelle depuis le 1er août 2011, a été bloquée jusqu'en 2008 en raison d'une équipe municipale défavorable à l'accueil des gens du voyage. Ce n'est qu'avec l'arrivée d'une nouvelle équipe en 2008 que des progrès ont été réalisés, malgré l'hostilité des riverains, comme en témoignent les actes de vandalisme signalés par La Dépêche du Midi le 27 mai 2011. Les réactions du public ont été fortement négatives, comme en témoignent les commentaires sur le site de La Dépêche du Midi suite à l'article « *Millau : Inauguration de l'aire des gens du voyage* » daté du 21 octobre 2011 : « *encore des gens qui vivent aux crochets de la société. Les communes dépensent des petites fortunes pour ces gens qui ne respectent même pas les biens mis à leur disposition. Ces gens-là ne méritent pas toute cette considération. Oui je suis révolté par les comportements de cette population d'assistés. Honnêtement les fonds publics seraient bien mieux employés ailleurs, comme par exemple dans des aires pour camping-car (...)* ». (Commentaire lu sur le site de La Dépêche du Midi en réaction à l'article « *Millau :*

Source : Google Maps, 2017

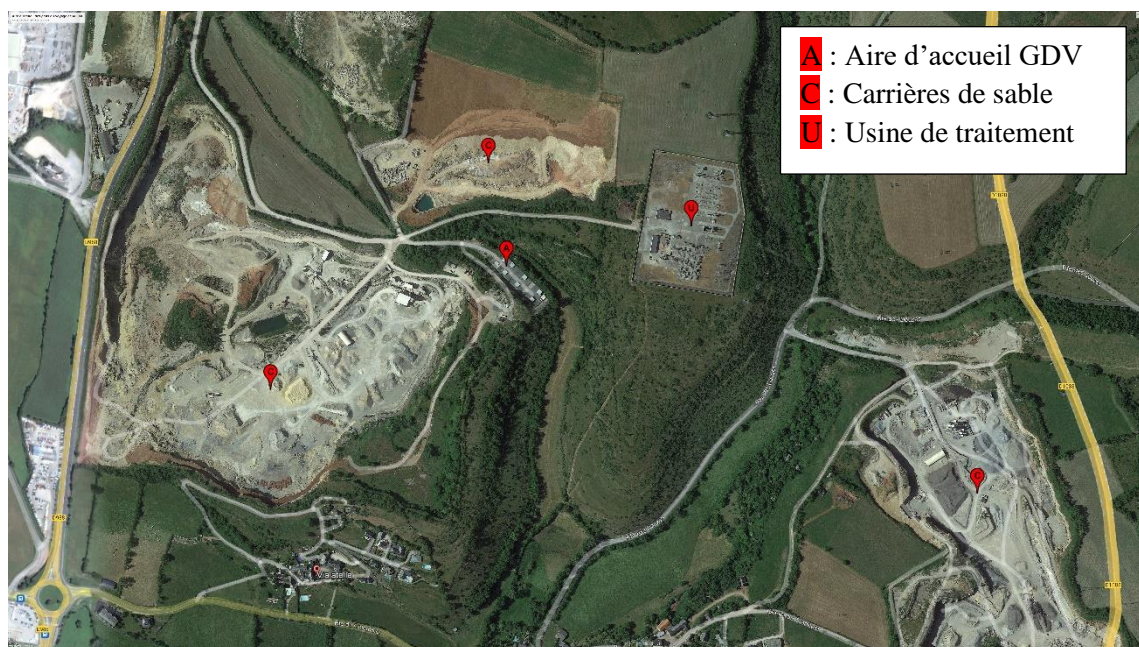
Inauguration de l'aire des gens du voyage », du 21/10/2011). Malgré sa localisation à la frontière de Millau, à 10 km du centre-ville, et dans un endroit peu visible, l'aire d'accueil a tout de même suscité de vives réactions de la part des habitants.

1.1.2 Construire les aires d'accueil pour avoir le droit d'expulser : la façade humaniste

Suivant la stratégie du bouc émissaire de l'hostilité des habitants, une autre approche employée par certaines municipalités consiste à construire des aires d'accueil pour les gens du voyage. Souvent, cette action n'est pas le fruit d'une véritable volonté d'accueil, mais plutôt une mesure obligatoire pour justifier légalement l'expulsion des gens du voyage des sites non autorisés. Comme l'observe de manière critique Luc Monin (1998), ces aires sont souvent créées sans concertation avec les usagers et de manière méprisante. Si ces aires d'accueil maintiennent superficiellement un semblant de légalité, elles facilitent en fait une forme officielle de rejet. Le droit autrefois minimal à un séjour de 48 heures sur tout territoire communal s'est transformé en une tolérance maximale, où l'existence même d'une aire d'accueil ne répondant pas aux normes a normalisé l'expulsion immédiate des gens du voyage qui stationnent ailleurs (Monin, 1998, p.129).

En ce qui concerne notre terrain de recherche, on peut retenir l'exemple de l'aire d'accueil de Vialatelle, sur la commune d'Onet-le-Château. Cette aire a été créée au milieu d'une carrière de concassage, criblage, ensachage et pulvérisation (cf. **figure 17**), exploitée par la société SAS La Méridionale des Bois et Matériaux (MBM). Les activités de la carrière présentent des risques importants pour la santé des usagers de l'aire d'accueil en raison de la pollution de l'eau et de l'air, ainsi que des nuisances sonores et visuelles. En outre, le passage fréquent de camions au-dessus de l'aire d'accueil pose de sérieux problèmes de sécurité pour les enfants qui y résident.

Figure 17 : Aire d'accueil des Gens du voyage de Vialatelle, Rodez Agglomération (Aveyron).



Source : Google Maps, 2017

Rodez Agglomération justifie le choix de l'emplacement de cette aire d'accueil dans une carrière, malgré les risques évidents pour la santé de ses habitants, par l'histoire du lieu, où sont installés des campements sauvages de gens du voyage, et par la difficulté à trouver des terrains viables. Cette décision, bien que pragmatique pour répondre aux problèmes de disponibilité des terrains, semble avoir négligé les conséquences sanitaires importantes pour les résidents, qui sont contraints de faire face à des risques environnementaux.

Les témoignages des usagers de l'aire d'accueil, recueillis lors de nos visites sur le terrain, dressent un tableau saisissant de leurs difficultés quotidiennes. La description poignante

d'un occupant recueillie en mars 2017 est plus qu'illustrative de ces difficultés : « *elle est invivable la carrière, on est constamment malade, la poussière, c'est carrément de la crasse qui coule de la carrière, les véhicules on les lave une fois, une heure après, ils sont crades* », souligne la lutte incessante contre la poussière. Ce témoignage souligne non seulement l'inconfort physique, mais également le sentiment de désespoir et de frustration ressenti par la communauté. Le résident ajoute : « *il y a des moments, comme hier, on a été envahi par des nuages de poussière, les enfants sont souvent malades. Quand il fait un temps sec comme ça, c'est vraiment irrespirable*. Il fait ressortir l'impact particulièrement néfaste sur les enfants, les membres les plus vulnérables de la communauté.

Ce témoignage illustre la dure réalité de la vie à proximité d'une activité industrielle, où la qualité de l'air est si mauvaise qu'elle devient dangereuse pour la santé, en particulier par temps sec. Ils reflètent également un problème de société plus large : la localisation de communautés marginalisées comme les gens du voyage dans des environnements dangereux, souvent à la suite de décisions administratives prises sans tenir véritablement compte de leur bien-être. La remarque finale de ce résident, « *il faut être gens du voyage qu'on te laisse vivre ici* », résonne comme un sentiment de résignation et met en relief le sentiment de négligence sociale et de marginalisation auquel sont confrontés les gens du voyage.

1.1.3 Les constructions avec des équipements sommaires : le rejet simple

La troisième stratégie observée dans la mise en œuvre des politiques d'accueil des gens du voyage en Aveyron se caractérise par la mise à disposition aux gens du voyage des aires d'accueil avec des équipements rudimentaires, leur rendant ainsi le séjour pratiquement impossible. Cette stratégie est souvent entachée de préjugés à l'égard des gens du voyage, sous-tendus par l'idée qu'il est inutile de leur fournir des équipements durables, puisqu'ils risquent de toute façon de les abîmer. Il en résulte donc une certaine réticence à investir dans des infrastructures importantes.

Luc Monin (1998) décrit ces lieux comme conçus avec mépris et faciles à garder. Dans ces configurations, les familles de gens du voyage ne sont pas impliquées dans le processus de planification ou de prise de décision, pas même pour émettre des opinions

qui pourraient être ignorées ou classées dans d'obscures archives de la mairie. Certaines municipalités refusent purement et simplement de les accueillir, malgré les obligations légales. Par exemple, certaines villes du sud de la France préfèrent payer des amendes plutôt que de construire des aires d'accueil, malgré les stationnements sauvages.

Au cours de notre enquête, l'aire d'accueil de Saint-Affrique a servi d'exemple révélateur. L'aire, divisée en deux sections, l'une pour les familles dites sédentaires, offre des installations minimales et inadéquates pour des séjours prolongés, dont des installations sanitaires partagées dans des conditions d'hygiène précaires. En revanche, l'autre section, destinée aux familles itinérantes, ne dispose d'aucune installation, si ce n'est du béton, quelques marquages pour délimiter les espaces de stationnement des caravanes et des toilettes en nombre insuffisant en période de forte affluence (cf. **photo 1**).

Photo 1 : Aire d'accueil des gens du voyage de Saint-Affrique, avril 2017.



Source : Terrain, 2017

Compte tenu des normes requises pour une aire d'accueil, tel que les raccordements aux réseaux (eau, électricité) sur chaque emplacement et au moins un bloc sanitaire pour 2 à 3 places, on peut y voir une forme de rejet ou du moins un manque de volonté de la commune de Saint-Affrique de fournir une aire d'accueil avec des conditions de vie décentes.

En examinant les stratégies employées par les municipalités dans leurs politiques d'accueil des gens du voyage, qui reflètent souvent des choix délibérés, il apparaît clairement que la problématique de l'accueil des gens du voyage n'est pas prête d'être résolue. Au contraire, ces stratégies perpétuent les traditionnels stéréotypes et clichés par lesquels le public assimile ces populations. Alors qu'ils représentent moins de 1 % de la population, ce qui pourrait théoriquement simplifier les efforts d'intégration, les décideurs optent souvent pour des politiques défensives, s'éloignant ainsi de la possibilité d'intégrer les gens du voyage. Pourtant, une approche volontariste et décidée, surtout dans le contexte actuel de crise financière que traversent les municipalités, pourrait conduire à des projets dont les coûts d'investissement et de gestion seraient significativement réduits, minimisant ainsi le gaspillage des deniers publics.

L'hostilité des riverains à l'égard de l'accueil des gens du voyage traduit-elle alors le fameux syndrome « *Not In My Back Yard* » (NIMBY) ou « *pas dans ma cour* » ?

1.2 LE DEFI DE L'INTEGRATION DES GENS DU VOYAGE RESISTANCES DES RIVERAINS ET PHENOMENES NIMBY

1.2.1 Racines de l'hostilité historique et contemporaine à l'égard des gens du voyage : Le syndrome NIMBY et au-delà

Gustave Flaubert, dans sa lettre à George Sand datée du 12 juin 1867, rend compte de l'hostilité intemporelle à l'égard de la communauté des gens du voyage : « *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* » (Correspondance, éd. de la Pléiade, tome 5, pp. 653-654). Ce contexte historique de mépris sociétal à l'égard des gens du voyage plante le décor pour comprendre les réactions contemporaines à leur accueil.

De nombreux projets de création d'aires d'accueil pour les gens du voyage entraînent des tensions et des crispations « plus ou moins institutionnalisées » chez les riverains (Robert, 2006), allant des pétitions à la constitution d'associations de défense, en passant par des interruptions de séances du conseil municipal.

Cette hostilité se manifeste par le syndrome « *Not In My Backyard* » (NIMBY), où les riverains s'opposent aux installations en raison de diverses nuisances, qu'elles soient réelles ou supposées (Trom, 1999). Ce phénomène met ainsi en évidence les raisons souvent complexes et multiformes de l'opposition locale. À l'origine, le syndrome NIMBY signifiait une opposition aux développements urbains au niveau local en Amérique du Nord, mais sa portée et son application se sont étendues aujourd'hui à différents niveaux territoriaux (Lecourt, 2000).

L'expansion de ce concept a été documentée par Lecourt (2000), qui identifie plusieurs variantes s'adaptant à différents niveaux géographiques. Il s'agit notamment de NIMS (Not In My Street), qui signifie l'opposition au niveau de la rue, et de NOOS (Not On Our Street), qui étend le concept au niveau du quartier. En outre, le terme NOPE (Not On Planet Earth) représente une application plus globale de l'attitude NIMBY, indiquant une résistance aux développements ou aux installations perçues comme indésirables, quel que soit leur emplacement. En outre, le terme CAVE (Citizens Against Virtually Everything) représente une forme extrême de NIMBYisme, caractérisée par l'opposition à presque tout type de développement ou de changement.

Ces différentes variantes du NIMBYisme reflètent une tendance sociétale plus large où les communautés locales s'opposent souvent à des développements ou à des changements qui, selon elles, auront un impact négatif sur leur cadre de vie. Cette résistance n'est pas toujours fondée sur des évaluations factuelles des dommages potentiels, mais peut être motivée par des craintes, des stéréotypes et des informations erronées. L'évolution du NIMBYisme témoigne de la complexité croissante de la manière dont les citoyens interagissent avec les projets de développement et les initiatives d'intégration sociale, en particulier lorsqu'ils visent des groupes marginalisés ou des transformations susceptibles de perturber le statu quo, comme dans le cas des aires d'accueil pour les gens du voyage.

1.2.2 Le NIMBYisme contre les gens du voyage en France : Dynamiques sociales et conséquences

En France, le syndrome NIMBY, initialement associé au rejet des projets d'infrastructure tels que les autoroutes, les aéroports ou les lignes de train à grande vitesse (TGV)⁵⁸, est de plus en plus souvent utilisé à l'encontre des installations destinées aux groupes socialement marginalisés. Il s'agit par exemple de centres d'hébergement pour les sans-abri, les migrants, les toxicomanes ou les centres de rétention. Le syndrome se déplace alors de la défense des intérêts environnementaux à la défense de la tranquillité sociale, que ces installations sont supposées perturber. Les préoccupations environnementales se doublent ainsi des préoccupations de tranquillité sociale. Cette évolution du NIMBYisme vers la tranquillité sociale, telle qu'explorée par Céline Bergeon (2011), se manifeste souvent par un rejet violent de l'altérité par les populations locales, en contradiction avec la diversité sociale souhaitée et promue par les interventions publiques.

L'opposition aux projets d'installation d'une aire d'accueil des gens du voyage ou de rassemblement des gens du voyage illustre ce glissement des enjeux environnementaux vers des enjeux de tranquillité sociale (Robert, 2006). Ces projets suscitent souvent une opposition immédiate, parfois violente, de la part des résidents — une démonstration claire NIMBYisme. La résistance locale, souvent alimentée par des préoccupations liées à la préservation des paysages et à la dévaluation des propriétés, reflète des stéréotypes profondément ancrés sur les gens du voyage. En effet, comme l'expliquent Bidet et Lafargue (2007), *« 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 habitants qui résident à proximité du lieu de réalisation de l'aire d'accueil ou d'un stationnement sont généralement les premiers à*

⁵⁸ Sur la constitution des collectifs et associations, face aux décisions nationales des grands projets d'infrastructures, à propos des autoroutes, voir Véronique Catherin, *La contestation des grands projets publics ? Analyse microsociologique de la mobilisation des citoyens*, Paris, L'Harmattan, 2000 ; à propos des TGV, voir Jacques Lolive, *Les contestations du TGV-Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 1999 et Stéphanie Sauvée, *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général. Cas du projet TGV Ouest*, Paris, L'Harmattan, 2000.

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 & Lafargue, 2007).

Mais le plus souvent, ce n'est pas tant la vision des gens du voyage en tant qu'êtres humains qui suscite des réactions, ce sont plutôt des arguments relatifs à la défense du paysage et à la dévalorisation des terrains qui sont avancés par les habitants. Selon eux, la présence des Gens du voyage déprécie le paysage et dévalorise le patrimoine local (Bergeon, 2011). Il existe cependant d'autres types de protestations dont les motifs de légitimation sont moins convaincants, comme l'inadaptation du terrain à l'habitat. Cette forme d'opposition témoigne à la fois d'un refus de voir les gens du voyage s'installer à proximité et d'une volonté de les voir vivre dans des conditions de décence minimale. En outre, comme le note Céline Bergeon, *« qu'il s'agisse d'un 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 »* liées à la réputation « sulfureuse » que cristallisent ces populations dans les esprits (Bergeon, 2011, p.378). La présence de ces populations est souvent perçue comme une menace pour la sécurité locale, exacerbant les craintes d'une augmentation de la criminalité et des troubles de l'ordre public. Et cette perception, associée à une surveillance policière accrue autour des aires d'accueil, stigmatise davantage les gens du voyage, toute incivilité mineure leur étant systématiquement imputée (Bidet & Lafargue, 2007).

Il convient toutefois de noter que ces manifestations ne sont pas toujours organisées spontanément par les résidents. Les élus locaux sont souvent à la tête de ces mobilisations, exprimant leur opposition aux décisions de l'État en matière d'accueil des gens du voyage. Cela a été particulièrement évident en juillet 2017 en Haute-Savoie, où des élus se sont joints à des agriculteurs pour mettre en place des barrages afin de distribuer des tracts

appelant à une action contre les campements de gens du voyage (Le Figaro, 25/07/2017). En Haute-Savoie également, 17 maires de la communauté de communes du Genevois ont menacé de bloquer le scrutin présidentiel pour manifester contre la présence des gens du voyage sur leur territoire. Comme l'illustrent les propos de Caroline Laferrière, Maire de la Commune de Neydens au micro de France 3 Auvergne-Rhône-Alpes, le 20 mai dernier : « *je ne me vois pas organiser un second tour avec ma population qui me demande pourquoi je ne réagis pas, pourquoi ces gens s'installent pour la troisième fois consécutive en moins d'un mois, ce n'est plus possible. D'ailleurs, il ne s'agit pas de gens du voyage, mais de personnes sédentaires, qui vont de commune en commune et saccagent tout* » (Maire de la Commune de Neydens, France 3, Auvergne-Rhône-Alpes, 26/04/2017). On peut également citer l'exemple des manifestations organisées par cette petite commune de 900 habitants de l'agglomération grenobloise, où dans l'après-midi du 20 mai 2016 dernier (cf. **photo 3**), « *plusieurs tracteurs ont défilé devant la Préfecture de l'Isère, à Grenoble. À bord, des agriculteurs et des habitants de Murianette, Gières et Domène qui s'opposent à l'installation d'une aire temporaire d'accueil pour les gens du voyage* » (France 3 Auvergne-Rhône-Alpes, 20/05/2016).

Photo 2 : des tracteurs devant les locaux de Grenoble Alpes Métropoles pour manifester contre la création d'une aire d'accueil à Murianette (Isère), mars 2016.



Source : France 3 Auvergne-Rhône-Alpes, 20/03/2016

Les exemples pourraient être multipliés à l'infini, tant ces types de manifestations se multiplient, de manière quasi systématique, dès lors qu'il s'agit de créer une aire d'accueil pour les gens du voyage, ou d'accueillir des gens du voyage sur le territoire communal. Elles occupent une place quotidienne dans l'espace politico-médiatique, et témoignent du rejet permanent et quasi systématique des populations nomades en France. Philippe Subra (2008) qualifie ce rejet généralisé des populations nomades par la société française de « *NIMBY social* ». Ce phénomène est particulièrement évident lorsque les décisions municipales manquent de transparence ou n'impliquent pas les communautés locales, ce qui accroît les tensions et les résistances.

Malgré ses aspects négatifs, le syndrome NIMBY a permis une prise de conscience de l'existence et des luttes des populations nomades en France, conduisant à des tensions plus visibles et initiant un dialogue entre les différentes parties prenantes. Ces manifestations ont ouvert la voie à la reconnaissance de l'identité de ces populations, de leur citoyenneté et de leurs différences culturelles. L'abrogation de la loi de 1969 qui les reléguait au rang de citoyens de seconde zone, la reconnaissance du rôle de la France dans l'internement des populations tsiganes pendant la Seconde Guerre mondiale⁵⁹, et la signature de la *Charte d'objectifs de culture Gens du voyage et Tsiganes de France* ⁶⁰ en 2016, en collaboration avec différents groupes de défense et le ministère de la Culture et de la Communication, sont autant d'étapes clés dans la reconnaissance de ces populations. Cette reconnaissance progressive et la valorisation des différences culturelles représentent un changement significatif vers l'inclusion et la compréhension dans la société française..

⁵⁹ Discours du président, François Hollande, le 29/10/2016 à Montreuil-Bellay (<http://www.agsgv63.com/wp-content/uploads/2016/11/discours-Pr%C3%A9sident-de-la-R%C3%A9publique-hommage-Montreuil-bellay.pdf>)

⁶⁰ Ministère de la Culture et de la Communication, Charte d'objectifs de culture Gens du voyage et Tsiganes de France », 22/09/2016 (<http://www.agsgv63.com/wp-content/uploads/2016/11/discours-Pr%C3%A9sident-de-la-R%C3%A9publique-hommage-Montreuil-bellay.pdf>)

2 LES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : UNE FAUSSE BONNE IDEE ?

2.1 LES AIRES D'ACCUEIL : LIEUX DE VIE DE LEURS HABITANTS

Un regard critique sur les aires d'accueil des gens du voyage (cf. **photo 3**) révèle un fossé important entre la vocation de ces espaces et les expériences vécues par leurs occupants. Comme l'a exprimé un voyageur lors d'un entretien, « *la vie sur l'aire d'accueil, c'est un peu comme dans un camp. Les gens, ils sont entassés les uns sur les autres comme dans l'armée. Partout en France, les gens du voyage sont parkés, on n'a pas le choix, de toute façon personne ne veut de nous* » (Terrain, avril 2017). Un autre fait remarquer également que, « *ceux qui ont fait les aires d'accueil ne connaissent rien de notre vie, mais bon après le but pour eux, c'est de faire les aires pour ne pas que les gens du voyage stationnent en ville* » (Terrain, mars 2017).

Photo 3 : Agencement de l'aire d'accueil des gens du voyage de Planèze à Rodez, avril 2017.



Source : Terrain, 2017

Les dispositifs législatifs relatifs aux gens du voyage ont souvent défini le nomadisme de manière restrictive, en se focalisant sur l'accueil collectif public et en faisant de ces aires la seule référence pour l'accueil des populations itinérantes en France (Robert, 2006). Si la création de ces aires a incontestablement amélioré leur quotidien pour des familles qui n'avaient auparavant aucun accès aux équipements de base — *sans accès à l'eau autre que celle tirée d'une rivière ou d'une bouche incendie, et sans accès à l'électricité autre que celle procurée via un raccordement sauvage sur les installations d'EDF*⁶¹ —, leur impact sur la vie familiale a été profond. Pour ces familles, la vie sur une aire d'accueil, avec son mode de vie normé, laisse peu de place à la spontanéité qui caractérise l'habitat et le mode de vie nomade, renforçant ainsi la stigmatisation. Par conséquent, ces aires représentent une solution par défaut plutôt qu'un habitat souhaitable. Ces aires d'accueil ne représentent ainsi qu'une solution par défaut plutôt qu'un habitat souhaitable.

Une aire d'accueil vidée de ses occupants et de leurs caravanes incarne un environnement austère, tel un espace où aucune vie humaine n'est possible ou souhaitable, tant l'odeur de béton brûlé y est écrasante en été, et le froid polaire en hiver. Au mieux, ils ressemblent à des parkings, ce qui est en fait leur vocation première si l'on en croit les discours politiques sur la question. Pourtant, ces espaces « *ayant une vocation d'habitat* »⁶², sont des lieux d'alliance et de vie (Bergeon, 2011). Les occupants s'approprient ces espaces et les font vivre, malgré des aménagements sommaires aux allures de parkings et l'absence d'espaces verts. Par exemple, interrogé sur l'absence d'espaces verts, un des responsables de la gestion des aires d'accueil de Rodez Agglomération avait répondu que « la verdure rend les voyageurs malades ». Il s'agit sans doute d'un autre de ces stéréotypes préfabriqués à propos de ces populations, car les personnes qui vivent sur ces aires d'accueil souhaitent ces espaces verts, ne serait-ce que pour ajouter un peu de gaieté à leur espace de vie.

⁶¹ Entretien avec un élu local de la Communauté de communes Millau Grands Causses, mai 2017

⁶² 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

2.1.1 Des lieux de vie aux aménagements sommaires invitant à reprendre la route

2.1.1.1 Des aménagements aux allures d'un parking

La circulaire de 2001 concernant l'application de la loi de 2000 stipule que les aires destinées aux gens du voyage doivent être conçues de manière à favoriser un cadre de vie agréable, avec un équilibre entre les espaces familiaux privés et les espaces communs. Elle déconseille spécifiquement de créer un « *effet d'aire de stationnement* » ou « *effet parking* », en particulier pour les grandes aires, et met l'accent sur l'intégration de l'aire dans le paysage et le secteur urbain, en considérant l'aménagement du paysage comme une partie intégrante du plan d'aménagement.

Or, la majorité des aires d'accueil observées dans le cadre de notre recherche, à l'exception de celle de Decazeville, ne respectent pas ces consignes. L'effet « aire de stationnement », pourtant fortement déconseillé par la circulaire susmentionnée, est la première impression qui se dégage de ces espaces. L'aire d'accueil de Decazeville, conçue dans l'esprit des textes législatifs, comprend un bureau pour l'accueil des familles, une salle pour les activités organisées par l'Association pour l'Accès au Logement et l'Insertion, et une disposition des espaces qui permet aux familles de conserver une certaine intimité. L'Association Accès Logement Insertion est une association à but non lucratif qui aide les personnes en difficulté d'insertion, comme les réfugiés et les gens du voyage. Elle gère l'aire d'accueil de Decazeville et apporte aux gens du voyage son aide pour les démarches administratives, les devoirs des enfants, les cours du CNED et organise des ateliers culturels. C'est la seule association aveyronnaise qui travaille avec les gens du voyage et elle est très appréciée par ces derniers.

En Aveyron, l'aire de Decazeville est l'exception qui confirme la règle (**cf. photo 4**). En effet, sur les autres sites visités dans le cadre de cette recherche, les occupants des aires d'accueil ont été unanimes à souligner l'effet aire de stationnement sur lequel la circulaire mettait en garde les collectivités locales. Les propos de cet usager de l'une des aires d'accueil gérées par Rodez Agglomération exprimant son mécontentement quant à l'exiguïté des places en témoignent : « *concernant la place, moi personnellement, les gens il faut qu'il soit reculé des autres, c'est trop rapproché des autres, vous voyez ça, l'autre*

à côté, l'autre il est derrière, si une personne qui vient qu'on ne connaît pas eh bien y a aucune intimité, on est comme installé sur le parking de carrefour là » (Terrain, mars 2017).

Photo 4 : Place de stationnement pour une famille sur l'aire d'accueil de Decazeville, mars 2017



Source : Terrain, 2017

La disposition des caravanes ne permet pas aux familles de se l'approprier. La disposition linéaire des caravanes perturbe en effet l'équilibre intime des familles. Des blocs sanitaires comprenant une douche, des toilettes et un petit auvent avec un évier, un branchement d'eau et un point d'accès électrique sont placés à l'intérieur d'un contour blanc, délimitant l'espace alloué à chaque famille (**cf. photo 5**). Cette organisation spatiale rigide perturbe les arrangements traditionnels lors des escales (Bergeon, 2011), faisant de ces espaces davantage des invitations à reprendre la route qu'un habitat accueillant, invitant à rester.

Photo 5 : L’auvent servant de cuisine et de point d’accès aux fluides (eau et électricité) et de délimitation (ligne blanche) de l’espace de stationnement pour les familles, avril 2017.



Source : Terrain, 2017

2.1.1.2 Des aménagements qui compliquent le quotidien des familles

Si l’arrivée des aires d’accueil a soulagé de nombreuses familles de gens du voyage, cette reconnaissance n’enlève rien aux dysfonctionnements de ces aires. Lors de nos entretiens, beaucoup de familles, notamment vulnérables, évoquent le confort qu’elles ont apporté, si tant est qu’elles parviennent à obtenir le fameux sésame : une place dans l’aire d’accueil. Cependant, elles sont unanimes à considérer que les équipements des aires d’accueil, en plus de la disposition des places, ne répondent souvent pas aux besoins des familles. En effet, les besoins en habitat d’une famille du voyage sont à l’image de ceux d’un foyer français : des chambres séparées pour les parents et les enfants, une cuisine et un espace de vie. L’espace entre les caravanes, souvent disposées en triangle, sert de lieu de vie.

Lors de nos enquêtes, un occupant a mis l'accent sur les contraintes spatiales : « *On veut que les espaces soient plus grand parce que là on est sur des parkings de 90 m2, une famille c'est toujours deux caravanes et l'hiver c'est trois, moi par exemple j'ai une caravane pour la cuisine et une caravane pour dormir et mon fils lui a une caravane pour les parents, une caravane pour la cuisine et une caravane pour les gamins et les véhiculent qui tractent les caravanes vous les mettez où ? C'est impossible. À Strasbourg par exemple, en dehors de l'aire, y a un voire deux parkings passagers* » (Terrain, mars 2017). Un autre résident déplore quant à lui l'absence de cuisine fermée : « *d'habitude on a une caravane, parce que la femme pour faire la cuisine, en hivers quand il fait -5 -10, on a de vieilles caravanes qu'on aménage en cuisine, là on a enlevé parce qu'il y a les beaux jours, la difficulté en plus de la douche c'est la cuisine, là elle n'est pas fermée, elle est en plein air et ça, c'est une grosse difficulté* » (Terrain, mars 2017).

La disposition et la surface des emplacements ont un impact significatif sur les conditions de vie traditionnelles des familles de gens du voyage, conduisant souvent à la séparation des familles en raison de l'espace limité disponible. Les propos de cette mère illustrent bien ce problème : « *Ça ne va pas c'est trop petit euh, là j'ai des enfants la qui ne sont pas ici, j'en ai deux qui ne sont pas ici, ils ne peuvent pas venir, au final ça divise la famille, ils auraient dû faire plus grand, ils prenaient quelques mètres de plus c'était bon* » (Terrain, mai 2017). En outre, malgré les idées reçues, la communauté des gens du voyage évolue en même temps que le reste de la société. En effet, à l'instar de l'ensemble de la population française, les ménages des gens du voyage ont recours à des appareils électroménagers (**cf. photo 7**), dont l'utilisation sur les aires d'accueil se révèle encore très compliquée en raison du peu d'espace disponible. Les propos de ce père de famille sont plus qu'illustratifs : « *nos femmes sont comme toutes les femmes françaises, elles veulent des machines à laver, des grosses machines quoi, et on a nulle part où mettre ici, c'est pour ça qu'on demande des espaces de cuisine fermés et pour les enfants aussi* » (Terrain, avril 2017).

Photo 6 : Équipements électroménagers utilisés par les familles en l'absence d'installations et d'aménagements adéquats, février 2017.



Source : Terrain, 207

2.2 DES ESPACES DE VIE DESINTEGRES ET DESINTEGRANT

Ainsi que le souligne Céline Bergeon (2011), l'un des aspects les plus frappants des aires d'accueil des gens du voyage est leur identification distinctive. La signalétique identifie souvent explicitement ces aires par l'expression « gens du voyage », parfois accompagnée de symboles métaphoriques tels qu'une caravane ou un hérisson. Il est intéressant de noter que la signalisation des gens du voyage et celle des stations d'épuration sont souvent combinées, traduisant un discours plus profond (cf. **photo 8**). Ce marquage distinctif ne sert pas seulement à identifier ces zones à un groupe spécifique, mais il communique aussi implicitement un message d'exclusion : les gens du voyage ne sont pas invités à s'installer ailleurs. Cette signalisation souligne une approche ségrégationniste plutôt qu'intégrative.

Photo 7 : Panneau indiquant l'aire d'accueil des gens du voyage de Decazeville, mai 2017.



Source : Terrain, 2017

La localisation de ces aires, pivots de la vie de leurs habitants, les place souvent en périphérie des tissus socio-urbains, en contradiction avec les objectifs du décret du 5 juillet 2001, complétant la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. Ce texte précise que la localisation de ces aires doit garantir le respect des normes d'hygiène et de sécurité pour les gens du voyage tout en évitant les effets de relégation. Idéalement, ces aires devraient être situées dans les zones urbaines ou à proximité de celles-ci, afin d'assurer un accès facile aux différents services publics, tels que les équipements éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels, les services spécialisés, et d'éviter les surcoûts liés à l'aménagement de terrains non habitables.

Cette relégation des aires d'accueil des gens du voyage a été constatée dès 2005 par le Centre européen pour les droits des Roms, qui a observé que la ségrégation physique des gens du voyage se manifeste souvent par une enceinte de talus en terre, les coupant ainsi physiquement des zones voisines. Les aires d'accueil sont souvent situées à proximité de décharges publiques, d'usines de retraitement, d'installations industrielles dangereuses, d'autoroutes, de voies ferrées ou sous des lignes à haute tension, et ressemblent davantage à des camps de détention qu'à des zones de vie⁶³. Ce constat a été étayé par des recherches menées par Humeau (1995, 2003), Sarter (2010) et Bergeon (2011). Tant les associations militantes que les observateurs s'accordent largement sur le fait qu'il existe une tendance à exclure ces lieux du tissu social et urbain. Dès lors, ces aires d'accueil deviennent souvent des espaces propices au repli communautaire, nuisant fortement à l'intégration dans la société au sens large voulue par le législateur. Plutôt que de favoriser l'intégration voulue par la loi Besson, les pratiques locales contribuent à accentuer la désintégration, rendant l'intervention publique stigmatisante.

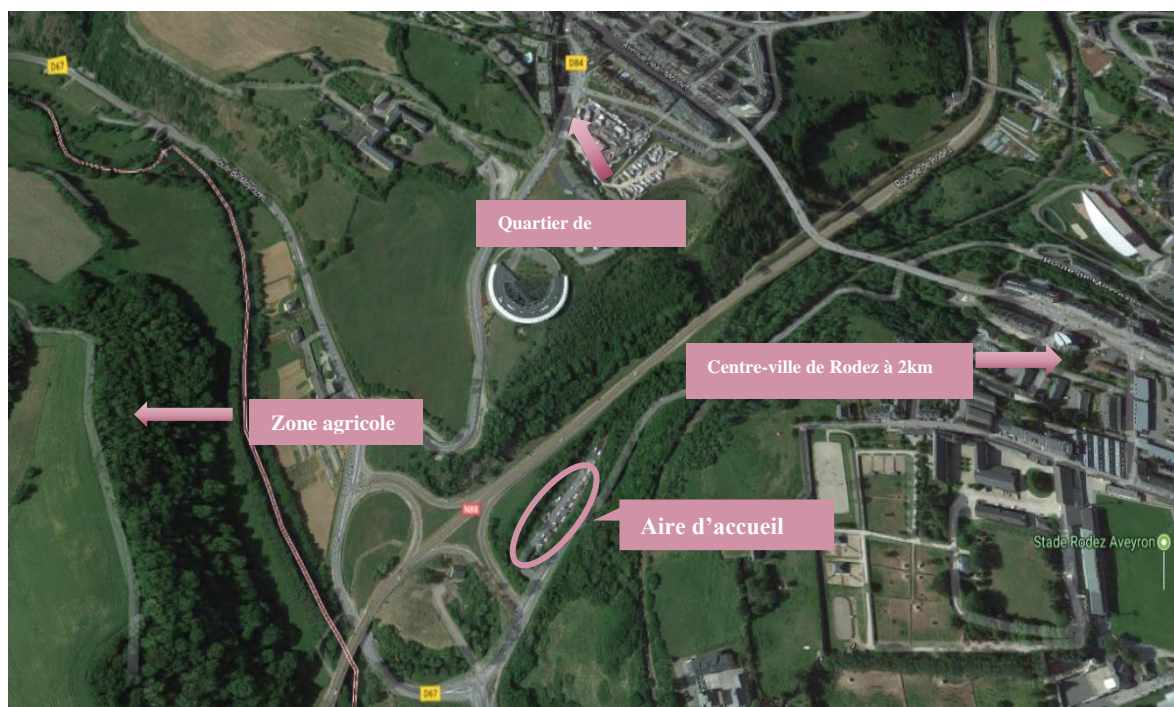
2.2.1 Désintégration des aires d'accueil des gens du voyage du territoire communal

Alors que partout en France, il suffit de taper sa destination dans Google Maps pour la localiser avec précision, ce geste d'une banalité déconcertante est beaucoup moins évident lorsqu'il s'agit de se rendre sur une aire d'accueil des gens du voyage. Rejoindre une aire

⁶³ Centre européen des Droits de l'Homme, Rapport n° 15, « *Hors d'ici ! Anti-tsiganisme en France* », 2005 (<http://www.errc.org/article/hors-dici-anti-tsiganisme-en-france/3870>), p.18-19

d'accueil implique souvent de parcourir de longues distances sur des routes de campagne, de multiplier les virages et d'emprunter de petits chemins non répertoriés. Cet isolement géographique ne s'applique certainement pas à toutes les aires d'accueil, mais celles de l'Aveyron, comme Jean-Trebosc, située dans une zone inondable le long de l'Auterne et camouflée par des arbres stratégiquement plantés, répondent souvent à ce profil (cf. **figure 18**).

Figure 18 : Aire d'accueil des gens du voyage de Jean-Trebosc à Rodez.



Source : Google Maps, 2017

L'aire d'accueil de Millau illustre cette logique d'isolement, située à plus de 7 km du centre-ville, à la frontière avec la commune d'Aguessac, et éloignée des zones résidentielles et des commodités (cf. **figure 19**). Les travaux de Céline Bergeon (2011) sur « *la géographie du lieu de stationnement* » en Poitou-Charentes, basés sur trois variables — la distance au centre-ville, la proximité de l'école et de la gendarmerie la plus proche, et l'environnement des aires de stationnement — ont révélé que ces aires sont généralement éloignées des centres-villes et des services essentiels. Nos enquêtes, bien que limitées à deux variables — la distance au centre-ville le plus proche et

l'environnement de l'aire d'accueil —, confirment cette tendance à la désintégration des aires d'accueil aveyronnaises du territoire communal.

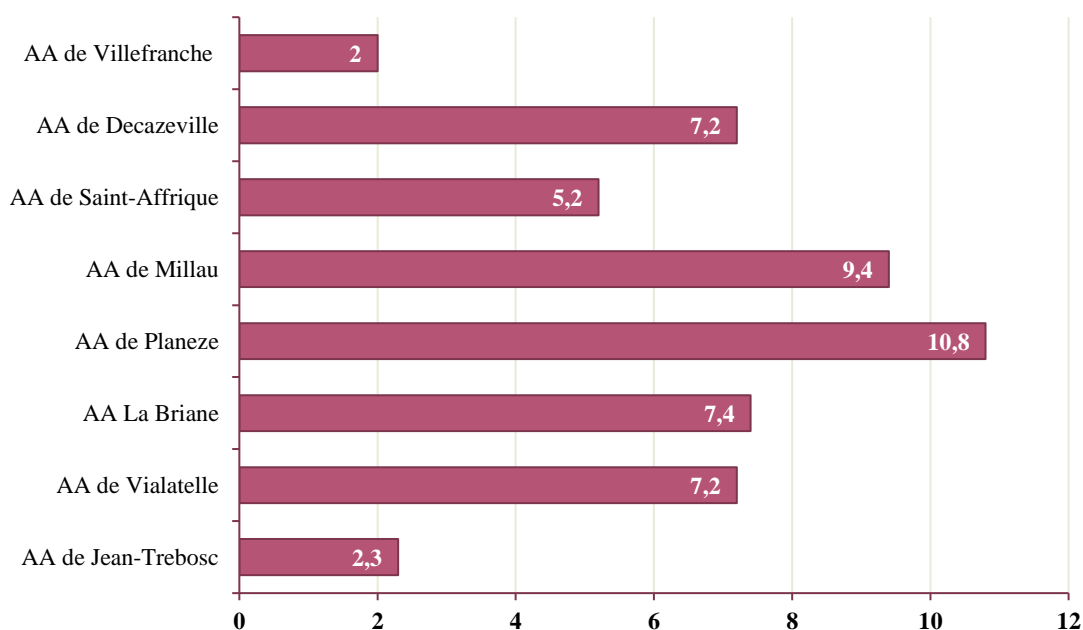
Figure 19 : Aire d'accueil des gens du voyage de Millau



Source : Google Maps, 2017

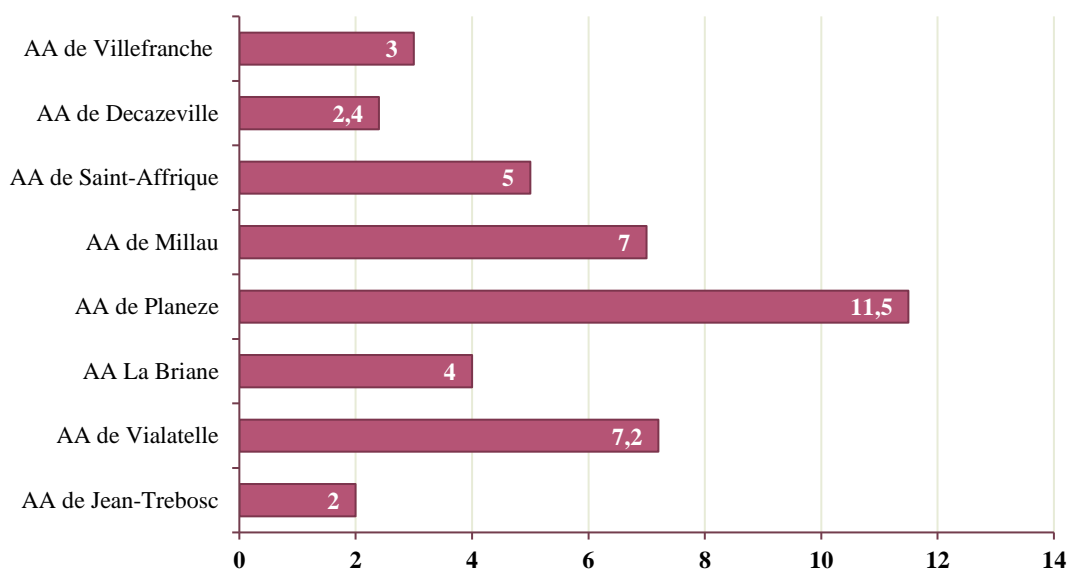
L'étude complète des aires d'accueil de l'Aveyron — Vialatelle, Jean-Trebosc, Planèze, La Briane, Millau, Decazeville, Villefranche et Saint-Affrique — axée sur la proximité de l'hôpital le plus proche a révélé que seules deux aires sur ces huit se trouvaient à moins de trois kilomètres d'un hôpital (cf. **figure 20**). Les 6 autres aires d'accueil sont distantes de 5 à 11 kilomètres. Il est à noter que, malgré la distance (cf. **figure 21**), il n'existe pas de transport en commun entre les aires et le centre-ville. Le Conseil départemental et les autorités locales justifient cela en invoquant l'idée reçue selon laquelle tous les gens du voyage ont un véhicule, alors que de nombreuses personnes vivant sur les aires (femmes et enfants) n'en ont pas, et même lorsqu'elles en ont un, le véhicule est le « bureau » de l'homme qui est généralement absent de l'aire d'accueil pendant la journée.

Figure 20 : Distance entre l'hôpital le plus proche et les aires d'accueil de l'Aveyron (en kilomètres)



Source : Travail de terrain, 2017

Figure 21 : Distance entre le centre-ville et les aires d'accueil de l'Aveyron (en kilomètres)



Source : Travail de terrain, 2017

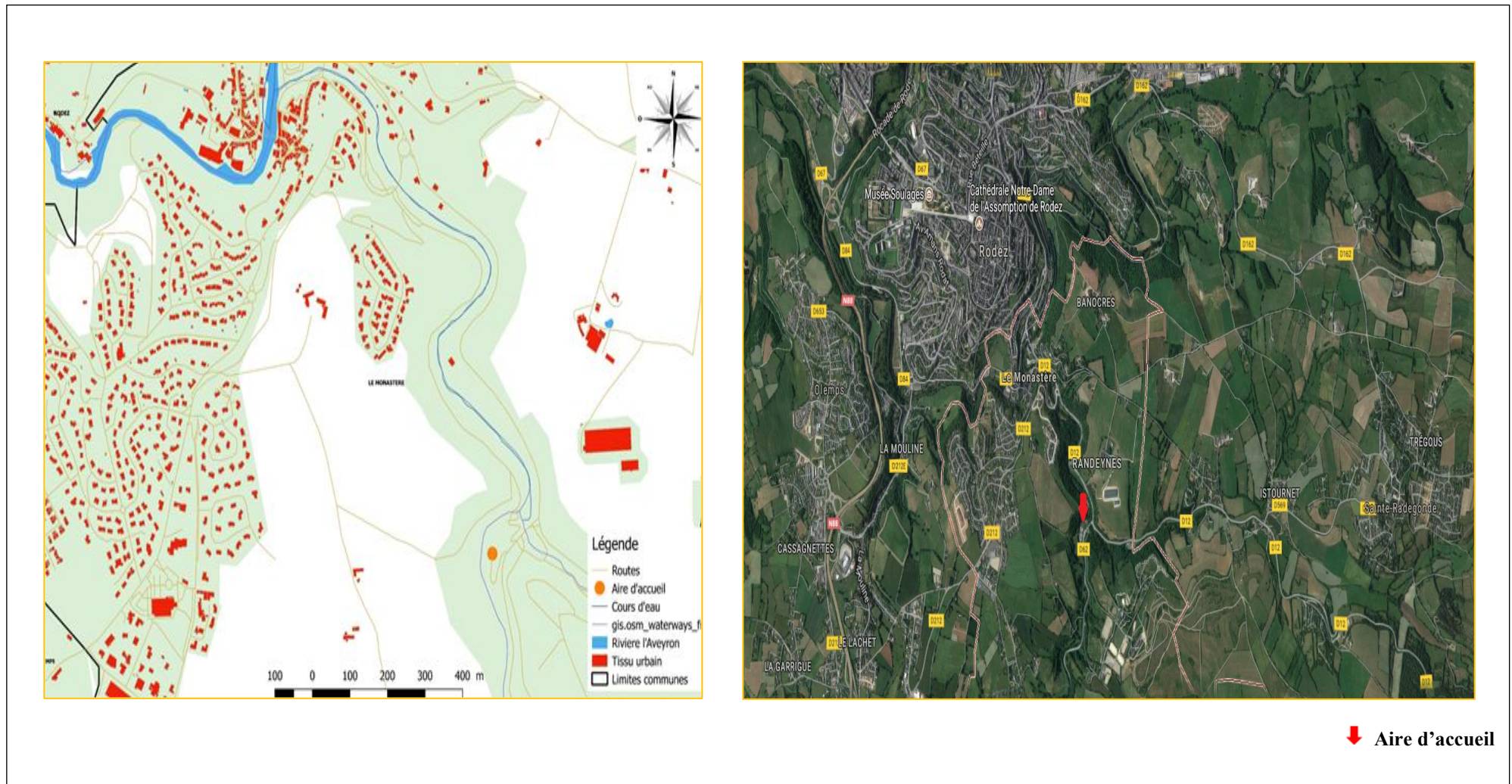
L'environnement immédiat de ces zones indique une dichotomie : soit elles sont rendues invisibles à proximité des zones urbaines, soit elles sont délibérément placées aux confins

du territoire communal. Cette stratégie d'invisibilisation est évidente dans des aires telles que La Briane (**cf. carte 6**) et Jean-Trebosc, situées dans des vallées et masquées par des arbres. La stratégie d'invisibilité peut être généralisée à l'ensemble des aires d'accueil, puisqu'elles sont toutes des lieux clos, grillagés, autour desquels sont généralement plantés des arbres lorsqu'elles ne sont pas situées au fond d'un bassin bien arboré. C'est le cas de l'aire d'accueil de la Briane et de l'aire Jean-Trebosc évoquées plus haut. En effet, ces deux aires d'accueil ont la particularité d'être situées au creux des vallées et d'être entourées d'arbres, parfois volontairement.

À l'inverse, la stratégie d'éloignement se traduit par l'implantation des aires d'accueil des gens du voyage, au milieu de nulle part, aux frontières de la commune. En Aveyron, les aires d'accueil qui reflètent le mieux cette stratégie sont celles de Decazeville, situées sur une colline à plus de 400 m d'altitude, en bordure d'une ancienne mine à ciel ouvert, à la limite des communes de Decazeville et d'Aubin. L'aire de Millau, déjà citée, entre également dans cette catégorie, située sur les hauteurs de « La Manne-le-Rouquet », à plus de 500 m d'altitude, à la frontière entre les communes de Millau et d'Aguessac (**cf. carte 7**).

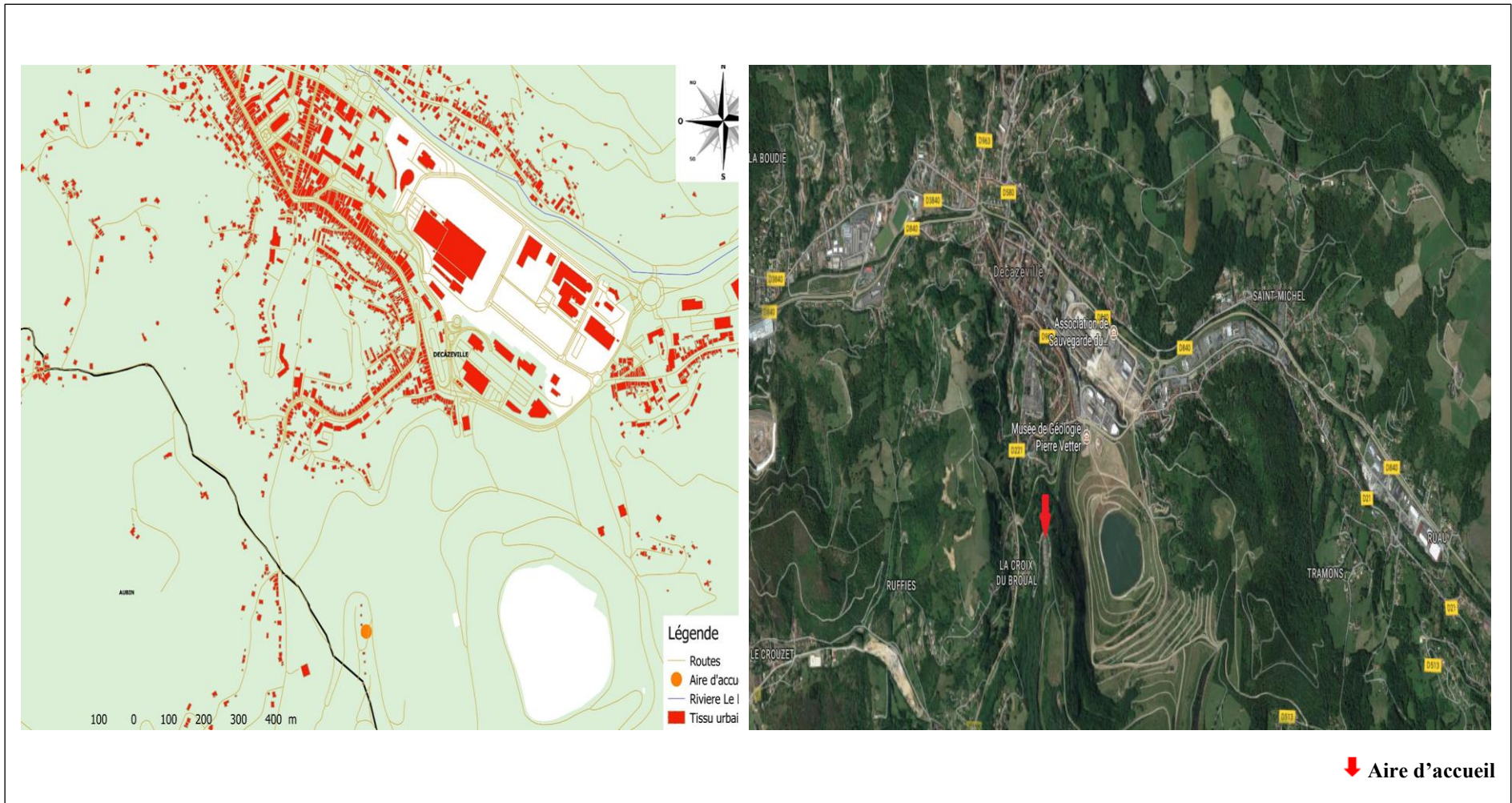
Cependant, nos enquêtes ont montré que ces aires d'accueil, généralement éloignées de toute commodité, ne sont pas les plus désertes du département. C'est le cas de l'aire de Planèze à Rodez, située à 11,5 km du centre-ville de Rodez et à 10,8 km de l'hôpital le plus proche. En effet, elle affiche un taux d'occupation annuel de plus de 80 %, soit le taux le plus élevé que l'on ait pu observer sur les aires d'accueil du département (**cf. figure 22**).

Carte 6 : Localisation et environnement de l'aire d'accueil de la Briane



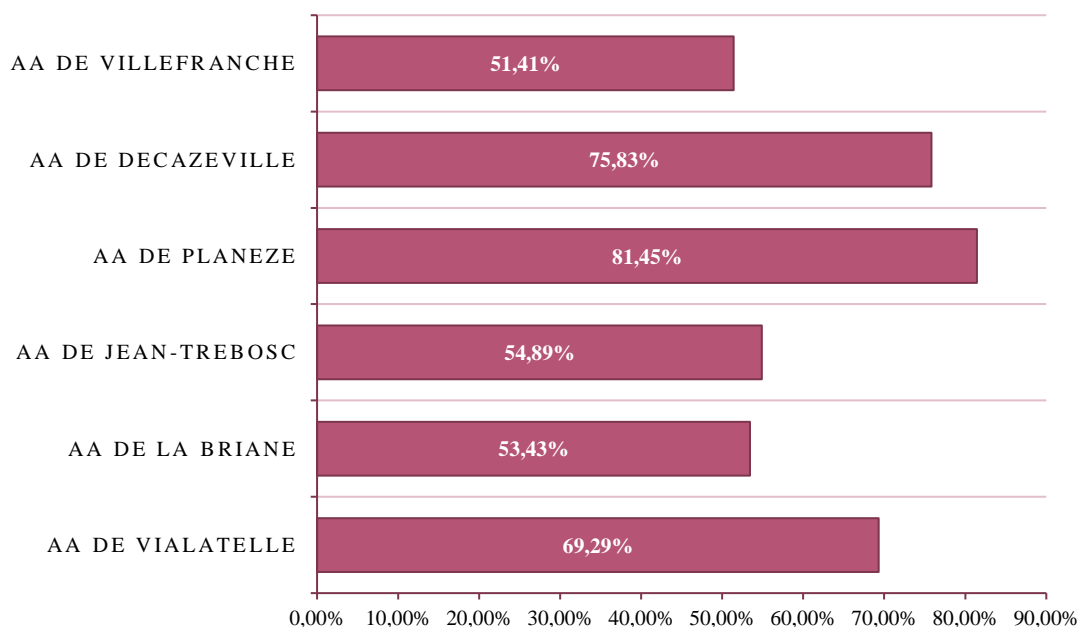
Source : données IGN/Google Maps, Conception AHMET TCHILOUTA Rhoumour

Carte 7 : Localisation et environnement de l'aire d'accueil de Decazeville



Source : données IGN/Google Maps, Conception AHMET TCHILOUTA Rhoumour

Figure 22 : Taux d’occupation annuel des aires d’accueil des gens du voyage de l’Aveyron en 2016 — Les taux d’occupation de Millau et de Saint-Affrique ne nous ont pas été communiqués.



Source : données fournies par les régisseurs des aires d’accueil

La déstructuration des aires d’accueil des gens du voyage sur les territoires communaux remet une nouvelle fois en cause les objectifs affichés par le législateur à travers la loi du 5 juillet 2000, et la matérialisation opérationnelle de cette loi sur le terrain. La circulaire de 2001, document d’orientation pour la mise en œuvre de cette loi, insiste sur l’importance d’une « *cohabitation harmonieuse* » et demande aux collectivités de veiller à ce que l’implantation des aires d’accueil facilite la participation des gens du voyage à la vie de la cité et aux échanges avec les autres habitants. Cependant, comme nous l’avons montré ci-dessus, dans l’Aveyron, ces interactions se limitent souvent à des réunions avec des agents techniques ou des gardiens de sites, plutôt qu’avec le reste de la population.

Cette vision des aires d’accueil comme « *laboratoires de mixité sociale* » (Bergeon, 2011) est d’autant plus mise à mal par les témoignages des gens du voyage eux-mêmes. En effet, une habitante remarque de manière poignante : « *il y a toujours cette barrière, c’est dommage que cette barrière y soit toujours, moi j’ai 64 ans, je l’ai connu et ça dure. Ils nous parquent dans des aires d’accueil loin de tout, sans aucun contact avec l’extérieur et maintenant ils nous parlent de mixité, c’est peu l’hôpital qui se moque de la charité* »

(Terrain, mars 2017). Ces propos mettent en évidence la désintégration physique et sociale perçue par les gens du voyage, suggérant un profond fossé entre les objectifs du législateur et la réalité des faits. Les propos d'un autre habitant illustrent les difficultés pratiques qui découlent de cet isolement : « *on n'est pas raciste nous ! On veut bien avoir des voisins par exemple et puis pour moi par exemple qui fait du porte-à-porte, ce n'est pas facile d'être loin de tout* » (Terrain, avril 2017). On retrouve dans cette déclaration les difficultés liées au maintien des moyens de subsistance traditionnels et le désir d'intégration dans la communauté au sens large. En outre, l'acceptation de leur situation par un résident : « *on aime bien ici nous, c'est calme ! après y a pire ailleurs hein, on se contente de ça* » (Terrain, mai 2017), révèle une résignation au statu quo, soulignant l'absence d'alternatives viables. Le témoignage particulièrement parlant émane cependant d'un habitant qui note : « *c'est le seul endroit [aire de Decazeville] qu'ils ont fait pour les gens du voyage, ou n'est loin d'une déchèterie ou d'une station d'épuration, c'est déjà ça de gagner après le fait que c'est loin ça dérange un peu, mais bon* » (Terrain, mai 2017). Cette observation souligne le jeu complexe entre le désir d'un lieu non stigmatisé et les défis posés par l'isolement géographique.

L'ensemble des témoignages révèlent l'impact décisif de la localisation des aires d'accueil sur les gens du voyage. Leur vie quotidienne, en particulier pour les femmes qui font du porte-à-porte, dépend fortement de la proximité des populations sédentaires. La vie dans ces espaces clos apparaît donc comme une contrainte, imposée d'une part par l'absence d'une action publique audacieuse et volontariste. D'autre part, par une pratique ségrégative renvoyant ces familles à des lieux dédiés, qui ne sont fondés sur aucune réalité sociale ou historique, mais plutôt « *sur un arbitraire plus coutumier d'ostracisme que d'écoute* » (Provot, 2004, p.152).

Ces résultats indiquent que le voisinage est plus problématique pour les non-voyageurs que pour les gens du voyage, comme l'ont déjà montré d'autres études (Bergeon, 2011). Il en ressort également que la localisation d'une aire d'accueil reste un facteur déterminant dans l'intégration des gens du voyage telle qu'elle est envisagée par le législateur. Or, la pratique de la ségrégation physique et sociale opérée au niveau des collectivités locales ne fait qu'accroître le risque d'un repli communautaire et la persistance des préjugés et des

stéréotypes à l'égard de ces populations. En effet, la localisation des aires d'accueil peut faciliter autant qu'entraver sérieusement l'interaction avec le reste de la population, l'accès aux droits communs (services sociaux, associations locales, l'éducation, la santé, etc.) (Settembri, 2010, p.36).

2.2.2 La désintégration des gens du voyage du tissu urbain justifiée par l'indisponibilité de terrains pour les aires d'accueil

La difficulté de mobiliser des terrains adaptés pour des équipements à taille humaine, l'enjeu de l'acceptation par les riverains et les demandes de mise à l'écart volontaire formulées par les gens du voyage eux-mêmes sont les principales raisons invoquées par les acteurs responsables de la question des gens du voyage pour justifier l'implantation en périphérie des aires d'accueil. En effet, comme le souligne une responsable de la direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations de l'Aveyron, « *l'objectif, avant tout c'est de répondre à une demande, celle des voyageurs* » (Terrain, mai 2017). Toutefois, cette affirmation soulève des interrogations sur la réelle prise en compte de la parole des gens du voyage dans la réponse à leurs besoins sur la localisation des aires d'accueil.

En effet, le choix d'un terrain adapté à l'accueil des gens du voyage constitue souvent un point de discordance au sein des collectivités locales. De nombreux maires sont réfractaires à l'idée d'accueillir des gens du voyage sur leur territoire par crainte de ne pas être réélus, estimant que la présence de ces derniers est synonyme d'augmentation de la délinquance et de dépréciation de la valeur des biens immobiliers environnants. Cet opprobre est omniprésent et influence le processus de prise de décision concernant les emplacements des aires d'accueil.

Parfois, les collectivités locales recourent à des terrains déjà fréquentés par les gens du voyage comme solution de fortune, en arguant « *qu'ils ont toujours stationné ici* ». Cette approche conduit souvent à des aménagements minimalistes et expéditifs d'aires d'accueil, comme certaines aires de Rodez Agglomération. Ces aires, qui servaient auparavant de campements de fortune, sont souvent situées dans des zones peu attractives, à proximité de stations d'épuration (aire de grand passage d'Arssac), dans des zones

inondables (La Briane et Jean-Trebosc) ou à proximité immédiates de carrières à ciel ouvert (Vialatelle). La préoccupation principale semble être de trouver tout terrain disponible pour éviter que les gens du voyage ne troublent l'ordre public en stationnant dans les espaces publics.

Cette façon de gérer l'attribution des terrains pour les aires d'accueil des gens du voyage soulève d'importantes questions quant aux droits et à la dignité de cette communauté. En les reléguant dans des lieux marginalisés et souvent dangereux, les pouvoirs publics leur dénie de fait le droit à une pratique territoriale digne et intégrative. L'accent mis sur le contrôle de leurs mouvements et de leur visibilité, plutôt que sur une véritable insertion dans les tissus socio-urbains communaux, traduit un problème plus large d'exclusion et de discrimination systémique à l'égard de cette population. Non seulement cette pratique perpétue les clichés et les préjugés, mais elle entrave également tout véritable progrès vers une « coexistence harmonieuse » et une compréhension mutuelle entre les gens du voyage et les populations sédentaires.

2.3 LES AIRES D'ACCUEIL, ESPACES DE CONFINEMENT ET DE CONTROLE

Les réflexions de Bernard Provot en 1984 sur « le stationnement organisé » des gens du voyage comme espace possible d'expression identitaire, à partir de l'exemple de l'aire des Molines à Angoulême, conservent toute leur pertinence pour comprendre la situation que vivent ces populations encore aujourd'hui. En effet, encore aujourd'hui, la question de la gestion du stationnement des gens du voyage, de leur exclusion et de leur stigmatisation reste prégnante. Ces espaces, en tant que lieux de vie pour leurs habitants, révèlent un paradoxe. Alors que la création d'aires d'accueil a pour but affiché de faciliter l'intégration de ces populations, passant de l'exclusion à l'assimilation (Provot, 1984), elle les conduit (in)volontairement de l'assimilation à d'autres formes d'exclusion. Le résultat est qu'elles sont parquées⁶⁴ dans une sphère de marginalité contrôlée, les isolant comme pour protéger le reste de la population de ces groupes réputés dangereux ou indésirables.

⁶⁴ Nous nous autorisons à utiliser cette expression, car elle est souvent reprise dans les propos des familles lorsqu'elles évoquent leurs conditions de vie sur les aires d'accueil.

Malgré leur utilité pratique, tant pour les usagers — reconnus par les familles elles-mêmes comme apportant plus de confort, mais avec moins de liberté, et facilitant la scolarisation et l'accès aux équipements de base — que pour les collectivités locales en empêchant les stationnements sauvages, la localisation, la configuration et l'utilisation de ces espaces les transforment *en espaces de contrôle social*. Christophe Robert (2006) observe que l'aire d'accueil est à la fois un espace de stationnement collectif et un espace de surveillance, où l'on contrôle les moindres détails des activités du groupe, en retraçant les allées et venues des familles. De fait, l'analyse des règlements intérieurs de huit aires d'accueil du département de l'Aveyron confirme cette hypothèse. Il en ressort des conditions d'accès particulièrement strictes, en effet, pour accéder aux aires, les familles doivent fournir les cartes grises des caravanes, la composition de la famille, l'identité des occupants et les informations sur les assurances des véhicules (caravane, remorque ou véhicule tracteur), etc. Ces informations collectées par les collectivités locales permettent de disposer de renseignements détaillés sur les familles qui fréquentent ces aires.

Le suivi des immatriculations de véhicules pour chaque nouvel arrivant et le croisement de ces données avec les services de police des communes limitrophes et au niveau national (Robert, 2006) illustrent le système de contrôle des gens du voyage effectué à partir des aires d'accueil. Un autre exemple est l'utilisation d'une plateforme numérique par la Direction générale de la cohésion sociale (DGCS) à des fins de suivi et de statistiques nationales. Afin de bénéficier de l'aide au logement temporaire (ALT2) accordée par l'État et la Caisse nationale des allocations familiales (CNAF) au titre du fonctionnement et de la gestion des aires d'accueil, les collectivités locales doivent fournir des informations détaillées sur les occupants desdites aires d'accueil (Cour des comptes, 2017, p.211). Ces dispositifs permettent ainsi un contrôle et une surveillance sans précédent des mouvements nomades, en cohérence avec les priorités affichées de longue date par les pouvoirs publics (Robert, 2006, p.163).

À bien des égards, l'analyse des pratiques imposées aux gens du voyage entre en résonance avec le concept de *pouvoir disciplinaire* de Michel Foucault, qui impose une normalisation et un principe de surveillance des agissements par un pouvoir invisible. En effet, les pouvoirs publics ont progressivement développé des mécanismes pour mieux

maîtriser les populations itinérantes (Robert, 2006), transformant l'espace local, lieu d'expression de la souveraineté de l'État, en zone de contrôle. Le pouvoir politique, qui a de longue date manifesté son besoin d'assigner à résidence fixe ces populations nomades contrevenant à ses modalités et principes de fonctionnement, a trouvé dans ces aires d'accueil le lieu idéal d'exercice de ce pouvoir disciplinaire.

La résidence forcée (Humeau, 1990), car c'est bien de cela qu'il s'agit, de familles parfois rivales dans des espaces désignés et cloisonnés, sans alternative, est une stratégie politique qui s'accommode mal du nomadisme. Cela pourrait être contre-productif, dans la mesure où les interactions avec les familles dans ces espaces révèlent des inquiétudes quant au risque de ghettoïsation. Cette cohabitation forcée, sous couvert de gestion et de contrôle, peut inversement jeter les bases de futurs troubles sociaux et de contestations de l'autorité de l'État.

2.4 LE SPECTRE DE LA GHETTOÏSATION : LES AIRES D'ACCUEIL, UNE BOMBE A RETARDEMENT

En sciences sociales, le concept de ghetto, bien que très répandu, ne fait pas l'objet d'une définition unanimement acceptée. Cette ambiguïté est relevée par Loïc Wacquant (2005), qui souligne la nature plurielle du terme. Le ghetto a historiquement fait référence à divers phénomènes : de la diaspora juive dans l'Europe de l'époque nazie aux quartiers afro-américains dans les villes américaines du XXe siècle, en passant par les groupes ethniques marginalisés en Afrique de l'Est et en Asie de l'Est. Cette hétérogénéité d'application fait que le terme est diversement interprété soit comme un secteur urbain spécifique, soit comme un ensemble d'institutions propres à un groupe, soit comme une constellation culturelle et cognitive, tous centrés sur l'isolement socio-spatiales et moral d'un segment stigmatisé de la population. Ces perspectives ne précisent toutefois pas quels sont les traits constitutifs du ghetto et quels sont ceux qui en découlent (Wacquant, 2005).

La définition du ghetto juif de Louis Wirth (1980) fournit un cadre plus concret. Il le décrit comme une microsociété culturellement homogène existant dans un espace réglementaire défini, soumis à un pouvoir coercitif externe et à un environnement hostile. De cette

définition découle donc la question suivante : le risque de ghettoïsation s'étend-il aux aires d'accueil contemporaines des gens du voyage ?

Les cinq critères utilisés par Wirth pour définir le ghetto juif semblent transposables aux différentes aires d'accueil des gens du voyage que nous avons pu étudier dans le département de l'Aveyron. En effet, ces aires sont réservées à un groupe démographique spécifique, en l'occurrence la communauté des gens du voyage, confinée sur des terrains désignés. L'imposition d'un pouvoir coercitif externe est évidente, puisque les gens du voyage sont tenus réglementairement de ne stationner que sur ces aires d'accueil, sous peine d'expulsion et d'amendes le cas échéant. En outre, l'hostilité environnementale se manifeste à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de ces espaces. En interne, la cohabitation forcée de familles ayant des rivalités historiques conduit souvent à des tensions sociales et à diverses formes de problématiques, comme l'a noté un représentant des gens du voyage à Decazeville : *« ils sont en train de faire avec nous, tous les gouvernements qui se sont succédé, avec les aires, l'erreur qu'ils ont commise dans les années 70 pour le peuple magrébin qui venait, on leur a fait des bâtiments, on les a tous mis ensemble tout ça et maintenant c'est une bombe qui leur explose en pleine figure parce que la, excusez-moi du mot, je ne dis pas ça parce que c'est eux, mais c'est à cause d'eux qu'il y a la délinquance, la drogue, y a du Traffic et tout pourquoi ? on les a mis la entre eux, on ne s'est pas occupé d'eux et ils se débrouillent »* (Terrain, avril 2017).

En outre, l'hostilité de l'environnement se traduit par un profond rejet de ces espaces par le reste de la société, qui se trouvent généralement à la périphérie des villes, comme nous l'avons vu plus haut, à proximité d'usines polluantes ou de zones isolées. Un habitant de l'une de ces aires d'accueil nous confirme ce risque de ghettoïsation en faisant le parallèle avec le quartier des « Gitans de Montpellier » en déclarant que *« vous savez à la base c'est un peu comme une aire d'accueil, maintenant c'est devenu une zone de non-droit, un quartier ou y a que des gitans qui vivent la-dans, bah les aires d'accueil risquent de devenir pareil aussi, je vous dis »* (Terrain, avril 2017).

La crainte de la ghettoïsation des aires d'accueil reste très présente dans les discours des gens du voyage, en faisant le parallèle avec des territoires bien connus comme les quartiers gitans de Montpellier cité ci-dessus ou encore de Saint-Jacques à Perpignan. Ces quartiers

se caractérisent par leur homogénéité démographique, habités majoritairement par des populations tsiganes sédentaires. En outre, ils sont classés dans la liste des « 64 ghettos de la République » selon une enquête publiée par Le Journal du dimanche (JDD) en 2015⁶⁵. L'enquête du JDD, impliquant des géographes, des sociologues et des policiers, s'appuie sur des indicateurs tels que la pauvreté, le chômage, la délinquance, les résultats scolaires, l'immigration et la situation familiale. Ces quartiers ont la particularité d'être des quartiers très homogénéisés, habitée principalement par des populations gitanes sédentarisées.

Cette analyse, tout en reconnaissant les limites et les ambiguïtés définitionnelles du ghetto, suggère que le risque d'une ghettoïsation des aires d'accueil des gens du voyage reste une hypothèse réaliste à court terme. En effet, il existe des parallèles entre les critères avancés par les chercheurs et les observateurs sur la question des ghettos et les observations que nous avons faites sur les aires d'accueil que nous avons étudiées dans le département de l'Aveyron. De plus, le sentiment d'enfermement et d'abandon des familles sur ces sites, associé à une présence politique faible, voire inexistante, et à des relations conflictuelles avec les institutions, accentue davantage ce risque. Ainsi, les aires d'accueil des gens du voyage reflètent les dynamiques des zones urbaines sensibles (ZUS) en France, excepté l'homogénéité culturelle observée dans les premières.

⁶⁵ Journal du dimanche, Les 64 ghettos de la République, 24 janvier 2015 : <https://www.lejdd.fr/Societe/Les-64-ghettos-de-la-Republique-Manuel-Valls-se-confie-au-JDD-714378>

CHAPITRE VI

MEDIAS ET REPRESENTATIONS : LES GENS DU VOYAGE VU PAR LA PRESSE LOCALE

INTRODUCTION

Dans la société contemporaine, les médias jouent un rôle considérable dans la formation de la pensée collective. Ce rôle est particulièrement flagrant dans les discours sur les minorités, où les représentations médiatiques s'appuient souvent sur des stéréotypes bien établis, notamment en ce qui concerne la communauté des gens du voyage. Bien qu'ils soient citoyens français, ces derniers sont souvent présentés comme différents et en marge du reste de la société, comme incapables ou refusant de s'intégrer, et fréquemment associés à des symboles matériels tels que des voitures de luxe ou des caravanes neuves. La perception publique de ces populations nomades fluctue, comme le note Bergeon (2011), entre l'admiration pour leur liberté apparente et la critique de leur difficulté supposée à s'intégrer au reste de la société. Autant on s'émerveille de leur liberté, autant on souligne leur difficulté à s'intégrer dans le reste de la société.

La perspective d'Emile Durkheim sur les représentations collectives suggère que celles-ci façonnent les perceptions individuelles (Durkheim, 1983). Dans un premier temps, il a relégué les représentations à un rôle secondaire, comme un épiphénomène dans le contexte des faits sociaux (Dantier, 2003). Cependant, des interprétations subséquentes considèrent que les représentations sont fondatrices des faits sociaux et qu'elles entretiennent une relation dialectique avec les pratiques (Ibid.). Serge Moscovici propose un angle différent, considérant les représentations sociales comme des formes de savoir naïf qui organisent le comportement et guident la communication. Il affirme que les représentations agissent comme une passerelle entre les mondes individuels et sociaux, reflétant une société en mouvement (Moscovici, 1997). Par conséquent, les perceptions de l'altérité doivent être comprises de manière dynamique, influencées par les interactions entre la communauté des voyageurs et le reste de la société française dans son ensemble (Bergeon, 2011). Ces représentations sont flexibles, façonnées par les informations et les expériences auxquelles les individus sont exposés (Ibid.).

Considérant que les représentations nous guident pour nommer, définir, interpréter et former des attitudes vis-à-vis de notre réalité quotidienne (Jodelet, 1992), il est crucial d'examiner les représentations collectives que nous avons des gens du voyage à travers le prisme des discours médiatiques. Cette réflexion sera juxtaposée aux informations issues

des enquêtes annuelles d'opinion publiées par la Commission nationale consultative des Droits de l'Homme (CNCDH). En comparant ces deux sources, nous pourrions mieux comprendre comment la communauté des gens du voyage est perçue et quelles sont les implications sociétales de ces perceptions.

1 LES SONDAGES D'OPINION ANNUELS DE LA CNCDH : REGARDS ET PERCEPTIONS DU PUBLIC SUR LES GENS DU VOYAGE DANS UNE PERSPECTIVE DIACHRONIQUE

Depuis 2000, la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH)⁶⁶ publie chaque année un rapport consacré à la lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie, qui donne un aperçu de l'état et de l'évolution du racisme en France. Pour parvenir à une analyse fine et précise, la CNCDH intègre des sources et des points de vue divers, allant des universitaires aux autorités publiques en passant par les organisations militantes. Cette approche comprend la compilation de données sur les actes racistes ou antisémites signalés et la réalisation d'enquêtes inédites. Ainsi, chaque année, la CNCDH présente un état des lieux détaillé de l'évolution du racisme en France, en mettant l'accent sur les différents groupes minoritaires.

1.1 DYNAMIQUES DE PERCEPTION DES GENS DU VOYAGE : ANALYSE DE LEUR SPECIFICITE (2000-2008)

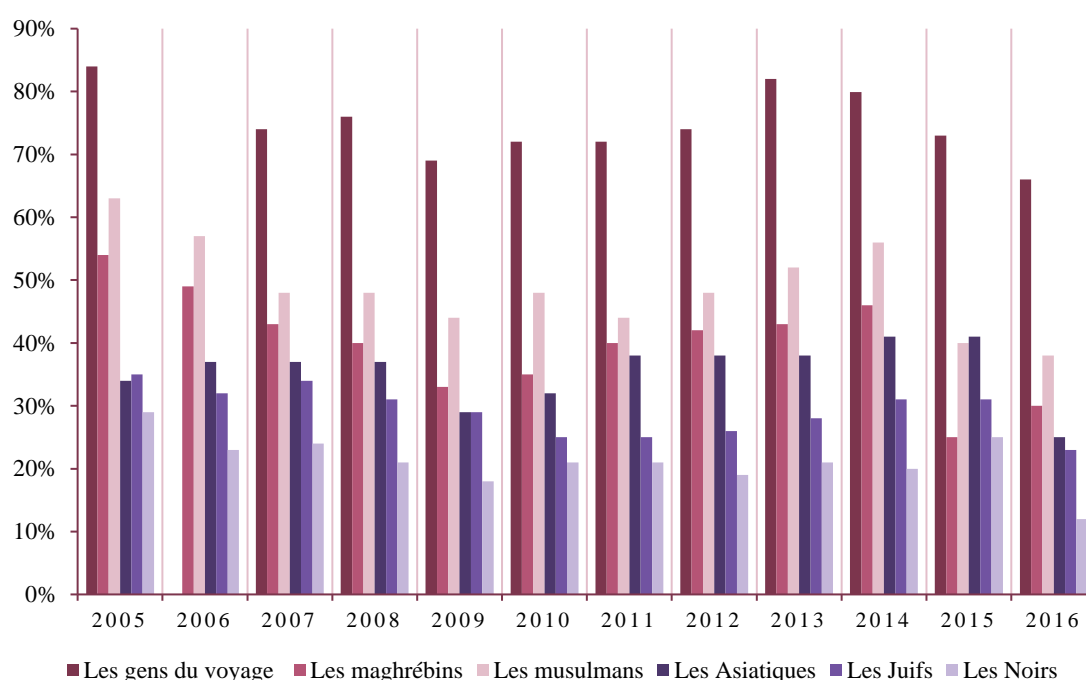
La CNCDH examine chaque année les perceptions du public à l'égard de la population des gens du voyage, en les classant comme un groupe perçu comme « distinct » par le public français. Les personnes interrogées sont invitées à classer chacun des groupes minoritaires tels que les Roms, les gens du voyage, les juifs, les musulmans, les chrétiens ou les chinois, dans l'une des catégories suivantes : groupe distinct, groupe ouvert ou pas

⁶⁶ La Commission nationale consultative des droits de l'homme est l'institution nationale française des droits de l'homme, créée en 1947. S'apparentant à une Autorité administrative indépendante (AAI), c'est une structure étatique qui conseille et émet en toute indépendance des propositions au gouvernement et au parlement 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. (<http://www.cncdh.fr> date de consultation : 05/07/2017)

de groupe. Entre 2005 et 2016, les résultats des enquêtes indiquent que la communauté des gens du voyage est systématiquement considérée comme le groupe le plus distinct par l'opinion publique française (cf. **figure 23**).

Ci-dessous une représentation graphique des réponses plébiscitées par les Français de 2005 à 2016, concernant six groupes minoritaires pris au hasard à côté des gens du voyage.

Figure 23 : Évolution des perceptions du communautarisme en France entre 2005 et 2016 — En 2006, la CNCDH n'a pas intégré la catégorie « Gens du voyage » dans son enquête.

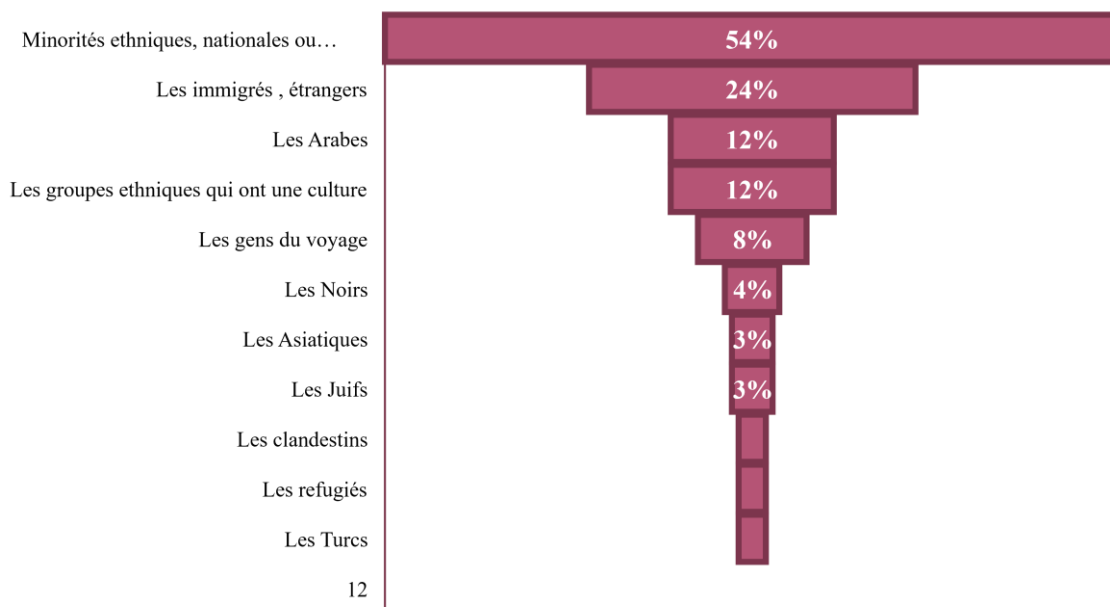


Source : Croisement données issues des rapports de la CNCDH de 2005 à 2016

En 2005, 84 % des personnes interrogées considéraient les gens du voyage comme *un groupe distinct*, contre 73 % en 2016, soit une baisse de 11 % en dix ans (cf. **figure 23**). Avant l'introduction des options de réponse entre 2000 et 2004, les gens du voyage étaient régulièrement cités dans les réponses, quoique dans une moindre mesure par rapport aux années suivantes. Ainsi en 2000, 54 % des sondés reconnaissaient l'existence de groupes distincts en France, dont 8 % désignant les gens du voyage comme un groupe distinct (cf. **figure 24**). Ils faisaient partie des groupes les plus affectés par le racisme, la xénophobie

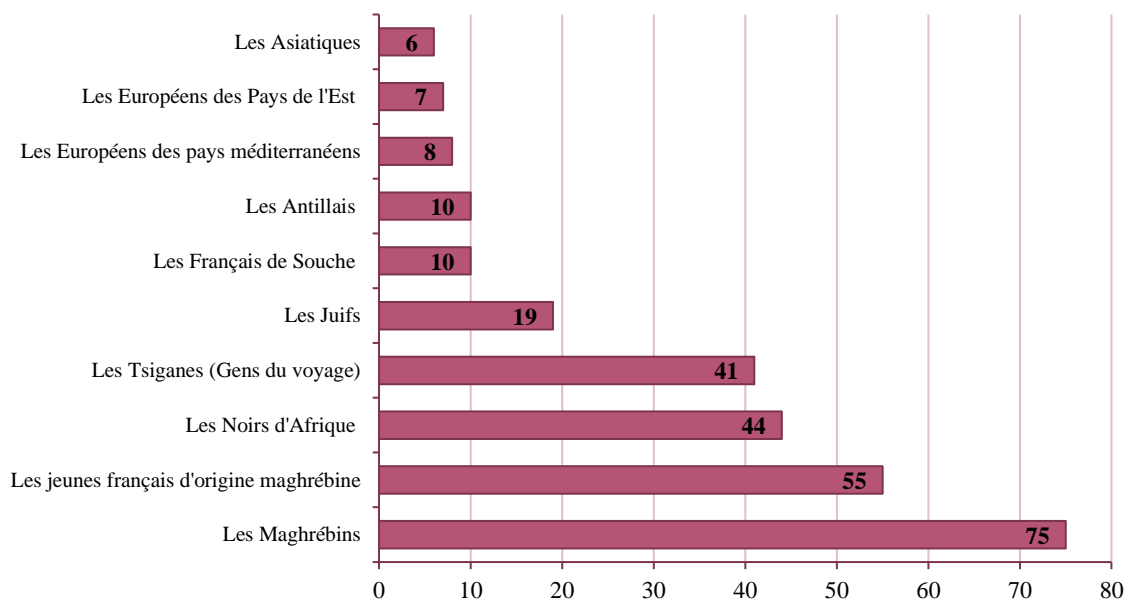
et la discrimination en France, avec 41 % (cf. **figure 25**). En outre, des groupes ethniques avec des cultures différentes peuvent aussi inclure des gens du voyage (Bergeon, 2011).

Figure 24 : Les groupes minoritaires considérés comme « à part » par l’opinion publique française en 2000



Source : rapport CNCDH 2000

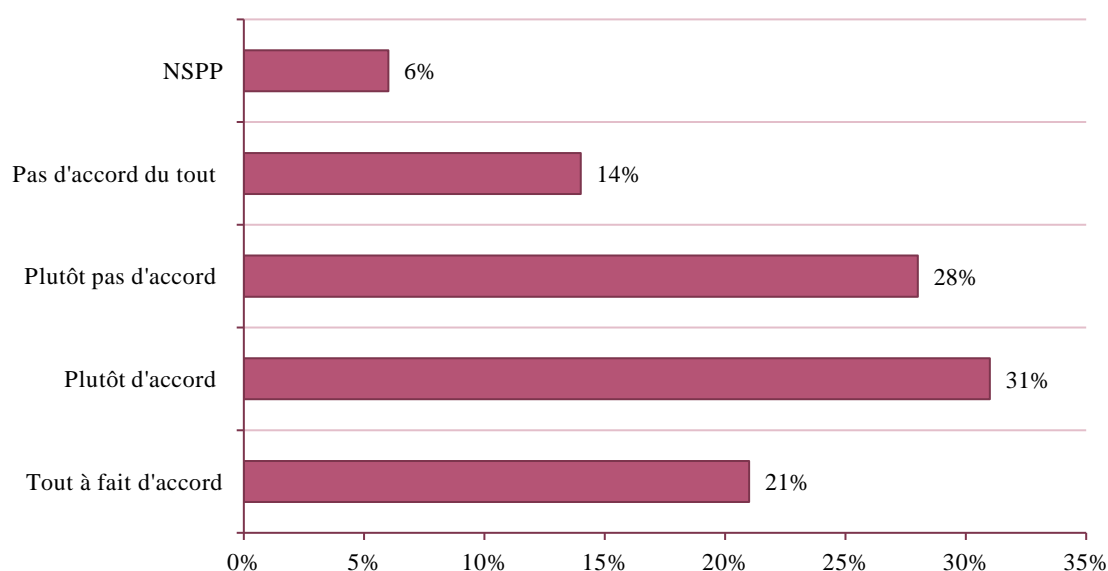
Figure 25 : Les principales victimes de racisme, xénophobie et discrimination en France 2000



Source : Rapport CNCDH 2000

Bien qu'ils soient considérés comme un groupe à part depuis le début des enquêtes de la CNCDH en 2000, les gens du voyage sont également considérés comme étant confrontés à un racisme, à une xénophobie et à une discrimination importants. En 2000, année de la promulgation de la première loi portant spécifiquement sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage, plus de la moitié des Français, soit 52 % des personnes interrogées, jugeaient normal que les maires refusent l'installation des gens du voyage dans leur commune. Seuls 14 % trouvaient normal de les accueillir, et 28 % avaient des avis mitigés (cf. figure 26).

Figure 26 : Opinions publiques sur le refus des maires d'accueillir les gens du voyage dans leurs communes en 2000



Source : Rapport CNCDH 2006

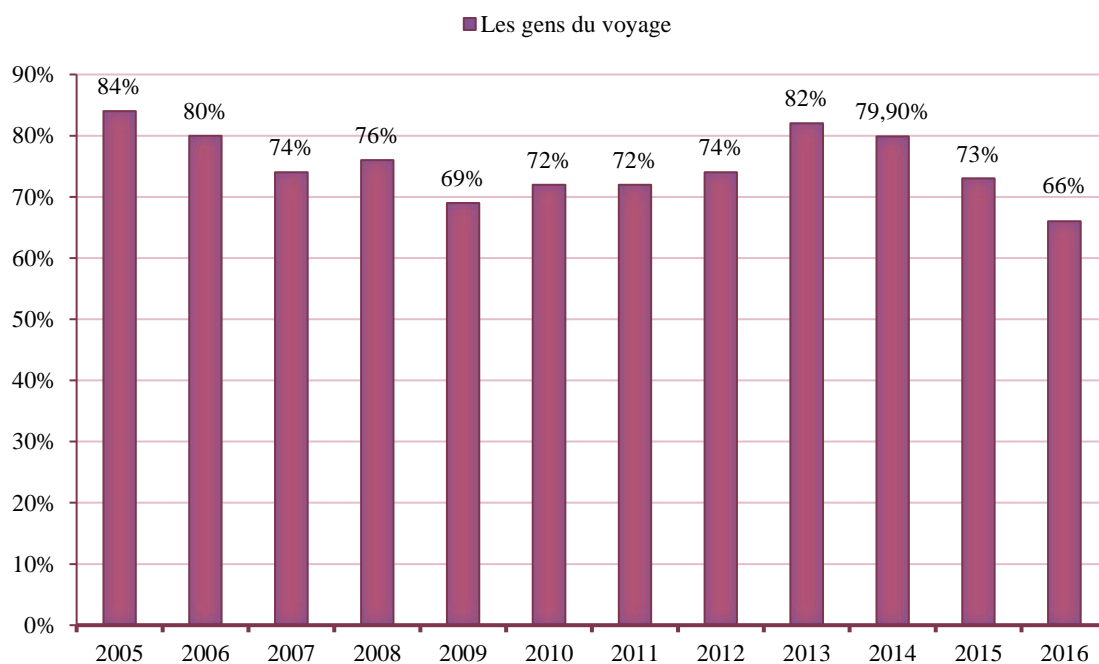
À partir de 2005, on observe cependant un changement de perception notable, les gens du voyage étant de plus en plus nombreux à être considérés comme un groupe distinct. La décision de la CNCDH d'inclure les Gens du voyage aux côtés d'autres populations dans l'enquête a considérablement influencé cette représentation. En 2008, 76 % des personnes interrogées considéraient les gens du voyage comme un *groupe distinct*, 10 % seulement les considéraient comme un *groupe ouvert* et seulement 10 % ne les considéraient pas comme un *groupe spécifique* (cf. figure 27). Cette augmentation de la perception de la différence des gens du voyage, ainsi que l'identification explicite des gens du voyage dans les options d'enquête, peuvent également être attribuée à des facteurs tels que l'exposition

politique et médiatique, en particulier à la suite de la loi de 2000 obligeant les grandes municipalités à leur aménager des aires d'accueil, dont le contenu a suscité une grande attention politique et médiatique.

1.2 ÉVOLUTION DE L'OPINION PUBLIQUE SUR LES GENS DU VOYAGE : CONTINUITE ET CHANGEMENTS (2009-2016)

Comme les années précédentes, les gens du voyage et les Roms restent les groupes considérés comme les plus « à part » par les répondants. Cette perception a légèrement diminué entre 2009 et 2016. En effet, 69 % des personnes interrogées considéraient les gens du voyage comme un groupe distinct en 2009, comparativement à l'année précédente. Cependant, à la fin de l'année 2013, ce chiffre est monté à 82 %, soit une augmentation de 13 % par rapport à 2009. Quant à l'année 2016, des enquêtés les considéraient toujours comme un groupe différent, contre 73 % en 2015 (cf. figure 27).

Figure 27 : Évolution de la perception du communautarisme des gens du voyage de 2005 à 2016

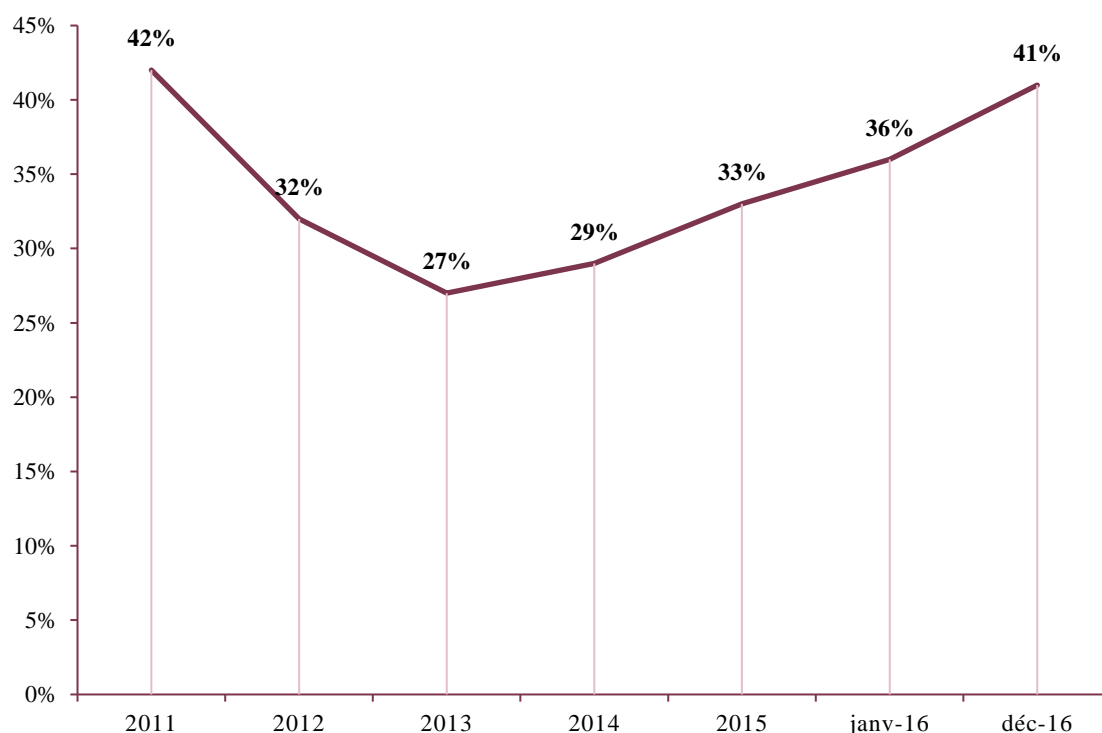


Source : Rapports CNCDH de 2005 à 2016

Toutefois, le nombre de personnes considérant les gens du voyage comme un groupe ouvert a augmenté, atteignant 10,5 % en 2016. Cette évolution reflète une multiplication

des interactions sociales et des relations favorables avec la communauté des gens du voyage. Par ailleurs, 15 % de la population française ne considéraient pas les gens du voyage comme un groupe spécifique. Les derniers rapports de la CNCDH montrent une évolution de la tolérance à l'égard des Gens du voyage, avec 41 % de la population française exprimant une tolérance à leur égard en décembre 2016 (cf. **figure 28**). Il convient toutefois de souligner que cet indice de tolérance n'a pas retrouvé son niveau de 2011.

Figure 28 : Évolution de l'indice de tolérance vis-à-vis des Gens du voyage en France entre 2011 et 2016



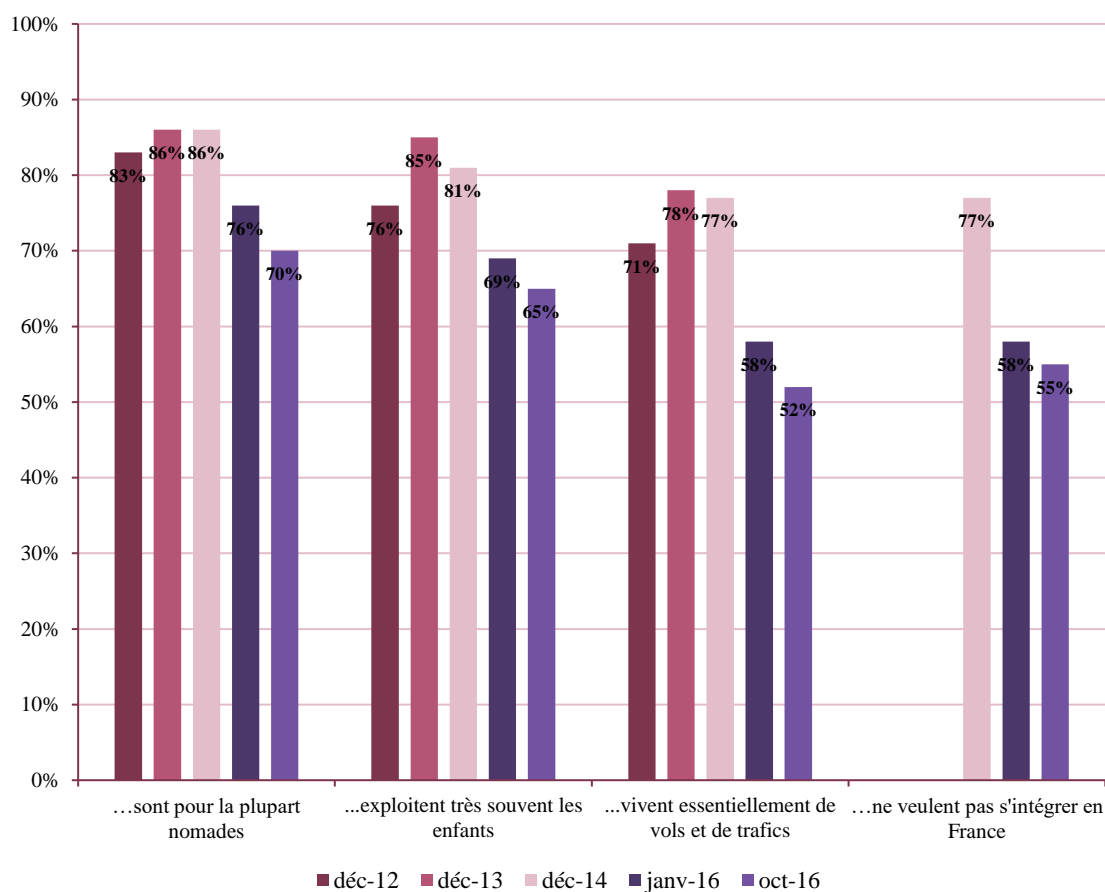
Source : Rapport CNCDH 2016

Cette fluctuation dans les niveaux d'acceptation et de tolérance indique une dynamique complexe. Par exemple, le niveau de tolérance était de 42 % en 2011, a chuté à 32 % en 2012, puis à 27 % en 2013, avant de remonter progressivement à 33 % en 2015 (cf. **figure 28**). Cette tendance suggère une baisse de l'hostilité envers les Roms et les Gens

du voyage, en corrélation avec une diminution générale de la perception des minorités en tant que groupes distincts (CNCDH, 2016, p.128).

Ce recul pourrait être attribué à une prise de conscience croissante concernant les idées fausses sur les minorités et les gens du voyage en particulier, comme la croyance qu'ils exploitent souvent leurs enfants ou qu'ils se livrent principalement à des vols et des trafics en tout genre. Le pourcentage de répondants ayant ces opinions a diminué, passant de 85 % et 78 % en décembre 2013 à 65 % et 52 % en octobre 2016, respectivement (cf. **figure 29**).

Figure 29 : L'évolution des opinions à propos des populations tziganes en France entre 2012 et 2016

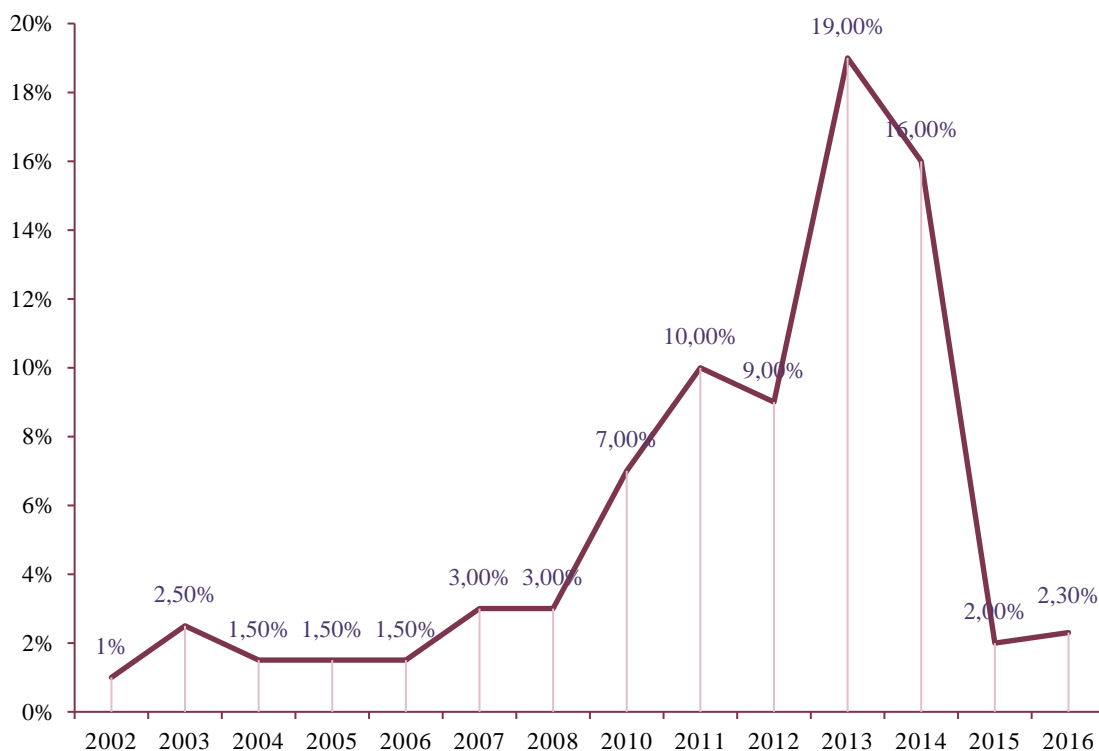


Source : Rapport 2016 CNCDH

Les enquêtes annuelles de la CNCDH montrent le caractère fluctuant et complexe de la perception de la communauté des gens du voyage par l'opinion publique. Ils sont tantôt perçus comme mal intégrés dans le tissu social, tantôt comme les premières victimes du

racisme (cf. **figure 30**), de la xénophobie et des discriminations (cf. **figure 25**). L'analyse de ces résultats révèle ainsi un paradoxe dans la représentation des gens du voyage, oscillant entre présomption, fantasme et rejet, souvent alimenté par les médias.

Figure 30 : Évolution de la perception des Gens du voyage comme principales victimes du racisme en France entre 2002 et 2016



Source : croisement des données des rapports de la CNCDH (2002-2016)

Les représentations étant influencées par des processus communicationnels qui permettent d'élaborer une vision partagée ou un code commun autour d'un objet, les médias jouent donc un rôle capital dans la construction des représentations sociales (Arnauld & Baugnet, 2010). Alors que 31,4 millions de Français lisent un journal chaque jour⁶⁷, il est intéressant de se pencher sur la manière dont la presse, notamment aveyronnaise, aborde la question de la communauté des gens du voyage.

⁶⁷ Selon une étude réalisée du 1er janvier 2016 au 31 décembre 2016 par l'Alliance pour les Chiffres de la Presse et des Médias (ACPM) auprès d'un échantillon de 35 285 individus représentatifs de la population française des 15 ans et plus.

2 PERSPECTIVES MEDIATIQUES SUR LES GENS DU VOYAGE : LE STATIONNEMENT COMME THEMATIQUE CENTRALE

L'influence exercée par les médias sur l'opinion publique, bien que largement reconnue (Trembla, 1996), reste un phénomène complexe et difficile à définir et à mesurer (Breton & Proulx, 2002 ; Bryant & Zillmann, 2002). Cette complexité est accentuée par l'absence de consensus au sein de la communauté scientifique quant aux conceptions d'*influence* et d'*opinion publique* (Champagne, 1990 ; Lazar, 2001). Il est donc difficile de déterminer le rôle des médias dans la formation des perceptions du public sur les questions sociétales. Néanmoins, leur rôle dans la diffusion et le maintien de certaines représentations est indéniable. La presse reflète généralement le climat de l'opinion publique d'un pays et joue un rôle essentiel dans la compréhension des tendances d'une époque (Pike, 1975). Elle sert également de canal pour communiquer avec une opinion publique en constante évolution (Romier, 1925) et se fait l'écho des divergences d'opinions en présentant une multitude de points de vue. Le fonctionnement de la presse repose sur des constructions percutantes et compréhensibles pour son lectorat, résultant des influences réciproques entre *l'imaginaire social et la presse* (Daghmi, 2007).

Pour élargir son audience, la presse puise dans son stock préexistant de production collective (Amossy, 1991). Il est pertinent de s'interroger sur les représentations que la presse véhicule à l'égard des gens du voyage : quels sont les sujets les plus discutés et comment sont-ils représentés dans les médias locaux ? Il est important de souligner qu'une telle analyse nécessite une approche méthodologique prudente, car analyser le corpus-presse, « *c'est se mettre dans une posture particulière, qui est celle de l'analyste, et non celle du lecteur de journal contemporain de l'événement* » (Krieg, 2017).

Le traitement de la question des gens du voyage dans les médias locaux est donc tout à fait pertinent puisqu'il reflète les représentations collectives de leur lectorat. En effet, le 9 octobre 2014, Ouest-France a publié des critères de sélection des sujets d'actualité, comprenant « *les lois de la proximité* », faisant référence à ce que les journaux locaux considèrent comme pertinent : proximité chronologique (événements récents), proximité géographique (territoires locaux), et proximité affective ou thématique (vie collective,

idées, valeurs). Aussi, dans un contexte médiatique très concurrentiel, où il est primordial d'attirer et de fidéliser les lecteurs, la presse est devenue à la fois une cause et un effet de l'opinion publique (Schor, 2011).

2.1 UTILISATION DE *GOOGLE ALERTS* COMME OUTIL DE COLLECTE DE DONNEES SUR LA COUVERTURE MEDIATIQUE DES VOYAGEURS

Pour la présente analyse du discours sur la communauté des gens du voyage, nous avons utilisé « Google Alerts » pour recevoir des notifications à chaque fois qu'un contenu web correspondant à nos mots-clés (gens du voyage) et à la zone géographique définie (région Occitanie) était publié. Cet outil permet de personnaliser la fréquence des alertes. En ce qui nous concerne, après avoir testé une zone géographique nationale, nous avons finalement décidé de nous limiter à une échelle régionale : la région Occitanie. Au niveau national, nous recevions un nombre excessif de notifications que nous n'étions pas en mesure de traiter dans le temps dont nous disposions pour mener cette recherche.

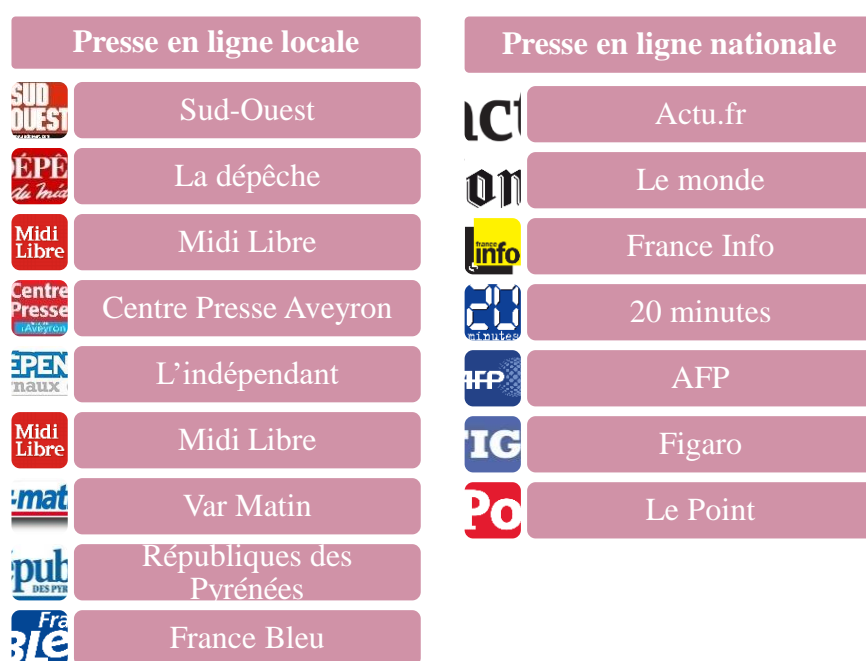
Ainsi, nous avons commencé à recueillir des articles de presse traitant de la question des gens du voyage à partir de janvier 2017 et terminé en juillet 2017 en utilisant le mot clé « gens du voyage ». Le choix des mots clés « gens du voyage » a été motivé par le fait que, d'une part, il s'agit du terme officiel et, d'autre part, c'est celui qui est le plus souvent utilisé par les médias et par les gens du voyage eux-mêmes. Cependant, avec la mise en place de système d'alerte, nous recevons chaque jour tous les articles de presse ou autres contenus contenant les mots « gens » et « voyages ». Compte tenu de l'afflux quotidien important d'informations, un filtrage quotidien a été nécessaire. Au total, environ 150 articles sont parus par voie électronique entre janvier et juillet 2017, mais compte tenu du flux ininterrompu d'information des médias, il était impossible de parvenir à une collecte complète des données (De Bonville, 2006). La recherche de l'exhaustivité dans la collecte de tous les articles de presse se révèle alors illusoire.

Sur les 150 articles collectés, une centaine publiés entre janvier et juillet 2017 ont été sélectionnés pour l'analyse. Le choix de cette période est délibéré, il vise à comparer la fréquence des articles pendant la période d'*hibernation* des gens du voyage, moins visible,

en hiver, et leur période estivale, plus visible, marquée par les grands rassemblements (Bergeon, 2011).

Le processus de sélection s’est déroulé en deux étapes : un premier filtrage basé sur les titres des articles et la crédibilité des sources, suivi d’une évaluation du contenu. Les facteurs tels que la longueur de l’article ou la fréquence de publication (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle) n’ont pas été pris en compte. Les sources ont été classées en presse en ligne locale et presse en ligne nationale (cf. **figure 31**).

Figure 31 : Sources des articles de presse récoltés pour l’analyse des représentations sur les gens du voyage (janvier — juillet 2017)

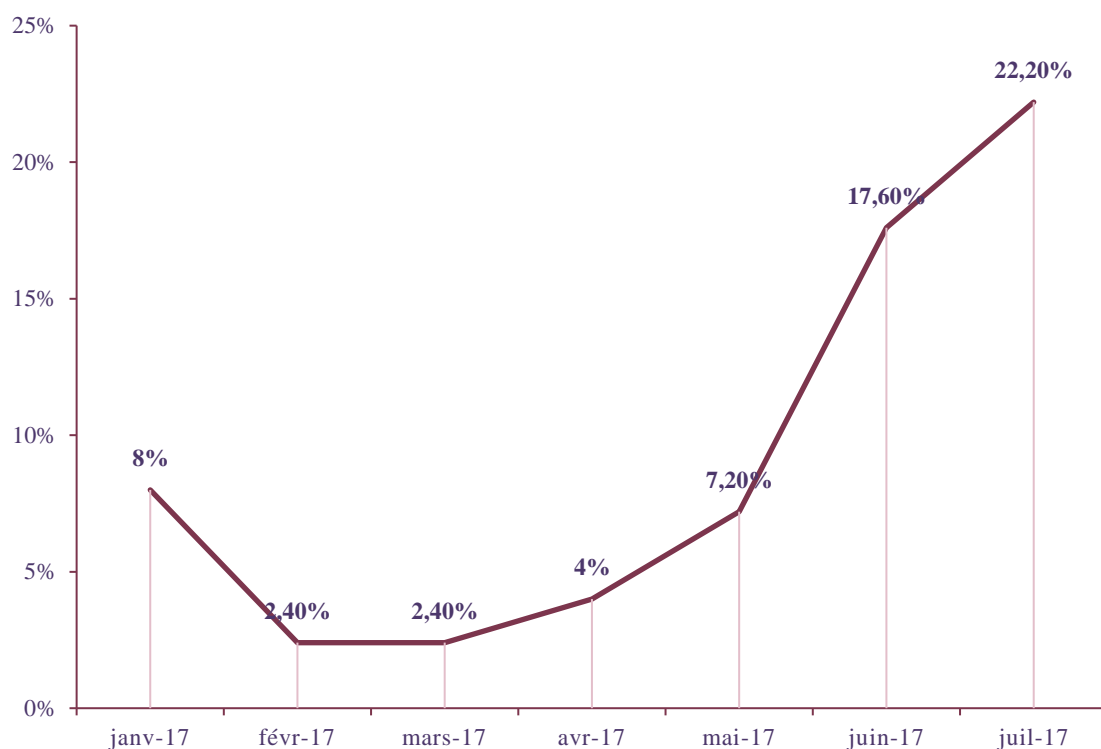


Après la collecte et la sélection des articles, une indexation thématique a été réalisée. Les articles ont été classés par thèmes tels que le stationnement (légal ou illégal), les infrastructures d’accueil (aires d’accueil, aires de grand passage), les aspects sociaux (intégration, médiation, associations), et les faits divers (médiatisation d’incivilités ou d’actes délictueux).

L’analyse a révélé une fluctuation dans la couverture médiatique, avec une baisse de 8 % à 2,4 % des articles sur les gens du voyage entre janvier et mars, suivie d’une augmentation progressive de 4 % en avril à plus de 22 % en juillet (cf. **figure 32**). Cette tendance est

conforme aux conclusions auxquelles est parvenue Céline Bergeon (2011), qui a mené une étude à l'échelle nationale entre 2008 et 2009.

Figure 32 : Évolution du nombre de parutions d'articles de presse concernant les gens du voyage entre janvier et juillet 2017



Source : articles de presse collectés entre janvier et juillet 2017

L'évolution de leurs conditions de mobilité et leur prise en compte par l'État dans le cadre de ses politiques publiques augmentent leur visibilité et leur médiatisation. Par exemple, cette période a coïncidé avec la publication d'un rapport de la Cour des comptes dressant un bilan mitigé des conditions d'accueil des gens du voyage et des disparités existantes entre les territoires et l'abrogation de la loi de 1969 sur les activités ambulantes et le statut des personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixes, bien que les médias locaux n'en fassent que rarement mention. Localement, cette période a coïncidé également avec la problématique des aires de grand passage dans la région toulousaine.

2.2 REPRESENTATIONS MEDIATIQUES DE LA COMMUNAUTE DES GENS DU VOYAGE : ANALYSE CRITIQUE DU DISCOURS

2.2.1 La dichotomie des médias dans la représentation de la communauté des gens du voyage : Une analyse du contenu et des tendances

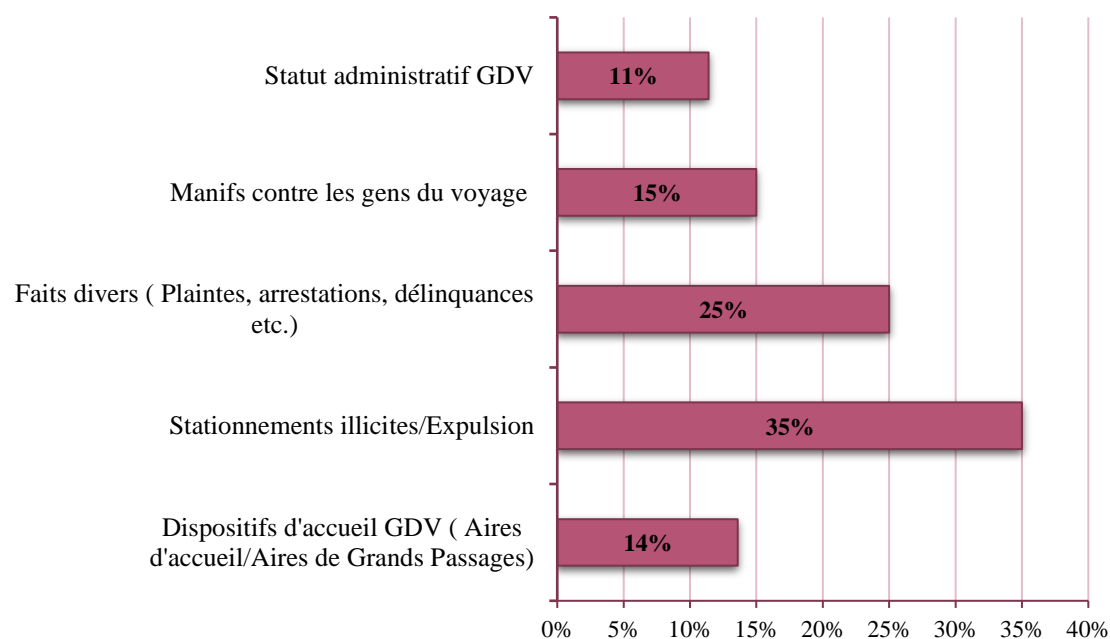
Pour examiner la manière dont les médias traitent la question des gens du voyage, notre première approche a consisté à analyser les articles dont le titre comportait des thèmes récurrents. Deux catégories prédominantes sont ressorties de cette analyse critique : les titres informatifs et les titres incitatifs ou trompeurs. Le ton et le choix des mots adoptés par les journalistes ont joué un rôle déterminant dans cette catégorisation.

L'examen du contenu de ces articles a révélé plusieurs sujets récurrents dans le discours journalistique, comme l'illustre le graphique suivant (**cf. figure 33**). Elle a mis en évidence la prévalence de certains sujets, permettant ainsi de mieux comprendre l'orientation des médias lorsqu'ils couvrent l'actualité de la communauté des Gens du voyage. Ainsi, 11 % des articles étaient consacrés au statut administratif des gens du voyage. Cette couverture inclut souvent des discussions sur les cadres juridiques et les politiques visant leur mode de vie et leur mobilité, reflétant les défis administratifs auxquels cette communauté est confrontée.

Les manifestations anti-gens du voyage ont fait l'objet de 15 % des articles. Ces articles explorent généralement les tensions sociales et la résistance des habitants à la présence des gens du voyage, soulignant les attitudes de la société et les défis de leur acceptation. Une part importante, 25 %, est consacrée à des événements divers tels que des plaintes, des arrestations et des activités criminelles (délits mineurs, vols, etc.) associées aux gens du voyage. Ce pourcentage élevé indique que les médias ont tendance à mettre l'accent sur les événements négatifs, ce qui peut contribuer aux stéréotypes et à la stigmatisation de la communauté. Avec 35 % de la couverture, le sujet le plus récurrent concerne les stationnements illicites et les expulsions de gens du voyage qui s'ensuivent. La récurrence de ce sujet met en évidence les difficultés persistantes à répondre aux besoins d'accueil et de mobilité de cette population, les tensions qui en résultent, et illustre la lutte quotidienne pour des espaces de vie adéquats et l'inadéquation des réponses apportées par les autorités

locales à ce défi. Ce dernier aspect est également illustré par le volume d'articles traitant des conditions d'accueil et des équipements fournis dans les aires d'accueil dédiées (14 %), et traduit les défis logistiques et sociaux liés à l'adaptation du mode de vie unique des gens du voyage dans un cadre sociétal plus large.

Figure 33 : principaux sujets traités dans les articles de presse étudiés



Source : Corpus de 100 articles de presse parus entre janvier et juillet 2017.

En résumé, la répartition de ces sujets dans la couverture médiatique donne un aperçu détaillé des récits prédominants et des questions relatives à la communauté des gens du voyage tels qu'ils sont dépeints par la presse. Cette analyse souligne le rôle des médias dans la formation de la perception du public et met en évidence la nécessité d'une représentation plus équilibrée et nuancée des gens du voyage tel que nous le verrons dans l'analyse détaillée du corpus d'articles de presse selon la catégorisation opérée ci-dessous, les titres informatifs et les titres incitatifs ou trompeurs.

Notre analyse des titres des médias révèle une dichotomie dans la présentation de l'actualité des gens du voyage, avec une utilisation prédominante de titres incitatifs à côté de titres informatifs.

Les titres incitatifs, qui sont les plus fréquents, attirent l'attention sur le caractère illégal ou l'ampleur des campements ou des stationnements des gens du voyage. On peut citer par exemple : « *l'interminable série de campements illicites* » (Midi Libre-25/01/2017), « *l'occupation des terrains continue* » (La dépêche du Midi-20/06/2016), ou encore des titres jouant sur le nombre, « *240 véhicules de gens du voyage occupent illégalement un stade municipal* » (France Info-30/06/2016). Ce type de titre met non seulement l'accent sur les aspects illégaux, mais dépeint également les gens du voyage comme une force perturbatrice. La même approche sensationnaliste est également évidente lorsqu'il s'agit d'activités criminelles impliquant des membres de cette communauté. Par exemple, nous relevons des titres tels que, « *gens du voyage : vols en série, 5 arrestations à Toulouse après une vaste opération de gendarmerie* » (France Info-29/03/2017), « *coup de filet dans un camp de gens du voyage* » (L'indépendant-01/10/2016), « *les commerçants pris en otage par les gens du voyage* » (Midi Libre-01/04/2017). En mettant en cause toute une population pour des actes commis par quelques-uns de ses membres, ces titres perpétuent les stéréotypes et alimentent les préjugés et la peur du reste de la société à l'égard de cette population.

D'autre part, les titres informatifs sont également très fréquents et se concentrent sur les conditions de vie et d'accueil des gens du voyage. Par exemple, « *L'aire d'accueil des gens du voyage de la Prayelle à Sedan fermé pour travaux* » (France Info-31/05/2017) met en lumière les aspects logistiques de l'accueil des gens du voyage. Néanmoins, l'article, tout en ignorant les raisons de la fermeture, met en exergue les nombreuses dégradations des installations qui résulteraient de règlements de compte entre gens du voyage ou de tensions avec les responsables de l'aire d'accueil. D'autres articles informatifs, tout en soulignant les difficultés logistiques liées à l'accueil des gens du voyage, insistent sur les sommes importantes investies dans leur accueil ou les dynamiques de cohabitations difficiles avec les riverains, comme, « *Faute d'herbe, les gens du voyage boudent la nouvelle aire d'Albi* » (France Info-26/05/2017), « *L'aire de grand passage pour les gens du voyage bientôt ouverte, certains riverains sceptiques* » (France Bleu-10/05/2017). Cette couverture présente une vision plus ou moins équilibrée, détaillant les défis auxquels sont confrontés à la fois les gens du voyage et les collectivités locales dans la gestion de la cohabitation et la mise à disposition d'installations adaptées.

En résumé, l'image que les médias donnent des gens du voyage oscille entre un ton incitatif et un ton informatif. Le premier tend à amplifier les perceptions négatives et à exacerber les tensions sociales, tandis que le second offre une interprétation plus ou moins équilibrée et plus nuancée des défis et des réalités auxquels sont confrontés les gens du voyage.

2.2.2 Le portrait des gens du voyage dans les médias : un accent sur les défis juridiques et la criminalité

L'analyse de la couverture médiatique des gens du voyage fait apparaître un schéma clair dans la structure narrative des articles, qui se concentre principalement sur les questions liées au stationnement, les réponses des autorités publiques et les activités criminelles impliquant les gens du voyage.

Tout d'abord, une proportion importante des articles se focalise sur les défis auxquels les collectivités locales sont confrontées en raison des stationnements sauvages des gens du voyage. L'extrait d'un article du Centre Presse de l'Aveyron illustre particulièrement bien ce constat, *« a priori, ils devraient libérer les lieux dimanche, mais la maire s'interroge : dans quel état sera la pelouse ? Il ne faut pas oublier que tous les frais seront à la charge de la commune, car il y a une impunité totale. Si tous les maires concernés allaient jusqu'au bout des procédures, ils renonceraient peut-être »*. (Centre Presse de l'Aveyron, 30/05/2017). De même, La Dépêche fait état des pratiques illégales des gens du voyage, *« bien entendu ces gens se sont installés ici sans aucune autorisation, et pour l'utilisation des fluides et de l'énergie, j'ai refusé toute convention d'usage. Pour l'eau, ils se sont illégalement branchés sur la borne incendie »* (La Dépêche, 21/06/2017). En plus de la mise en avant des pratiques illégales auxquelles se livreraient les gens du voyage, d'autres articles systématiquement en avant l'exaspération des élus locaux et l'absence de l'État, *« c'est un scandale de ne pas voir appliquer la réglementation, des actions doivent être faites ! Que fait l'État, que fait le syndicat ? Nous avons respecté nos obligations, on a dépensé de l'argent et on est inefficace ! Cela ne plus durer ! »* (La Dépêche, 23/06/2017). Ces articles soulignent non seulement les charges logistiques et financières imposées aux collectivités locales par le stationnement « sauvage » des gens du voyage, mais reflètent également un sentiment de frustration et d'impuissance juridique.

Par ailleurs, plusieurs articles rendent compte des efforts déployés par les autorités locales pour expulser les gens du voyage des terrains occupés, afin de rassurer les riverains. Par exemple, « *une plainte pour occupation illicite, détournement d'eau et d'électricité a été déposée au commissariat. Après une rencontre avec le cabinet du préfet, une procédure d'expulsion a été engagée. Elle a été signifiée mardi soir aux squatters. A priori, ils devraient libérer les lieux dimanche.* » (Centre Presse de l'Aveyron, 30/05/2017). L'accent mis sur les actions en justice et les dynamiques communautaires qui en résultent souligne l'importance accordée par la presse aux tensions entre les gens du voyage et les autorités locales, reflétant une réticence plus large des municipalités à accueillir les gens du voyage, que le stationnement soit légal ou illégal. Ce phénomène n'est pas limité à des régions spécifiques, mais constitue un problème national, comme l'a démontré l'analyse spatiale de la couverture médiatique sur cette question réalisée par Céline Bergeon en 2011.

Le deuxième thème identifié dans notre analyse se rapporte à ce que l'on pourrait qualifier de « chroniques judiciaires ». En effet, comme nous l'avons vu ci-dessus, 25 % des articles analysés concernent les activités criminelles auxquelles se livreraient les gens du voyage. Par exemple, un article de La Dépêche rapporte : « *trois individus, deux hommes et une femme âgée d'une quarantaine d'années, appartenant à la communauté des gens des gens du voyage de Graulhet, ont été arrêtés par les militaires de la brigade autonome de gendarmerie de Graulhet au début de la semaine. Entre 2014 à 2016, ce trio avait pris la fâcheuse habitude de cambrioler les résidences de particuliers sur la ville, mais également dans les villages limitrophes* » (La Dépêche, 02/07/2017). Cette couverture, tout en signalant des faits criminels ponctuels, contribue (involontairement) à la stigmatisation de l'ensemble de la communauté des gens du voyage en mettant l'accent sur leur appartenance communautaire. On retrouve des exemples similaires dans de nombreux autres articles de la presse locale, soulignant l'appartenance des auteurs des faits à la communauté des gens du voyage.

En substance, les descriptions médiatiques des gens du voyage et de leurs relations avec les pouvoirs locaux tendent à se concentrer davantage sur des aspects négatifs tels que les stationnements irréguliers et les activités criminelles. En dressant souvent un portrait

sévère et homogénéisant de la communauté, la presse ne se contente pas de renforcer les clichés, mais néglige également les contextes socio-économiques et culturels plus larges de la communauté.

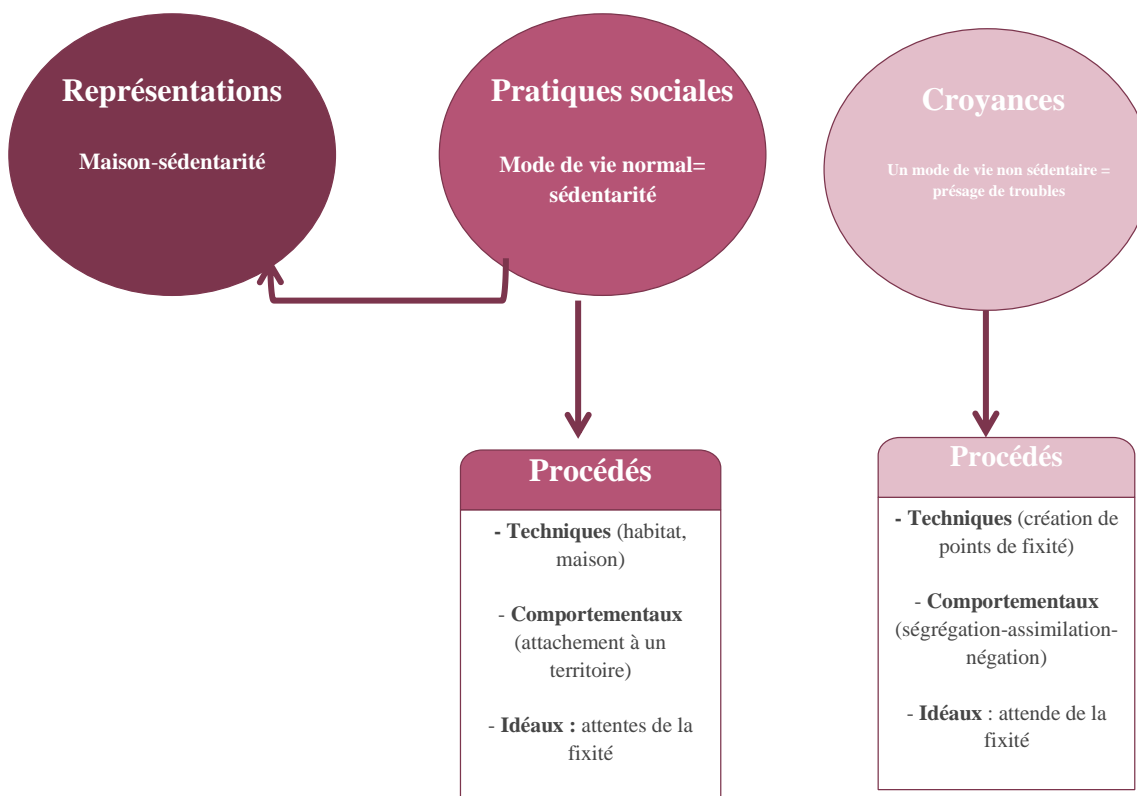
Cette approche réductrice de la communauté des gens du voyage, souvent basée sur des événements isolés, a un impact significatif sur la vie quotidienne de ces familles. Elle perpétue des perceptions et des croyances qui soulignent la fracture entre les gens du voyage et le reste de la société sédentaire. Cette fracture s'exprime profondément dans les propos des habitants de l'aire d'accueil de Vialatelle, dans l'agglomération de Rodez. Une habitante observe de manière poignante le traitement médiatique différencié en fonction de l'identité ethnique ou sociale : *« j'ai remarqué par exemple dans les journaux, les télévisions admettons que quelqu'un, un homme a fait un délit, ils ne disent pas un homme d'origine marocaine, non ils ne disent pas ça, ils disent un Français tandis que quand ils parlent de nous oui, un gens du voyage, pourquoi ça ? vous ne savez pas le tort que ça peut nous coûter parce qu'on est discret. On est des milliers et si on était des délinquants comme ils disent, je vous garantis que ça ne fera pas cet effet-là »* (Terrain, mars 2017). Ces propos reflètent une profonde frustration face à la tendance des médias à amplifier l'appartenance à la communauté des voyageurs dans des situations négatives, perpétuant ainsi un stéréotype qui ne reflète pas la véritable nature de la communauté.

Une autre habitante souligne l'impact sur l'ensemble de la communauté : *« c'est dur, on est impuissant, on ne comprend rien. Un badaud vole ou commet un crime dès qu'il est gitan, on va dire quelqu'un des gens du voyage, déjà qu'on n'est pas aimé vous imaginez ce que ça fait ? »* (Terrain, mars 2017). Ce témoignage met en évidence la stigmatisation et la marginalisation dont est victime la communauté des gens du voyage, exacerbant leur exclusion sociale.

Pour ces femmes, le discours médiatique sur la communauté des gens du voyage n'est pas une question abstraite, mais une réalité quotidienne qui a un impact sur leur vie. Beaucoup de gens du voyage sont des artisans indépendants, ce qui nécessite une interaction avec la population locale. Ainsi, l'image souvent négative véhiculée par les médias les affecte de diverses manières, tant au niveau de leur vie communautaire, dans leurs interactions avec le reste de la société, mais également dans leur vie professionnelle. Ce clivage entre leurs

contributions réelles, souvent positives, et l'image biaisée véhiculée par les médias crée un environnement difficile à gérer pour la communauté, influençant à la fois leurs identités individuelles et leurs liens avec la société (cf. figure 34).

Figure 34 : La rencontre des modes de vie : entre représentations et croyances



Source : Bergeon Céline, UMR 6588-MIGRINTER, Conception graphique : AHMET TCHILOUTA Rhoumour, juillet 2017.

2.2.3 Influence des médias et des stéréotypes sur la communauté des gens du voyage : Analyse critique de la représentation et de l'impact

Le rapport 2013 de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) souligne le rôle important des représentations médiatiques dans la stigmatisation des gens du voyage, dont les Roms. Le rapport note que *la haine des Roms, y compris des gens du voyage, est très liée à leur représentation médiatique* » (CNCDH, 2013, p.207). Selon le même rapport, les médias se focalisent souvent sur agissements illégaux, des astuces et des expédients, non seulement en instrumentalisant la « *question Rom* », mais aussi en perpétuant des images négatives et stéréotypées de ces populations

comme des voleurs ou des exploiters d'enfants. Cette représentation médiatique occulte ainsi les représentations plus complexes de ces populations et « *lorsque la presse et les acteurs politiques locaux se mettent à concevoir des instruments d'action publique diversifiés, on observe des innovations en termes de politiques sociales et des formes de communication publique moins stéréotypées* » (ibid.).

Une étude réalisée en 2013 par Médiapol pour la chaîne parlementaire LCP montre que la presse est parfois utilisée à des fins politiques, comme lorsque les médias nationaux ne traitent la question des Roms que lorsqu'elle sert la dramatisation politique ou « *lorsqu'il s'agit d'opposer les individus et les groupes politiques, de mettre en avant les rapports d'alliance et d'oppositions, à l'intérieur et entre les partis* »⁶⁸. Les contextes de fabrication et de diffusion d'informations souvent négatives cristallisent ainsi une image stéréotypée qui continue d'alimenter les fantasmes collectifs. Les tensions entre la communauté des gens du voyage et le reste de la société constituent une source inépuisable de matériel de presse, reflétée en des termes tout à fait sidérants, et le rôle des médias dans la formation d'une image qui substitue à la réalité des Gens du voyage des stéréotypes folkloriques ou génétiquement délinquants ne se dément pas (Reyniers, 1995, Bergeon, 2011).

L'analyse de ces données confirme le rôle majeur des médias dans la perception des gens du voyage par le public. Toutefois, il serait quelque peu trompeur d'attribuer l'image négative uniquement au discours des médias. La diversité des sources médiatiques permet à un lecteur averti de dépasser les clichés et de mieux comprendre la complexité des groupes souvent qualifiés de gens du voyage, manouches, Tsiganes ou roms, désignations qui ne sont pas toujours faciles à saisir, même pour des publics avertis, mais qui sont nécessaires pour éviter les confusions et les amalgames néfastes pour ces populations (Fourest, 2014). À travers des articles, des reportages et des documentaires, certains journalistes prennent le temps et le recul nécessaires pour éviter les poncifs. Néanmoins, même si certains efforts médiatiques visent l'objectivité, une bonne partie d'entre eux ont encore tendance à limiter l'actualité de ces populations à la rubrique des faits divers, répétant les stéréotypes, comme en témoigne une infographie publiée par Le Progrès le

⁶⁸ Émission « Médiapol » du 23 novembre 2013 (LCP Assemblée nationale) dans le cadre du reportage : « *Les Roms, ces nouveaux boucs émissaires* »

22 avril 2014, intitulée « *délinquance : à chacun sa spécialité* » (cf. **figure 33**). Cette infographie présente les gens du voyage comme étant principalement impliqués dans des délits tels que les cambriolages, les piratages de distributeurs automatiques de billets, les vols de ferraille et les vols à l’arraché.

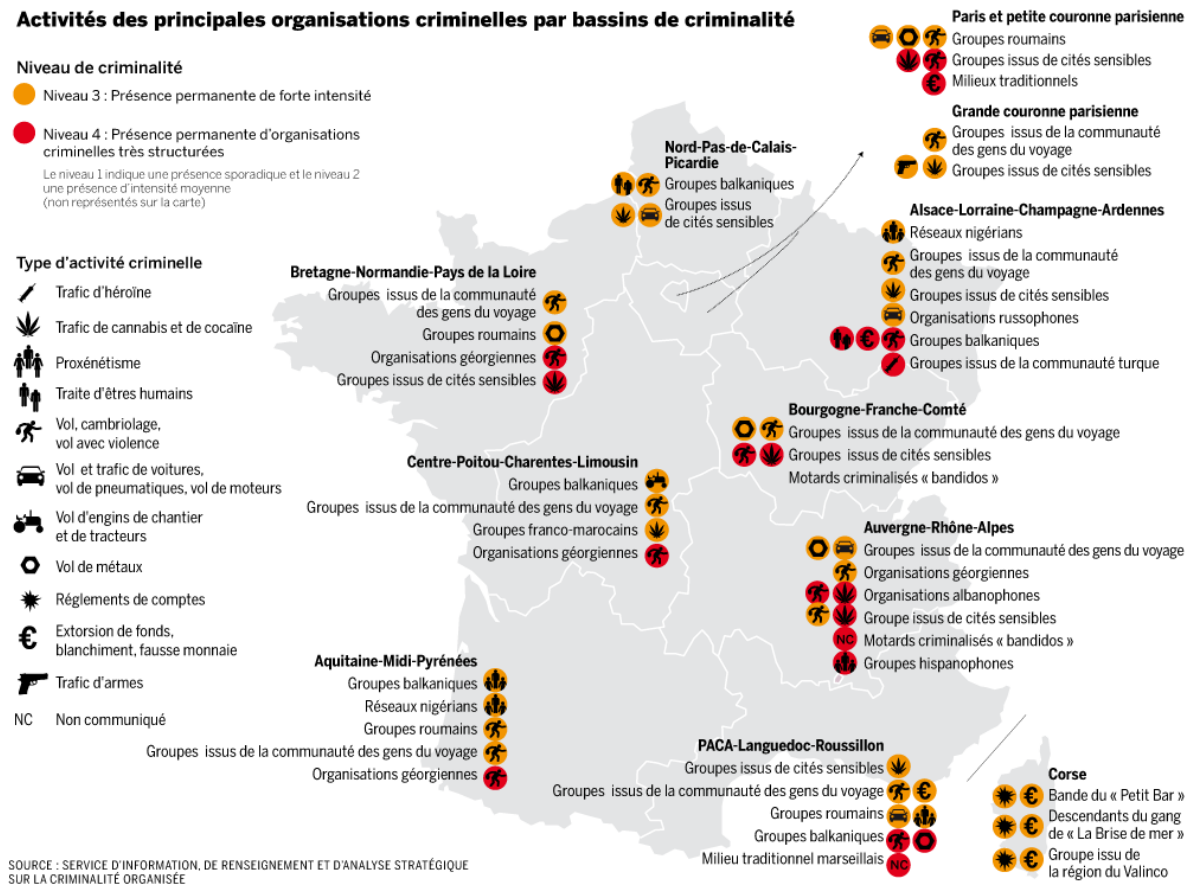
Figure 35 : Infographie publiée par le Journal Le progrès du 22/05/2014 intitulée « *délinquance : à chacun sa spécialité* ».



Source : Les Inrocks du 23/04/2014 — <http://www.lesinrocks.com/2014/04/23/actualite/le-progres-publie-une-infographie-raciste-11499956/>

Cette infographie, qualifiée de raciste par des associations comme SOS Racisme, fait écho à une infographie similaire publiée quelques mois plus tôt par Le Monde, le 14 décembre 2013, intitulée « *Gangs des cités ou d'Europe de l'Est : le nouveau visage du crime organisé* » (cf. **figure 36**). Dans cet article, le journal établissait une cartographie de ces principales organisations criminelles opérant sur l'ensemble du territoire national, en y incluant la communauté des gens du voyage. Ainsi, c'est toute une communauté qui est qualifiée d'organisation criminelle, renforçant encore plus les préjugés et les stéréotypes sur cette population.

Figure 36 : Activité des principales organisations criminelles par bassins de criminalité selon Le Monde, 2013



Source : Le Monde du 14/12/2013— http://www.lemonde.fr/societe/article/2013/12/14/en-france-des-organisations-criminelles-mondialisees_4334429_3224.html#s4rwlxBaeubOJRTs.99

CONCUSSION GENERALE

Au terme de ce mémoire de recherche de master, nous avons examiné de près le contexte sociopolitique et législatif de la gestion publique du nomadisme en France. Notre analyse révèle la persistance d'une approche de politique publique qui cherche à surveiller et à contrôler tous les aspects de la vie des populations nomades. Cette approche par le rejet, cristallisé dans les mémoires collectives et institutionnelles, se manifeste par une série de législations discriminatoires. De la carte d'identité anthropométrique imposée par la loi de 1912 aux titres de circulation imposés en 1969, les politiques publiques à l'égard des gens du voyage s'inscrivent dans une logique d'ostracisme. L'action publique à l'égard des gens du voyage témoigne de cette attitude de rejet par la mise au ban du territoire de l'État. Après avoir expérimenté des politiques d'exclusion puis d'inclusion, depuis le début des années 1990, les discours se sont transformés pour offrir de nouvelles justifications plus en phase avec leur objet et leur époque.

En examinant les motivations qui ont précédé la politisation et la mise à l'agenda de la question des gens du voyage, nos analyses ont montré que, même si la problématique de l'accueil des gens du voyage n'est pas nouvelle, comment l'exaspération des élus locaux et leurs administrés face au stationnement de ces populations dans leurs municipalités au milieu des années 1990 a fait de ce problème une question politique urgente. Du fait de l'évolution de la société et de l'urbanisation accrue, leurs activités traditionnelles se sont raréfiées, les obligeant à se rapprocher des grands centres urbains. En conséquence, leur mobilité et leurs pratiques de stationnement sont devenues plus visibles, donnant souvent lieu à des conflits entre avec les riverains ou les populations des non-voyageurs. Ainsi, rapidement, des rapports ont été publiés faisant état des troubles à l'ordre public que provoqueraient les pratiques de mobilité de cette population et de leur situation sanitaire précaire. Ces deux facteurs ont ainsi été utilisés par les élus locaux pour interpeller le législateur sur l'urgence de la situation. Il est alors apparu nécessaire de légiférer sur la question des gens du voyage pour préserver l'ordre public, ce qui a été fait en intégrant dans une loi visant à mettre en œuvre le droit au logement un article — en l'occurrence l'article 28 — obligeant les communes de plus de 5 000 habitants à créer des aires d'accueil. Peu incitative, cette loi n'a pas produit l'effet escompté, et les stationnements « gênants » des gens du voyage se sont poursuivis, faute d'application de cet article par

les collectivités locales. Peu de municipalités ont appliqué l'article 28 de la loi précitée, et la question du stationnement est rapidement réapparue.

Le leitmotiv du stationnement des gens du voyage demeure une préoccupation centrale et l'intervention du législateur s'est révélée une fois de plus nécessaire. Tenant compte des raisons de l'échec de la précédente tentative de législation, le législateur a proposé une nouvelle mouture : la loi du 5 juillet 2000 ou la loi Besson II. Cette nouvelle version, à la fois plus incitative et plus contraignante, vise à intégrer les gens du voyage dans la vie sociale et urbaine, en établissant un équilibre entre droits et devoirs des gens du voyage, d'une part, et ceux des collectivités locales, d'autre part. Cet équilibre s'est traduit par la création d'aires d'accueil spécialement dédiées aux gens du voyage, en contrepartie du droit de les expulser de l'ensemble du territoire communal et de l'obligation pour ces derniers de ne pas stationner ailleurs que sur les espaces prévus à cet effet. Toutefois, cette loi semble combiner deux logiques, celle de l'accueil et celle du contrôle et de surveillance de cette population, par le biais de ces espaces de stationnement collectifs, puisant ainsi dans l'héritage des législations antérieures.

Après avoir décrypté les motivations sous-jacentes à la politisation de la question des gens du voyage — à travers le prisme unique de la mobilité —, nous avons voulu savoir quelles étaient les répercussions de la mise en place de cette intervention publique sur les pratiques territoriales des gens du voyage. Le nomadisme ne rime pas avec frontières. Après une analyse des principales motivations de la mobilité des gens du voyage, nous avons été en mesure de démontrer que ce nouveau contexte législatif a effectivement des conséquences notables sur les projets circulatoires des gens du voyage. Perçue à tort par l'opinion et les pouvoirs publics comme étant sans finalité apparente, la mobilité des gens du voyage s'est au contraire révélée fondée sur des objectifs précis et des temporalités bien définies. Lorsqu'ils prennent la route, c'est à la recherche d'opportunités professionnelles ou pour des raisons familiales ou religieuses. Il ne s'agit donc pas d'une mobilité errante, telle qu'elle est souvent envisagée par le reste de la société française.

En outre, en nous appuyant sur les données statistiques recueillies auprès des services responsables des gens du voyage et sur l'analyse de la parole des gens du voyage eux-mêmes, nous avons montré que le territoire nomade existe bel et bien. Loin des clichés,

les gens du voyage ont des attaches territoriales très précises, fondées sur des histoires familiales et personnelles, des sépultures, des lieux de résidence ou d'activité économique. En fin de compte, nos analyses montrent que leurs sentiments d'appartenance et d'attachement au territoire sont similaires à ceux du Français « ordinaire », lequel s'identifie généralement à l'endroit où il travaille ou réside. Toutefois, nos analyses ont montré que cette identité territoriale et la pratique du territoire de cette population, alternant alliances familiales et opportunités professionnelles, ont été fortement impactées par les politiques publiques qui la gouvernent. En effet, entre l'interdiction de stationner en dehors des aires dédiées et les territoires interdits — en l'occurrence les communes de moins de 5 000 habitants — l'impact des politiques sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage est considérable. D'une part, les familles sont contraintes de se sédentariser sur des terrains inadaptés à un séjour prolongé, compte tenu de leur configuration et de leur aménagement rudimentaires, qui s'apparentent à des parkings. D'autre part, les familles s'installent dans les seuls interstices urbains qui leur restent accessibles, en méconnaissance des règles d'urbanisme.

Si les politiques d'accueil et d'habitat des Gens du voyage ont eu un impact important sur les projets circulatoires des familles, les conditions de leur mise en œuvre au niveau local l'ont été encore davantage. En effet, l'analyse des conditions de mise en œuvre de ces politiques sur le terrain a permis de mettre en évidence les difficultés suscitées par l'accueil des Gens du voyage sur le territoire communal. Les élus locaux se retrouvent souvent entre le marteau et l'enclume lorsqu'il s'agit d'accueillir ou de stationner les gens du voyage, d'une part en raison de leur obligation d'accueillir ces populations, à la fois en raison de leurs obligations légales d'accueillir ces populations et de l'hostilité de leurs administrés face à un tel programme.

Nous avons décrit cette hostilité comme une forme de NIMBYisme ou syndrome NIMBY à l'encontre des dispositifs sociaux d'accueil des gens du voyage. Longtemps utilisé pour décrire les contestations environnementales contre des installations polluantes ou des projets à fort impact environnemental, ce phénomène traduit une hostilité systématique des riverains à l'idée d'avoir ces populations comme voisins. Il rend mieux compte de la tolérance et de la méfiance et des relations que les gens du voyage entretiennent avec le

reste de la société française. Nos analyses montrent ainsi que, face à la pression de leurs administrés et à la difficulté de trouver des sites viables en raison de la réticence des maires à accepter un tel aménagement sur le territoire communal, ces derniers choisissent plutôt de rejeter les gens du voyage que d'être rejetés (les maires) par leurs administrés. Dès lors, les politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage, qui devaient être le dernier rempart contre le rejet des gens du voyage, se traduisent par la création de lieux désintégrés du territoire communal, déconnectés du reste de la population. L'intégration prônée par la loi du 5 juillet 2000 s'est donc traduite par une désintégration des aires d'accueil, avec un risque accru de ghettoïsation, ces aires d'accueil collectives favorisant fortement le repli communautaire. Par ailleurs, ces aires d'accueil, dont les seuls usagers sont les gens du voyage, renvoient l'image du nomade dangereux dont il faut se protéger, cristallisant ainsi les stéréotypes et autres clichés séculaires à l'égard de ces derniers.

Enfin, dans le dernier chapitre, nous avons démontré que, malgré la difficulté de produire une mesure exacte de l'influence des médias dans le formatage des opinions publiques, l'impact de ces derniers dans la circulation des représentations négatives envers les gens du voyage. Pour traiter la question des représentations, centrale dans cette recherche, nous avons commencé par analyser les données disponibles sur le sujet, notamment celles de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDDH). Cette organisation publie chaque année depuis 2000 un rapport sur l'état du racisme, de la xénophobie et des discriminations en France. Aux côtés d'autres minorités françaises, le rapport aborde la question des représentations des gens du voyage. En analysant et en croisant les données publiées de 2000 à 2016, les différents rapports de la CNCDDH ont mis en évidence les fluctuations des relations entre les Gens du voyage et le reste de la population française. Ils sont tantôt considérés comme un groupe à part, tantôt comme fortement discriminés. Toutefois, leur perception comme groupe peu ouvert aux autres, qui exploite les enfants et vit de trafics en tous genres, reste très importante. L'analyse de ces rapports a été mise en perspective avec l'analyse du discours de la presse, permettant ainsi de dégager certaines similitudes dans les articles analysés. Il ressort de notre analyse qu'une grande partie des articles de presse publiés sur la communauté des gens du voyage traitent presque systématiquement d'événements nuisant à son image, tels que la diffusion de faits divers (25 %) (plaintes, arrestations, délinquance, etc.) ou les stationnements illicites et les

expulsions (35 %). Très peu d'entre eux traitent du profond malaise sociopolitique et économique qui gangrène le quotidien des gens du voyage en France.

PERSPECTIVES POUR DES RECHERCHES FUTURES

Les réflexions menées dans le cadre de ce mémoire de master ouvrent plusieurs pistes de recherche, notamment sur la gestion sociopolitique et législative du nomadisme en France. Ce mémoire a mis en évidence la persistance d'une approche des politiques publiques à l'égard des populations nomades, caractérisée par la surveillance, le contrôle et un héritage historique de législations discriminatoires. Cette approche, enracinée dans le rejet et cristallisée dans les mémoires collectives et institutionnelles, soulève des questions essentielles sur le traitement des modes de vie nomades dans les États modernes.

Les recherches futures pourraient approfondir les motivations qui ont sous-tendu la politisation et à la mise à l'agenda de la communauté des Gens du voyage. Les années 1990 ont été marquées par l'exaspération des élus locaux et des résidents concernant le stationnement de la communauté des gens du voyage dans les municipalités, conduisant à des actions politiques urgentes. Cette situation a été influencée par les changements sociétaux et l'urbanisation, qui ont conduit les gens du voyage à se rapprocher des centres urbains, rendant ainsi la forme de leur mobilité et de leurs pratiques de stationnement plus visibles et souvent litigieuses. La compréhension de ces dynamiques pourrait permettre de mieux comprendre les stratégies contemporaines d'urbanisme et d'intégration sociale. Quel est l'impact de l'urbanisation rapide de la société française sur les cultures nomades traditionnelles et quelles stratégies peuvent être mises en œuvre pour préserver ces cultures dans un environnement de plus en plus urbanisé ?

L'analyse de la loi de 1990, qui imposait les aires d'accueil, mais n'a pas produit l'effet escompté, et de la loi ultérieure de 2000 (Besson II) offre une autre perspective de recherche. Cette dernière, plus coercitive et incitative, visait à équilibrer les droits et les devoirs des gens du voyage et des collectivités locales. Or, cet équilibre (fragile) semble osciller entre l'accueil et le contrôle et la surveillance des gens du voyage, puisant ainsi dans l'héritage des politiques discriminatoires précédentes. Un examen approfondi de l'efficacité et de l'impact politico-social de ces législations pourrait éclairer l'élaboration des politiques futures. Quel est l'équilibre entre l'intégration des communautés de nomades dans la société et la préservation de leur identité unique ? Comment les politiques actuelles et les attitudes de la société influencent-elles cet équilibre ?

Le mémoire ouvre également la voie à une exploration des pratiques territoriales de la communauté des gens du voyage. Contrairement aux représentations d'une mobilité sans finalité, nos analyses ont montré que les circulations des gens du voyage sont construites, motivées par des opportunités professionnelles, des raisons familiales ou religieuses. L'étude de ces projets circulatoires dans le nouveau contexte législatif pourrait éclairer l'évolution du nomadisme et son interaction avec les sociétés sédentaires. Par ailleurs, nos analyses ont fait ressortir l'existence d'un territoire nomade, les gens du voyage ayant des attachements territoriaux qui leur sont propres. Cette constatation invite à une exploration plus approfondie de la manière dont ces attachements se comparent à ceux de la population française en général et de la manière dont les politiques publiques ont eu un impact sur l'identité et les pratiques territoriales de la communauté des gens du voyage.

La mise en œuvre des politiques d'accueil et d'habitat des gens du voyage au niveau local, en particulier les défis et les résistances de la part des populations locales, mérite d'être étudiée plus en détail. Le phénomène du NIMBYisme (Not In My Back Yard) contre les installations sociales pour les gens du voyage reflète les attitudes et les idées préconçues de la société dans son ensemble. Une analyse des stratégies des autorités locales et des réponses des résidents pourrait fournir des informations précieuses en faveur de la tolérance et de l'intégration sociale des publics perçus comme en marge (migrants, réfugiés par exemple) et de la gouvernance locale en général. Quelles sont les implications à long terme des politiques actuelles sur la structure sociale et l'avenir de la communauté des gens du voyage en France ? Comment les politiques peuvent-elles évoluer pour mieux répondre aux besoins et aux droits de cette communauté ?

En substance, ce mémoire de master soulève des questions existentielles concernant la pérennité d'un mode de vie nomade en France et sa place dans un monde d'hybridation culturelle croissante. Le destin de cette communauté et de son mode de vie suscite une interrogation cruciale : quelle est la place du nomadisme en tant que mode de vie dans le monde interconnecté d'aujourd'hui ? Avec l'avènement de la technologie numérique et l'accroissement de la mobilité, comment le concept de nomadisme évolue-t-il et quel rôle la technologie peut-elle jouer pour soutenir le mode de vie et les droits des nomades modernes ? Comment les politiques et les programmes éducatifs peuvent-ils être adaptés

pour mieux répondre aux besoins de la population nomade tout en favorisant la compréhension et le respect mutuels entre les communautés nomades et sédentaires ? Comment les autres pays abordent-ils la gestion des populations nomades et quels enseignements peut-on tirer de ces perspectives internationales pour améliorer la situation en France ? Ces questions soulignent la complexité du mode de vie nomade dans la société moderne et la nécessité d'une recherche pluridisciplinaire et d'approches politiques pour relever les défis et saisir les opportunités qu'il présente.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Alain Reyniers et Patrick Williams, « *Permanence tsigane et Politique de sédentarisation dans la France de l'après-guerre* », Études Tsiganes, vol.15, 2000, p. 13

Alain Reyniers, « *La population dont on parle : caractéristiques, rapport à l'école* », Ville-Ecole-Intégration Enjeux, hors-série n° 4, juillet 2002

Anne Gotman, « *L'hospitalité façonnée par le droit : la loi Besson sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage* », In « Villes et Hospitalité », pp.199-223

<http://books.openedition.org/editionsmsmh/850?lang=fr>

Anne Gotman, « Les aires d'accueil pour les gens du voyage : coutume vs urbanité »,

Articles de périodique

Asséo Henriette, « *La gendarmerie et l'identification des "Nomades" (1870-1914)* » in Jean-Noël Luc (dir.), *Gendarmerie, État et Société au XIXe siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2002, p. 301-311.

http://www.academia.edu/27040116/La_gendarmerie_et_lidentification_des_Nomades_1870-1914

Asséo, Henriette « *Marginalité et exclusion : le traitement administratif des Bohémiens dans la société française du XVIIe siècle* », Problèmes socioculturels en France au XVIIe siècle, Paris, Klincksieck, n° 21, 1974, p. 9-87

ASSÉO, Henriette, « Le "nomadisme tsigane" : une invention politique », *Le Monde* du 29-7-2010. http://www.lemonde.fr/idees/article/2010/07/29/le-nomadisme-tsigane-une-invention-politique_1393596_3232.html (En Ligne), mis en ligne 29 juillet 2010, consulté le 8 février 2017

Auzias Claire, « *Les Tsiganes ou le destin sauvage des Roms de l'Est. Le statut des Roms en Europe* », Michalon, 1995, 160 pages.

Belqasmi Mohamed, « *La construction d'une "question tsigane" : entre catégorisations et mobilisations sociales* », *Migrations Société*, 2/2014 (N° 152), p. 47-56. URL :

<http://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2014-2-page-47.htm>

Bernard Provot, « *Faut-il brûler l'article 28 ?* », Études Tsiganes, « Nomadisme et société : entre fractures et résistance », Vol.17, 2004.

Bernard Provot, « *Impasse et fin de parcours* », *Nomadisme et Société : entre fracture et résistance*, Études tsiganes, Vol. 17, 2004, pp.52-59, p.54

Bernard Provot, « *la loi du 5 juillet 2000 une législation en panne* », *Études tsiganes*, « *Nomadisme et société : entre fracture et résistance* ». Vol.17, 2000, p.151.

BIZEUL Daniel, « *Nomades en France. Proximité et clivages* », L'harmattan, 2002

Bordigoni Marc, « *Comment la France inventa ses "Nomades"* », *Migrations Société*, 5/2010 (N° 131), p. 51-68. URL : <http://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2010-5-page-51.htm>

Céline Bergeon « *Les Roms roumains en région parisienne : les mobilisations associatives au prisme des temporalités migratoires et de l'habitat* », *Revue européenne des migrations internationales*, 1/2016 (Vol. 32), p. 101-122. URL : <http://www.cairn.info/revue-europeenne-des-migrations-internationales-2016-1-page-101.htm>

Céline Bergeon, « *La mobilité des familles tsiganes françaises à l'épreuve de la gestion politique de l'espace. Stratégies et résistances* », *Cybergeon : European Journal of Geography* [en ligne], Espace, Société, Territoire, document 675, mis en ligne le 13 mai 2014, consulté le 8 février 2017. URL : <http://cybergeon.revues.org/26310>

Cossée Claire, « Le statut "gens du voyage" comme institution de l'antitsiganisme en France », *Migrations Société*, 1/2016 (N° 163), p. 75-90. URL : <http://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2016-1-page-75.htm>

Cousin, G. (2015). Le platz des Roms. *Revue Projet*, 348, 31-37.
<https://doi.org/10.3917/pro.348.0031>

Danny Trom, « *De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante* », *Revue française de science politique*, Vol.49, n° 1, 1999

Dhume Fabrice, « Du racisme institutionnel à la discrimination systémique ? Reformuler l'approche critique », *Migrations Société*, 1/2016 (N° 163), p. 33-46. URL : <http://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2016-1-page-33.htm>

Emmanuel Aubin, « *l'évolution du droit français applicable aux Tsiganes. Les quatre logiques du législateur républicain* », *Études tsiganes*, 2001,

Emmanuel Filhol, « *La loi de 1912 sur la circulation des "nomades" (Tsiganes) en France* », *Revue européenne des migrations internationales* [en ligne], vol. 23 — n° 2 | 2007, mis en ligne le 1er octobre 2010, consulté le 2 août 2017. URL : <http://remi.revues.org/4179>

Félix Challier, « *La nouvelle loi sur la circulation des nomades : loi du 16 juillet 1912* », Librairie de jurisprudence ancienne et moderne, 1913,

FOUCAULT Michel, « *Surveiller et punir* », Paris, Gallimard, 1993, 360 pages.

Fouquet, Arnauld, et Lucy Baugnet. « *Représentations sociales de l'Europe, exposition aux médias et identifications à l'Europe et à la France : le cas de chasseurs français* », *Les Cahiers internationaux de Psychologie sociale*, vol. numéro 88, no. 4, 2010, pp. 731-754.

- François Vaux de Foletier « *Mille ans de l'histoire des Tsiganes* », Fayard, 1970.
- Gérard Noiriel, « *Réfugiés et sans-papiers. La République face au droit d'asile XIXe — XXe siècle* », Paris, Hachette, 1999, 384 pages.
- Gohard-Radenkovic Aline, Veillette Josianne, « *Article introductif. Nouveaux espaces dans de nouvelles logiques migratoires ? Entre mobilités et immobilités des acteurs* », Cahiers internationaux de sociolinguistique, 1/2016 (N° 9), p. 21-50. URL : <http://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociolinguistique-2016-1-page-21.htm>
- Henri Soule-Limendoux, « *Ambulants, forains et nomades* », Imprimerie moderne, 1935, 192 pages
- Henriette Asséo, « *Les Tsiganes : une destinée européenne* », Gallimard, 1991, 160 pages.
- Jacqueline Charlemagne, « *Tsiganes et législation : minorité spécifique ou catégorie défavorisée ?* », Études tsiganes, 1968, n° 1, p.7-12
- Jaulin Béatrice, « *les Roms de Montreuil-sous-Bois : 1945-1975* », Ed. Autrement, 2000, 143 pages.
- Jean Druesne, « *À propos de la nouvelle loi sur les nomades. Les origines de la loi de 1912* », Revue de la Police, janvier 1971, n° 85, p. 42
- Jean-Baptiste Humeau, « *Tsiganes en France. De l'assignation au droit d'habitat* », Paris, L'Harmattan, 1995, 204 pages
- Jean-Pierre Liegeois, « *Roms et Tsiganes* », Paris, La Découverte, « Repères », 2009, 128 pages. ISBN : 9782707149107, <http://www.cairn.info/roms-et-tsiganes--9782707149107.htm>
- Jennings Bryant, Dolf Zillmann, « *Media Effects: Advances in Theory and Research* », Routledge; 3 Edition (Déc. 6 2013)
- Julien Damon, « *Cinq variables historiques caractéristiques de la prise en charge des SDF* », Déviance et Société, n° 27, vol. 1, 2003, p. 25-42.
- Les aires d'accueil pour les gens du voyage : Coutume vs urbanité », Cosmopolitiques n° 7, aout 2004, pp.39-48, <http://www.cosmopolitiques.com/sites/default/files/Gotman%207.pdf>
- Luc Monin, « *L'accueil : quels critères de choix* », Étude Tsiganes, Vol.11, 1998. pp.126-131
- Marguerite Gille, « *Statut juridique des Tsiganes après 1945* », Études tsiganes, n° 13, 2000, p. 79.
- Marie-Christine HUBERT « *Les réglementations anti-tsiganes en France et en Allemagne avant et pendant l'occupation* », en ligne, consultée le 15 mai 2017. URL : <http://www.memorialdelashoah.org>
- Marie-Joelle de Redor-Fichot (dir), « *Roms, Tsiganes et Gens du voyage* », Ed. Mare et martin, col. Droit public, 2011, 300 pages.

Martine Kaluszynski, « *Alphonse Bertillon et l'anthropométrie judiciaire. L'identification au cœur de l'ordre républicain* », Criminocorpus [en ligne], Bertillon, bertillonnage et polices d'identification, Articles, mis en ligne le 12 mai 2014, consulté le 17 juillet 2017. URL : <http://criminocorpus.revues.org/2716>

Philippe Breton, Serge Proulx, « *L'explosion de la communication à l'aube du XXIe siècle* », Paris, Éd. La Découverte, coll. Sciences et société, 2002

Philippe Vigier et al. (dir.), « *Maintiens de l'ordre et police en France et en Europe au XIXe siècle* », Paris, Créaphis, 1987, p. 269-295.

REYNIERS Alain, « *le souci de soi, ou la pérennité d'une communauté tsigane* », Étude tsigane, nouvelle série, VI, n° 1 (L'urbanité réconciliée. L'habitat adapté : un enjeu de citoyenneté) pp. 117-118

Robert Christophe, « *Éternels étrangers de l'intérieur ? : Les groupes tsiganes en France* » Ed. Desclée de Brouwer, novembre 2007, 451 pages.

Samuel Delépine, « *Atlas des Tsiganes. Les dessous de la question rom* », Paris, Éditions Autrement, 2012, ISBN : 9 782 746 730 878

Véronique Catherin, « *La contestation des grands projets publics ? Analyse microsociologique de la mobilisation des citoyens* », Paris, L'Harmattan, 2000

Wacquand, Loïc. « *Les deux visages du ghetto. Construire un concept sociologique* », Actes de la recherche en sciences sociales, vol. no 160, no. 5, 2005, pp. 4-21

Xavier Dunezat, Camille Gourdeau, « *Le racisme institutionnel : un concept polyphonique* », Migrations Société 2016/1 (N° 163), p. 13-32. URL : <http://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2016-1-page-13.htm>

Mémoires et thèses

Camille Fourrey. « *Les enfants du voyage dans le système scolaire : une intégration à repenser* ». Éducation. 2013

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)* ». Geography. Université de Poitiers, 2011. French. <tel-00648231>

Christophe Robert, « *Les groupes tsiganes en France : éternels étrangers de l'intérieur ? Affirmations culturelles et distanciation dans un contexte de rejet permanent* », Sociologie. Université Paris X, 2006.

Marie Bidet « *Gens du voyage : locaux ou cosmopolites ? La gestion publique du nomadisme en France.* », Sociologie. École normale supérieure de Cachan — ENS Cachan, 2009.

Maurine Billet. « *La scolarisation des enfants du voyage en milieu ordinaire et la relation-école-familles de voyageurs* ». Éducation. 2014. <dumas-01072072>

PITHON, Geoffroy, « *les ambitieux géographiques. Le nomadisme et le design* », 2012 http://formes-vives.org/documents/divers/livre_export_75dpi.pdf

Silvia Settembri, « *Les gens du voyage et les politiques publiques en France : (IM) Mobilités et Résistances dans le cas du Var* », Université de Provence, Sociologie, 2010

Actes de colloques

Arnaud Lecourt, « *Proximité et Aménagement : le phénomène Nimby, évolution d'une notion* », Réso-Université Rennes II, UMR 6590-ESO, pp.53-56. 2000.

Bidet Marie ; Lafargue Loïc (2007) Action publique et mobilisations face aux populations mobiles « Indésirables ». Le cas des gens du voyage et des raves parties. Communication issue du Colloque international « *La fabrique des populations problématiques par les politiques publiques* ». MSHS de Nantes, 13,14,15 juin 2007.

Alice Krieg, « *Analyser le discours de presse* », Communication [en ligne], vol. 20/1 | 2000, mis en ligne le 11 août 2016, consulté le 6 juillet 2017. URL : <http://communication.revues.org/6432>

Rapports

Centre européen des Droits de l'Homme, Rapport n° 15, « *Hors d'ici ! Anti-tsiganisme en France* », 2005 <http://www.errc.org/article/hors-dici-anti-tsiganisme-en-france/3870>

FNASAT-Gens du voyage, « *Ancrage et besoins en habitat des occupants de résidence mobile* », juin 2016, <http://www.fnasat.asso.fr/FNASAT-Analysenationale-Ancragesetbesoinsenhabitat2017.pdf>

FNASAT-Gens du voyage, Rapport, « *Vers une meilleure prise en compte des familles du voyage sur les territoires au travers de l'agrément centre social* », aout 2015.

http://www.associations.gouv.fr/IMG/pdf/fnasat_rapport_final.pdf

FNASAT-Gens du voyage, « *Habitat permanent en résidence mobile : analyses et actions du réseau Fnasat-Gens du voyage* »,

2016 http://www.fnasat.asso.fr/1%20Habitat%20permanent%20en%20r%20E9sidence%20mobile_IDF_FNASAT_2016.pdf

Rapport d'information n° 617 (2014-2015) de MM. Jean-Marie BOCKEL et Michel LE SCOUARNEC, fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales, déposé le 9 juillet 2015.

Dominique Raimbourg, rapport à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République relative au statut, à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, 27 mai 2015 <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r2812.asp>

Cour des comptes, Rapport public thématique : « *l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage* ». La Documentation française, octobre 2012, 347 p., disponible sur www.ccomptes.fr.

Cour des comptes : rapport public annuel « *L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage : des progrès lents et inégaux, des objectifs à redéfinir* », La Documentation française, février 2017, disponible sur www.ccomptes.fr

Christophe DAUM et Al. « *Bilan critique des études et documents concernant les gens du voyage* », rapport au Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement, 2001 http://fnasat.centredoc.fr/opac/doc_num.php?explnum_id=746

Marie d'Ombres, « *Étude relative à l'impact de l'habitat adapté sur les modes de vie des gens du voyage* », Association de Gestion du Schéma d'accueil et d'habitat des Gens du voyage du Puy-de-Dôme, juin 2016 http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/09/agsgv-bat_ecran.pdf

Paul Bideberry, « *La situation des gens du voyage et les mesures proposées pour l'améliorer* », Rapport au Premier ministre Raymond Barre commandé le 30 juin 1980, décembre 1980, Delamon, Arsène. Rapport à Monsieur le premier Ministre. « *La situation des Gens du Voyage et les mesures pour l'améliorer* », 13 juillet 1990.

Hubert Derache « *Appui à la définition d'une stratégie interministérielle renouvelée concernant la situation des gens du voyage* », rapport au Premier ministre, 2013 http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2014/09/dihal_-_rapport_gens_du_voyage_hubert_derache_2013.pdf

DIHAL, « *Étude relative à l'habitat adapté des gens du voyage* », Rapport commandé par la délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement — Dihal au laboratoire d'études et de recherche sur l'intervention sociale (LERIS), 2016 <http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/05/synthese-gens-du-voyage.pdf>

Fondation Abbé Pierre, rapport annuel sur l'état du mal-logement en France, 2016 et 2017 disponibles sur <http://www.fondation-abbe-pierre.fr/>

Commission nationale consultative des droits de l'homme, rapports annuels : Lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie, de 2011 à 2016 disponibles sur <http://www.cncdh.fr/>

Association nationale des Gens du Voyage catholique, enquête nationale 2012 sur la prise en compte d'un mode d'habitat par les collectivités, « *une discrimination ignorée, habitat mobile et collectivités, sur la base d'un échantillon de 1630 collectivités* ».

Textes de loi

Circulaire UH/IUH1 n° 2001-49 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.

Circulaire n° 2012-142 du 2-10-2012 relative à la scolarisation et scolarité des enfants issus des familles itinérantes et de Voyageurs

(http://www.education.gouv.fr/pid25535/bulletin_officiel.html?cid_bo=61529)

Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000583573>

Loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006351261&cidTexte=JORFTEXT000000159413>

LOI n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté <https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPubliee.do?idDocument=JORFDOLE000032396041&type=general&legislature=14>

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 fixes <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068336>

Loi du 16 juillet 1912 et décret du 16 février 1913, sur l'exercice des professions ambulantes et la circulation des nomades, complétés par les circulaires du ministre de l'Intérieur des 3 et 22 octobre 1914. http://fnasat.centredoc.fr/opac/doc_num.php?explnum_id=271

Code de l'urbanisme Version consolidée au 1er août 2017 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075>

Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000207538&dateTexte=20170822>

LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030985460&dateTexte=20170822>

Décret du 16 février 1913 PORTANT RAP. DE LA LOI DU 16 JUILLET 1912 RELATIVE À L'EXERCICE DES PROFESSIONS AMBULANTES

ANNEXES

Annexe 2 : Synthèse des règlements intérieurs des 8 aires d'accueil du département de l'Aveyron

Aires et places		Conditions d'accès à l'aire d'accueil			Tarifs			Procédures administratives	
	Nombre des places	Durée de séjour autorisée	Horaires d'ouverture et Arrivées	Fermeture annuelle	Coût du séjour	Caution	Fluides	État des lieux	Documents demandés
Millau Grands causses	1 AA de 40 places	3 mois renouvelables 1 fois et dérogation 10 mois/école/ne peut excéder 6 mois	Lundi au vendredi Astreinte : 7 j/j, h24	1 fermeture annuelle d'un mois en hiver	3 €/Jour	100 €	kWh : 10Cts Eau : 30 €/m3	Lecture et remise du RI Signature état des lieux Convention de séjour	Carte grise caravane Assurances Composition familiale Identités des occupants
Villefranche-de-Rouergue	1 AA de 16 places	66 jours renouvelables 1 fois 10 mois dérogation-école	Lundi au samedi Astreinte 7j/7, H24	2 à 3 semaines en été	2 €/Jour	100 €	kWh : 0,12 € Eau : 3,20 €/m3	Signature du RI et d'une convention d'occupation État des lieux	Carte grise de la caravane Assurances Pièce d'identité du chef de famille Composition familiale
Decazeville	1 AA de 30 places	5 mois renouvelables avec un mois de coupure	Lundi au samedi Pas d'astreinte	3 semaines en été	1,50 €/jour	75 €	kWh : 12 Cts Eau : 2,16 €/m3	Signature du RI et d'une convention d'occupation État des lieux	Carte grise de la caravane+ identité Composition familiale et date de naissance
Rodez Agglomération	4 AA de 40 places	6 mois consécutifs/dérogation hospitalisation et école	3 demi-jours par semaines Pas d'astreinte	3 semaines en été, 1 AA par mois	1 €/jour	80 €	kWh : 10Cts Eau : 1 €/m3	État des lieux Signature du RI et du contrat de séjour Remise d'un badge	Carte grise de la caravane, un numéro de téléphone, identité et composition familiale
Saint-Affrique	1 AA de 35 places	6 mois renouvelables/an en deux périodes de 90 j avec interruption de 30 j.	Gardien logé sur place.	Pas de fermeture pour les sédentaires et 3 semaines pour les itinérants	7 €/jour	30 €	Compris dans le tarif de séjour	Lecture et remise du RI	Livret de circulation ou CI Carte numéro de portable Identité et composition familiale

AA : Aire d'accueil, **RI** : Règlement intérieur, **CI** : Carte d'identité

Annexe 3 : Présentation du protocole de recherche

Objectifs	Outils	À savoir
Observations		
Identifier les modes d'occupation du territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reportage photographique in situ ▪ Organisation sur la parcelle 	Se présenter : ce travail ne peut être effectué sans l'accord des occupants (respect de la vie privée, même en cas d'occupation illégale).
Enquête auprès des familles		
Collecte d'informations (objectives) sur les modes de vie (Collecte de discours [sensibles], Déconstruction des attentes)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser des entretiens semi-structurés (questions ouvertes) plutôt que des questionnaires ▪ Savoir improviser et capter des informations lors d'échanges informels ▪ Il est essentiel de se positionner comme étudiant dans le cadre d'un projet de recherche, plutôt que dans la structure du stage (pour ne pas donner l'impression d'exercer une forme de contrôle). 	<p>Les entretiens doivent se dérouler à l'extérieur (la caravane reste un espace intime).</p> <p>Lors d'un entretien avec un membre du groupe, il est fréquent que des membres de la famille se joignent à la conversation.</p> <p>Respecter l'organisation du groupe en s'adressant d'abord au patriarce ou au chef de famille.</p>
Enquête auprès des riverains		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer sur les intentions ▪ Entendre les observations ▪ Connaissance des gens du voyage ▪ Origine de ces connaissances 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contact individuel ▪ Utiliser le réseau du service politique de la ville (coordination des médiateurs, gestion urbaine de proximité, etc.) 	Les échanges peuvent être virulents et ne s'improvisent pas : préparer des arguments, faire preuve de pédagogie et de détermination.
Enquête auprès des services de l'État et des collectivités territoriales		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affiner la connaissance des publics dans leurs relations avec les établissements et services de droit commun et spécialisé ▪ Identifier les difficultés spécifiques rencontrées par les pouvoirs publics (accueil et sédentarisation) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Travailleurs sociaux ▪ Associations des gens du voyage ▪ Élus municipaux ▪ Comité de pilotage Schéma départemental ▪ Services de l'État (DDCSPP) ▪ Collectivités territoriales ▪ Conseil départemental 	L'ensemble des acteurs intervenant auprès des Gens du voyage doit être informé des intentions avant le début des entretiens (importance d'un discours cohérent).

Annexe 4 : Liste des gens du voyage interviewés

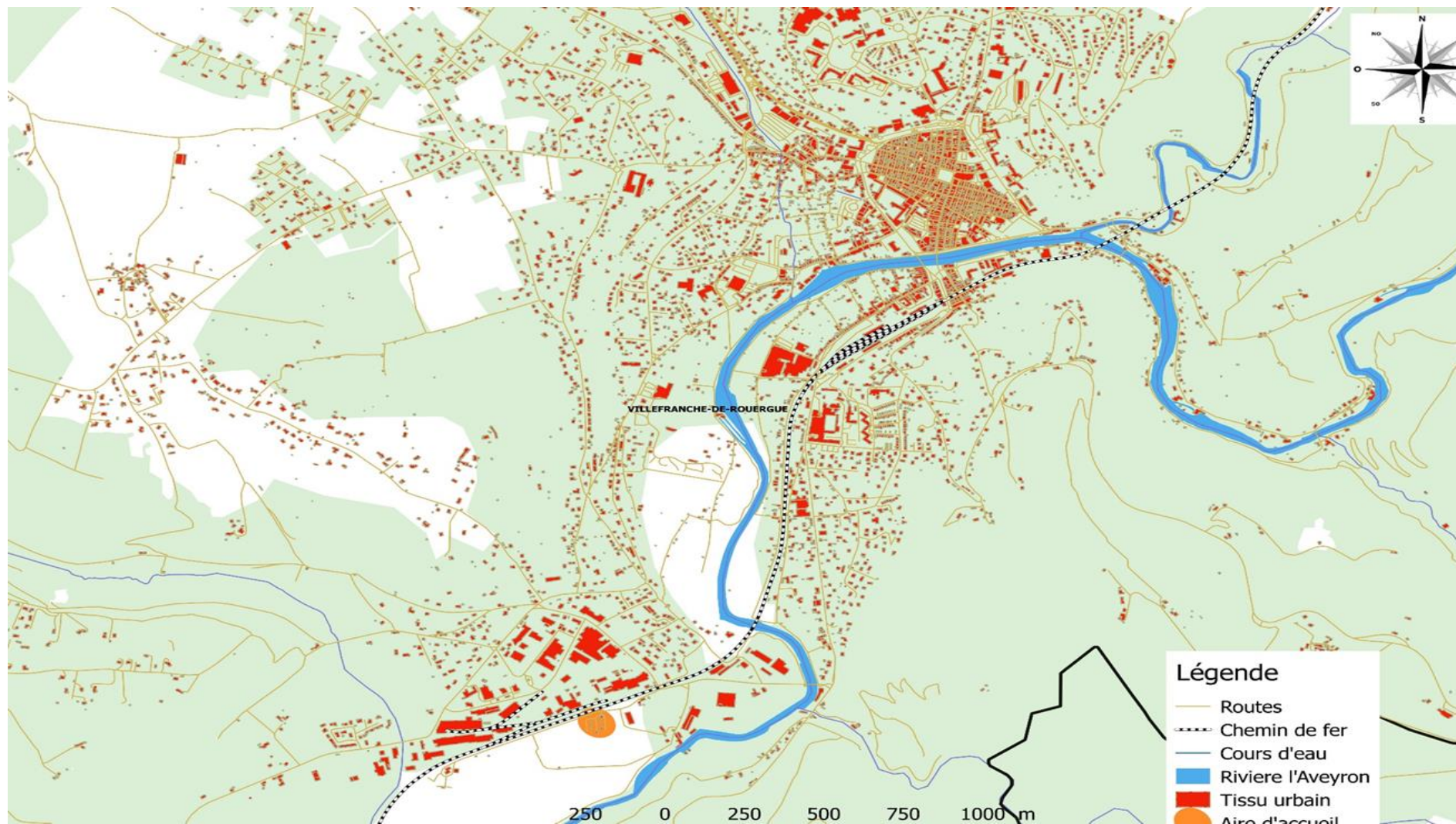
Prénom	Sexe	Profession	Commune	Date entretien	Mobilité et stationnement	Entretien
Mr ST	H	Pasteur	Luc-la-Primaube	Mars 2017	A.A de Planèze	Entretien formel/enregistré
Mr JO	H	Peintre	Luc-la-Primaube	Mars 2017	A.A de Planèze	Entretien formel/enregistré
Mr HU	H	Retraité	Luc-la-Primaube	Mars 2017	A.A de Planèze	Entretien non formel/prise de note
Mme HU	F	Retraité	Luc-la-Primaube	Mars 2017	A.A de Planèze	Entretien non formel/prise de note
Mme LA	F	Femme au foyer	Onet-le-Château	Mars 2017	A.A de Vialatelle	Entretien formel/enregistré
Mme PE	F	Foraine	Onet-le-Château	Mars 2017	A.A de Vialatelle	Entretien formel/enregistré
Mme SI	F	Retraité	Onet-le-Château	Mars 2017	A.A de Vialatelle	Entretien non formel/prise de note
Mr HE	H	Auto-entrepreneur	Le Monastère	Mars 2017	A.A de La Briane	Entretien formel/enregistré
Mme MI	F	Femme au foyer	Le Monastère	Avril 2017	A.A de La Briane	Entretien formel/enregistré
Mme GE	F	Retraîtée	Rodez	Avril 2017	A.A de Jean Trebosc	Entretien formel/enregistré
Mme AN	F	Femme au foyer	Rodez	Mars 2017	A.A de Jean Trebosc	Entretien formel/enregistré
Mme BA	F	Femme au foyer	Millau	Mai 2017	A.A de Millau	Entretien formel/enregistré
Mme AL	F	Femme au foyer	Millau	Mai 2017	A.A de Millau	Entretien formel/enregistré
Mr HI	H	Chômeur	Millau	Mai 2017	A.A de Millau	Entretien formel/enregistré
Mr LA	H	Auto-entrepreneur	Saint-Affrique	Avril 2017	A.A de Saint-Affrique	Entretien formel/enregistré
Mme CA	F	Femme au foyer	Decazeville	Mars 2017	A.A de Decazeville	Entretien formel/enregistré
Mme VE	F	Femme au foyer	Decazeville	Mars 2017	A.A de Decazeville	Entretien formel/enregistré
Mr MA	H	Ferrailleur	Decazeville	Mars 2017	A.A de Decazeville	Entretien formel/enregistré
Mme NA	F	Invalide	Decazeville	Mars 2017	A.A de Decazeville	Entretien formel/enregistré
Mr RA	H	Retraité	Villefranche	Mai 2017	A.A de Villefranche	Entretien formel/enregistré
Mr CA	H	Postier	Villefranche	Mai 2017	A.A de Villefranche	Entretien formel/enregistré
Mr GA	H	Chômeur	Villefranche	Mai 2017	A.A de Villefranche	Entretien formel/enregistré
Mme GA	F	Femme au foyer	Villefranche	Mai 2017	A.A de Villefranche	Entretien non formel/prise de note
Mr CH	H	Prêtre	Rodez	Mars 2017	A.A de Vialatelle	Entretien non formel/prise de note

Annexe 5 : Liste des personnes rencontrées en lien avec la problématique des Gens du voyage

Nom Prénom	Structure	Qualité	Date entretien	Lieu
Mme Claire ALAZARD	DDCSPP	Conseillère technique en Travail social/Chargée de mission	❖ -	Rodez
Lucie BOUSQUET	Rodez Agglomération	Chargée de mission Cohésion sociale	❖	
Mme ROMERO	CC Millau Grands Causses	Chargé de mission Habitat et Gens du voyage	08/06/2017	Millau
M. Alain NAYRAC	CC Millau Grands Causses	9e Vice-président délégué — délégué à l'habitat-Transports Gens du voyage et gestion des déchets	8/06/2017	Millau
Mme PETIT	CC du Bassin Decazeville Aubin	Directrice Actions culturelle, sociales et gens du voyage	28/03/2017	Decazeville
Mme FABRE	Association Accès Logement et Insertion	directrice	28/03/2017	Decazeville
Mme NICOT	Association Accès Logement et Insertion	Animatrice culturelle	28/03/2017	Decazeville
Mme CAVAGNAC	CCAS	Directrice	07/06/2017	Villefranche
Colette Lefevre	CC Villefranche	2e Adjoint au maire chargée des Affaires sociales et CCAS	07/06/2017	Villefranche
Mr LESAGE	VAGO	Référent départemental	17/05/2017	Millau
FRAYSSINHES David	Rodez Agglomération	Régisseur AA	❖ -	Rodez
CAUSSIGNAC Fabien	Rodez Agglomération	Régisseur AA	❖ -	Rodez
Jean Rouquette	Rodez Agglomération	Directeur service technique R.A	❖ -	Rodez
GALONIER Justine	Rodez Agglomération	Chargé de mission PLUi	09/03/2017	Rodez
Mme CAYLA Florence	Rodez Agglomération	Maire de Sébazac-Concourès et 4e vice-président du CA de Rodez responsable du développement urbain et cohésion sociale	❖ -	Rodez
Mr BRALEY Raymond	CA de Rodez	12e vice-président du CA de Rodez	❖ -	Rodez

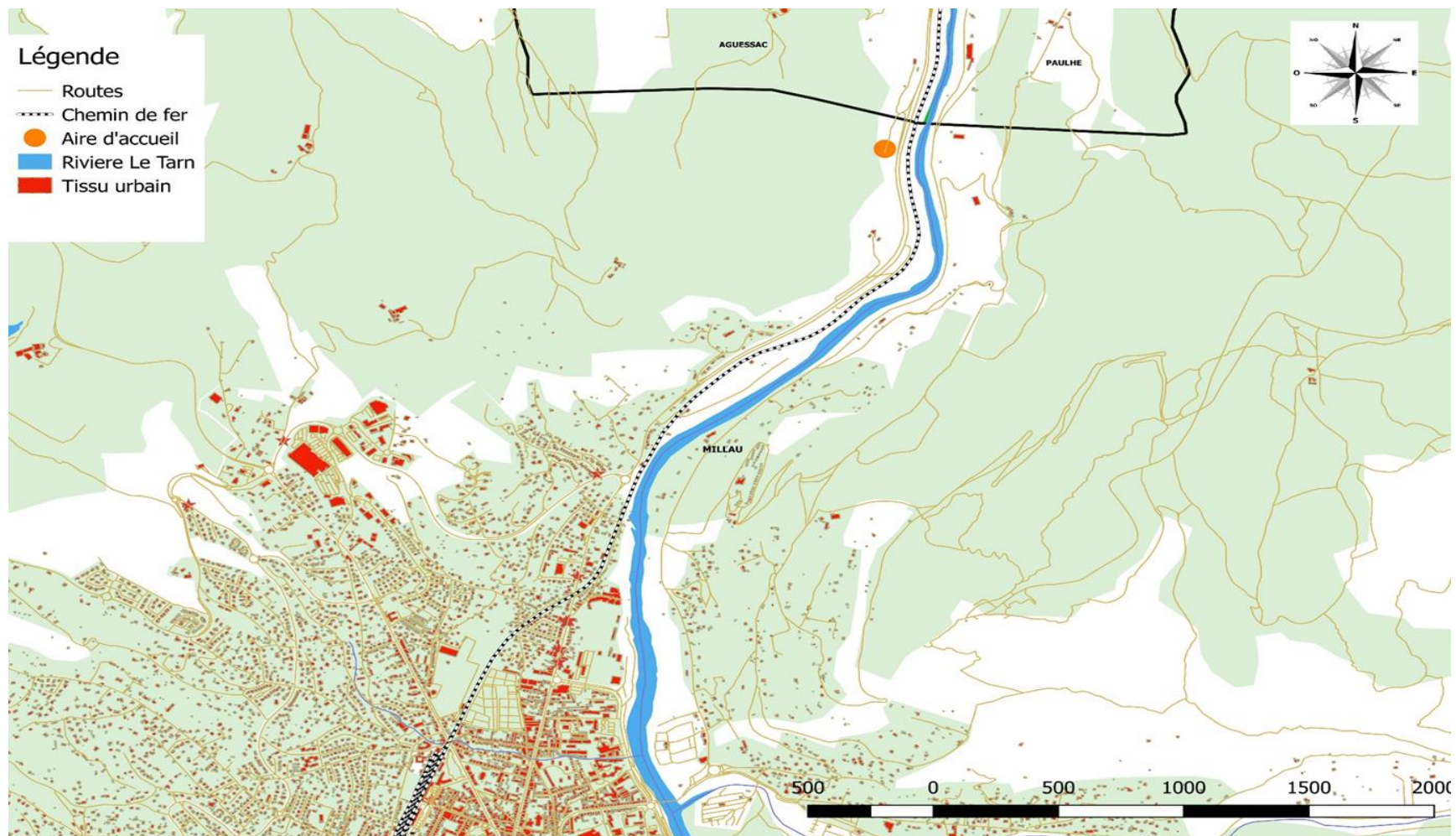
❖ Personnes rencontrées plusieurs fois.

Annexe 6 : Localisation de l'aire d'accueil de Villefranche-de-Rouergue



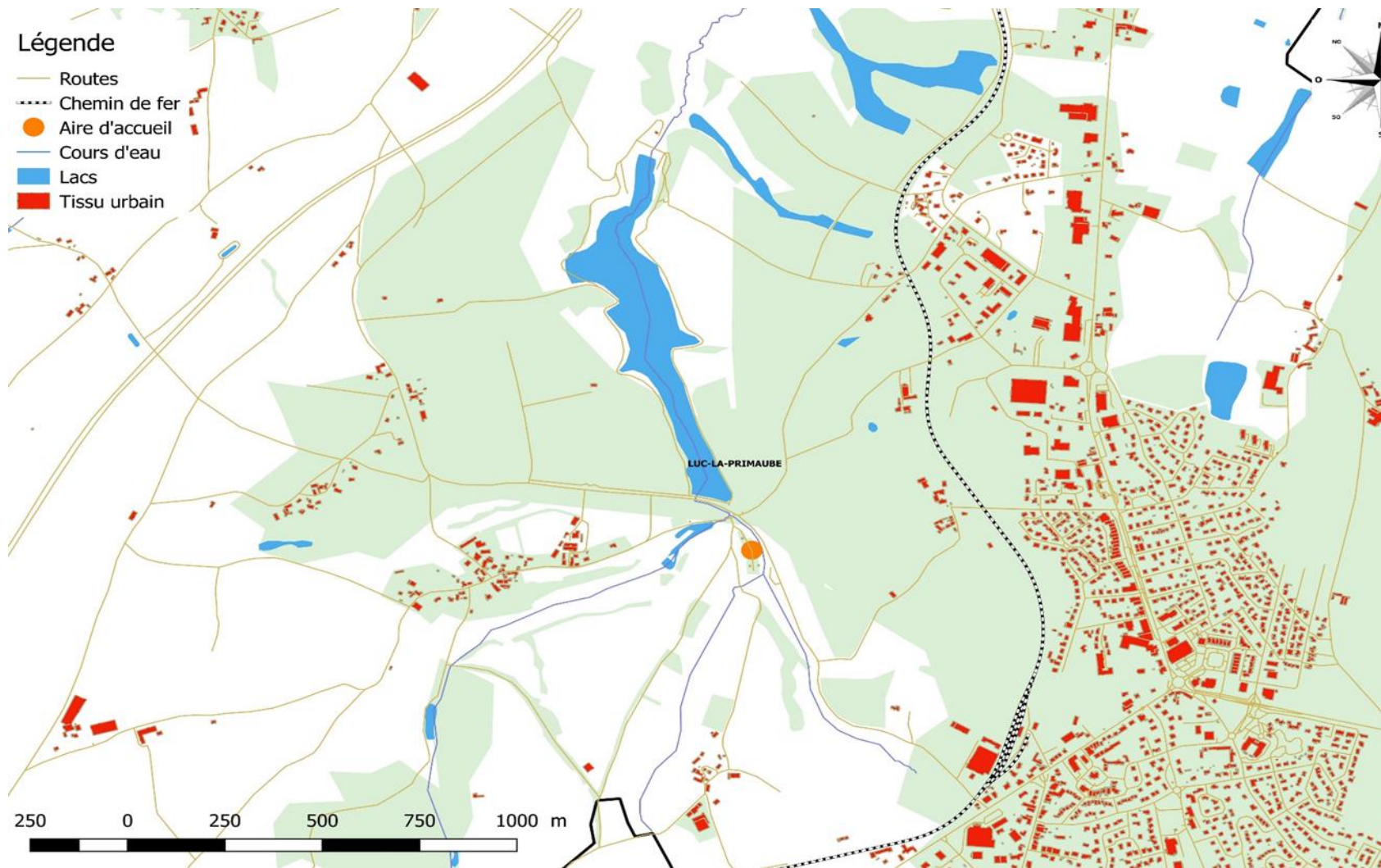
Source : données IGN/Conception AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017

Annexe 7 : Localisation de l'aire d'accueil de Millau



Source : données IGN/Conception AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017

Annexe 8 : Localisation de l'aire d'accueil des gens du voyage de Planèze (Luc-la-Primaube)



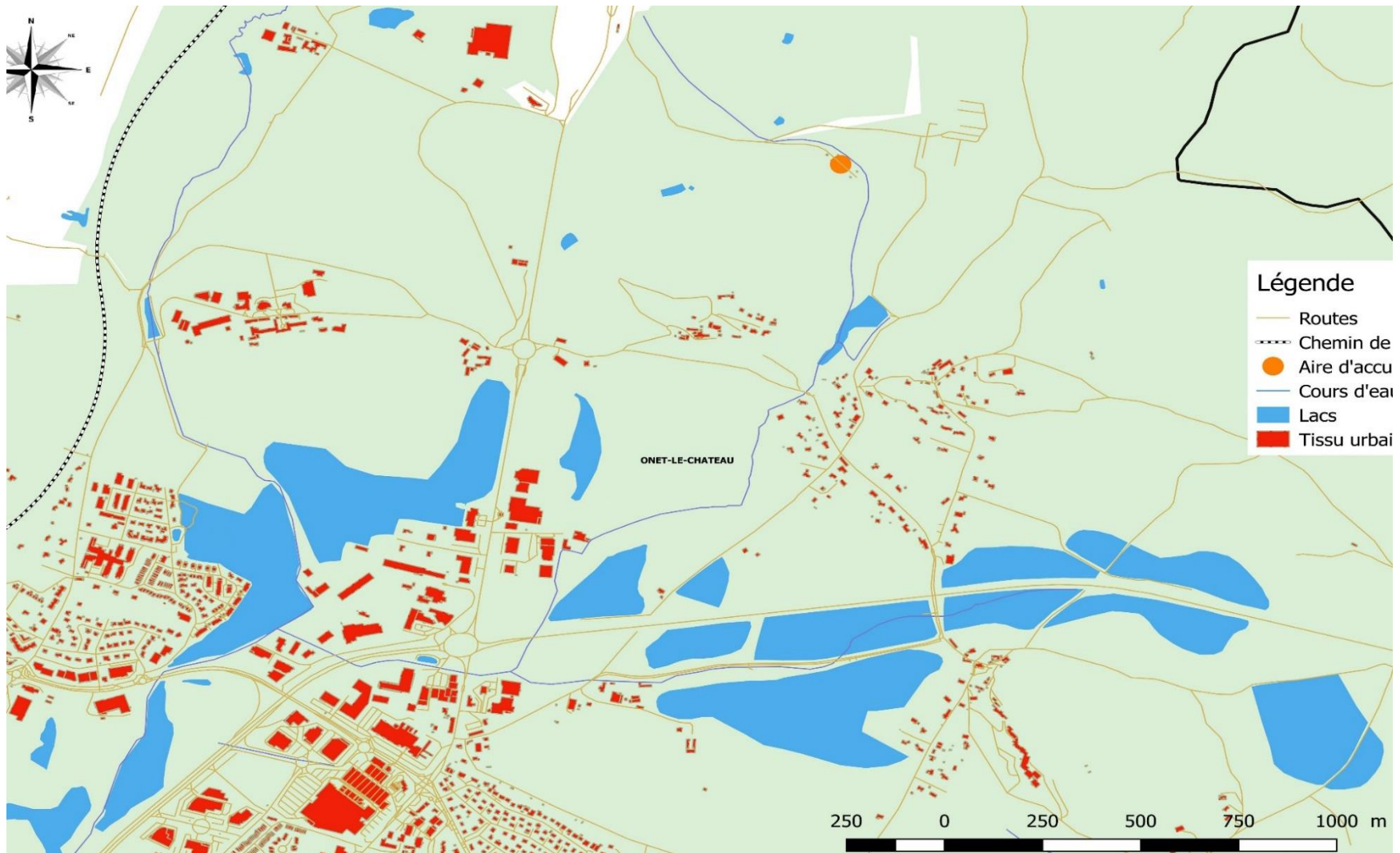
Source : données IGN/Conception AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017

Annexe 9 : Localisation de l'aire d'accueil des gens du voyage de Jean-Trebosc (Rodez)



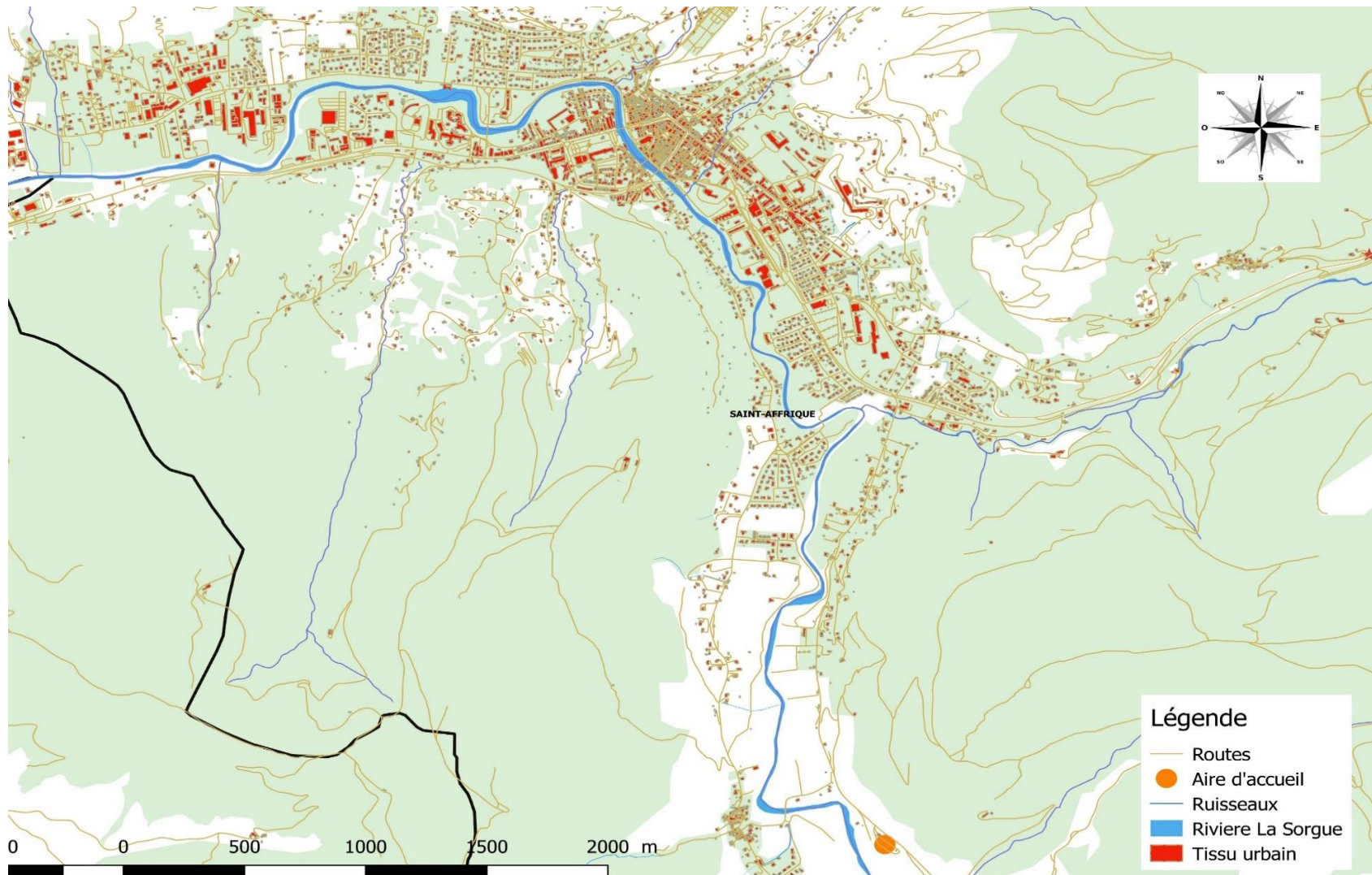
Source : données IGN/Conception : AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017

Annexe 10 : Localisation de l'aire d'accueil de Vialatelle (Onet-le-Château)



Source : données IGN/Conception : AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017

Annexe 11 : Localisation de l'aire d'accueil de Saint-Affrique



Source : données IGN/Conception : AHMET TCHILOUTA Rhoumour, 2017