

Histoire d'une recomposition minoritaire.

Les gens du voyage : une identification complexe.

Présents en Europe et en France depuis le XV^{ème} siècle, les tsiganes ou gens du voyage, "incarnent, tout au long de notre histoire l'Autre absolu"¹. Pourtant, les populations du voyage regroupent des situations disparates, certaines familles sont sédentarisées en habitat collectif depuis des décennies, d'autres circulent sur l'ensemble du territoire Français, d'autres encore se déplacent régulièrement mais selon des itinéraires géographiques restreints. Le grand dénuement de familles se déplaçant en roulotte ou sédentarisées dans des bidonvilles côtoie les signes extérieurs de richesse qu'exposent quelques familles à travers les véhicules, les caravanes et parfois les demeures. L'activité économique, comme l'origine ethnique n'offrent pas davantage de cadres normatifs. Les ferrailleurs, rempailleurs, forains, commerçants ou sans revenu ne vivant que du RMI ou de prestations sociales peuvent être tsiganes, yénishes ou voyageurs....

Les dénominations.

La diversité et l'évolution des dénominations² utilisées pour désigner ces populations permettent de faire état des difficultés rencontrées pour les identifier et entretiennent un manque de clarté. Le vocabulaire utilisé fait référence tantôt à une origine présumée, tantôt à un mode de vie censé être dépourvu d'ancrage. Dans tous les cas ces différentes appellations renvoient aux identités attribuées et désignent des étrangers. Ainsi, les pouvoirs publics ont toujours utilisé un vocabulaire puisé dans le registre descriptif pour désigner un mode de vie non sédentaire : "camps volants" au XIX^{ème}, puis "nomades" au début du siècle, "sans domicile fixe" au début des années 70, puis "gens du voyage" à partir des années 1980. À l'inverse, les dénominations utilisées par le langage populaire mais aussi par le langage spécialisé font référence aux origines territoriales présumées³.

Migrations et dénombrement.

Les recherches effectuées par les historiens⁴, montrent que ces populations seraient parties de l'actuelle Inde et du Pakistan selon plusieurs vagues migratoires dont les premières seraient identifiées au VIII^{ème} siècle puis au XII^{ème} siècle. Après de longs séjours en Perse puis dans l'empire Byzantin, elles se seraient dispersées au XV^{ème} siècle dans l'Europe centrale et en 1419, les premiers tsiganes seraient arrivés en France⁵. Au XIX^{ème} siècle, après 1850 et jusqu'en 1880 de nouvelles vagues migratoires alimentées notamment par l'abolition de l'esclavage en Roumanie seront constatées en Europe occidentale.

¹ A. Tarius, *Fin de siècle incertaine à Perpignan*, éd. del Trabucaire, Canet, 1997, p.17.

² A ce propos voir A. Reyniers, « Migrations, mouvement et identité », *Hommes et Migrations*, n°1188-1189, juin-juillet 1995, pp. 15 à 22

³ Ainsi, le terme de Gitan (selon les pays, gitano, gipsy) provient de la déformation progressive du nom « Égyptiens », donné aux nomades venus de la "Petite Égypte" (région du Péloponèse). De même, le terme de Bohémiens était donné à ceux qui exhibaient des "sauf-conduits de Pologne ou de Bohême". Le terme de tsigane, quant à lui, trouve son origine dans la déformation du mot grec Athinganos qui, selon les sources, feraient référence à des pratiques ou à une secte d'Asie Mineure.

⁴ H. Asséo, "Des Égyptiens aux Rom, histoire et mythes", *Hommes et migrations*, "Tsiganes et voyageurs", n°1188-1189, juin-juillet 1995, pp. 15 à 22.

⁵ F. Vaux de Foletier, *Encyclopédie Universalis*, pp. 294 et 295.

Actuellement, 3 groupes distincts sont identifiés en fonction de leur appartenance : les Roms présents pour l'essentiel en Europe de l'Est ; les Manouches et les yéniches installés en Europe occidentale notamment en France, Allemagne et Italie ; les Gitans présents en Espagne et dans le Sud de la France. A ces groupes tziganes, s'ajoutent des groupes descendants de migrants originaires de l'Europe germanique, les yéniches, qui au XVIIème siècle, auraient suivi les tziganes et adopté pour partie leur mode de vie. Et enfin s'ajoutent des populations précarisées (ou non) habitant en caravanes⁶.

La population tzigane et gens du voyage en France est estimée selon les sources utilisées entre 240 000 et 350 000 personnes. Ces estimations doivent être considérées avec prudence car elles résultent du croisement de différentes sources recouvrant plus ou moins les populations identifiées. L'estimation la plus récente a été proposée en 1990, par le préfet Delamon⁷, elle prenait appui sur les recensements spécifiques réalisés en septembre 1960 et en mars 1961, complété par les statistiques du ministère de l'intérieur fondé sur le dénombrement des titres de circulation délivrés aux gens du voyage à partir de l'âge de 16 ans. Ce recensement faisait état de 240 000 personnes réparties en 3 catégories : 70 000 itinérants, 65 000 semi-sédentaires et 105 000 sédentaires, la quasi-totalité étant de nationalité française⁸.

Par exemple, le recensement de la population concernée reste très approximatif notamment en ce qui concerne les familles de passage dans le Rhône⁹. Si, au total, 1500 à 1700 installations de caravanes sont recensées, leur nombre réel n'est pas connu ; une même caravane ayant pu être comptabilisé à plusieurs reprises dans différentes communes en raison des motifs de déplacement des familles, ou en raison des politiques d'accueil ou d'expulsion des communes. Par contre, le nombre de ménages sédentarisés en caravane sur des terrains privés ou publics, ou en quête d'un lieu de séjour ou de résidence stable peut être estimé à 800.

Approche socio-historique du cadre juridique et administratif.

Jusqu'au XVIIème siècle les nomades bénéficièrent de la protection des sociétés d'accueil du fait de leur statut de pèlerin. Mais progressivement ils furent considérés comme des étrangers et la pensée savante dénonça les "vices et maléfices" des romanichels (...)"¹⁰. Ils eurent alors à subir des politiques de répression et de discrimination : "Il s'agissait de réduire la cohorte migrante des "vagabonds et sans aveu" et les "bohémiens étaient désormais considérés comme des "gens sans aveu" d'une espèce particulièrement pernicieuse"¹¹. Après 1850 suite à de nouvelles vagues migratoires, l'hostilité à l'égard des bohémiens redoubla.

La loi de 1912 vise à inciter leur fixation et permet un fichage préventif. Dans une société très fortement ancrée à la terre, le nomade est en dehors de l'ordre du travail alors qu'il est valide, et en dehors de l'ordre de la sociabilité parce qu'il est étranger. Il ne s'inscrit dans aucun collectif autre que les groupes de nomades, il est "absolument détaché". Sa non-appartenance à la communauté politique nationale procède de son statut d'étranger. De fait, il est écarté du projet politique de la nation et privé du droit de vote qui fonde l'individu en citoyen.

⁶ En France, tous ces groupes sont représentés, mais leur poids respectif dans l'ensemble de la population concernée n'est pas connu.

⁷ Rapport au Premier ministre

⁸ En Europe, l'estimation du nombre de Tziganes (Roms, Manouches et Gitans) varie entre 6,8 et 8,6 millions de personnes.

⁹ Diagnostic préalable à l'élaboration du Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage, août 2001, Études Actions.

¹⁰ H. Asséo, "Des Égyptiens aux Rom, histoire et mythes", *Hommes et migrations*, "Tziganes et voyageurs", n°1188-1189, juin-juillet 1995, pp. 15 à 22

¹¹ *Op. cit.*

Cette discrimination institutionnelle, nourrie par les sentiments xénophobes, va progressivement s'atténuer au bénéfice d'un volontarisme social qui pourra s'exercer dans le contexte de l'enthousiasme de la croissance économique. La volonté d'assimilation de populations posant des problèmes sociaux sera facilitée par le développement d'idées empreintes d'humanisme, de droit à l'assistance et par les évolutions urbaines. Alors que la disparition progressive des activités économiques traditionnelles induit une réduction du territoire spatial et social des nomades, conduisant à un recentrage de la fréquentation sur les pôles urbains, les modes d'urbanisation récents (disparition des délaissés) et les politiques de planification de l'espace (Plan d'Occupation des Sols, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) aboutissent à une raréfaction des lieux de stationnement.

La combinaison de ces facteurs va dessiner de nouveaux modes de prise en compte de la question au niveau local par les collectivités mais également au niveau législatif et réglementaire puisque la loi de 1912 sera abrogée par la loi du 3 janvier 1969. Cette dernière régit et précise les "conditions juridiques des personnes qui exercent des activités ambulantes et le régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile, ni résidence fixe¹²". La nouvelle législation distingue trois catégories de population qui se basent toujours sur la possession d'un domicile ou d'une résidence fixe et sur la "régularité des ressources" dont peuvent justifier ces personnes. Elle abroge l'ancien carnet anthropométrique et crée trois nouveaux titres de circulation (le livret spécial, le livret, le carnet) : le carnet doit être visé par un commissaire de police ou un commandant de brigade de gendarmerie tous les trois mois, le livret doit être visé tous les ans alors que le livret spécial n'est pas soumis à la formalité du visa. Bien que moins contraignants, ces nouveaux titres de circulation constituent toujours un moyen de contrôle important et ce d'autant plus fortement que les intéressés ne disposent pas de ressources régulières (carnet). Parallèlement, la loi de 1969 institue la commune de rattachement. Celle-ci ne vaut pas domicile fixe et déterminé mais est nécessaire pour l'obtention des livrets ou carnets et pour la plupart des démarches fiscales et sociales. Enfin, la loi de 1969, permet aux nomades de s'inscrire sur les listes électorales mais après trois années de rattachement ininterrompu à la même commune.

Durant cette période, les politiques engagées se basent sur le principe d'égalité politique et juridique qui fonde le statut du citoyen et sur le principe de redistribution des richesses. Pour cela les nomades doivent se sédentariser¹³ et être intégré dans les institutions centrales de socialisation. Les aires d'accueil qui seront aménagés dans les années 70 manifestent cette volonté : "marquant une étape transitoire, entre un état (celui de nomade) et un autre (celui de sédentaire), l'aire d'accueil devait donc favoriser l'assimilation voire l'intégration des tsiganes à un territoire¹⁴". En outre, ces terrains permettent de faire face à des problèmes d'aménagement et de contrôler les populations.

La gestion du stationnement et le droit au logement depuis 1980

Les années 80 symbolisent un nouveau temps fort. D'une part, la politique publique, alors qu'aucun texte majeur n'est adopté, marque une nouvelle philosophie de l'action et d'autre part, on va assister à l'affirmation d'une segmentation des catégories de voyageurs. C'est également dans les années 80 que le terme de nomade va progressivement disparaître des textes réglementaires pour laisser la place à la désignation "gens du voyage".

¹² Loi du 3 janvier 1969.

¹³ Voir à ce titre le document réalisé par le Comité Interministériel pour les Villes "Nomades, le voyage et la halte, vers un accueil adapté", 1988, Centre de Recherches Tsiganes, université R. Descartes, Paris, p. 6.

¹⁴ S. Roussille, "L'exemple de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'accueil des tsiganes : stratégie et hétérogénéité des situations", *Tsiganes : identité, évolution*. (Textes réunis et présentés par P. Williams) éd. Syros Alternative, Études Tsiganes, Paris, 1989, p. 220.

L'échec partiel de la sédentarisation sur les grands terrains créés dans les décennies précédentes et l'accroissement des situations de paupérisation malgré le développement de l'action sociale vont contribuer à associer ressources et mobilité. La sédentarité sur les terrains d'accueil est soupçonnée d'annihiler la capacité ancestrale des voyageurs à s'adapter aux évolutions des sociétés d'accueil, sans pour autant que cette fixation permette d'atteindre l'objectif de normalisation des comportements qui était sous-jacent à la politique de création de terrains. Les politiques qui seront alors mises en œuvre viseront à favoriser la mobilité des familles par la multiplication de l'offre d'accueil et ainsi à préserver un mode de vie basé sur le nomadisme. Les circulaires du ministère de l'intérieur s'attacheront à rappeler aux communes leurs obligations en matière de stationnement des caravanes et les inciteront à réaliser des terrains de passage.

L'échec de la sédentarité comme moyen d'assimilation d'un groupe humain disposant de caractéristiques et de valeurs spécifiques mais aussi le contexte général de critiques à l'égard de l'État normalisateur, explique pour partie la montée en puissance du discours multiculturaliste. Le respect des spécificités culturelles et la séparation des domaines publics et privés sont au fondement de l'ordre démocratique. En parallèle, la crise économique du milieu des années 70 et notamment la réduction de la croissance réinterroge les politiques sociales et explique pour partie le faible nombre de terrains créés. L'intervention publique préconise alors la réalisation de plans départementaux de stationnement¹⁵. Il s'agit de permettre les déplacements et les stationnements des voyageurs ainsi que l'accès aux différents services scolaires et sociaux, dans le but de favoriser "l'accès à l'égalité des droits sans atteinte à un mode de vie librement choisi¹⁶". Il ne sera question ici que du stationnement des familles qui voyagent, les questions relatives aux statuts administratifs ne seront pas prises en compte et le dispositif législatif de 1969 sera maintenu.

La récurrence des conflits tout au long des années 80 et la pression d'élus et d'associations conduiront à intégrer la question des voyageurs dans les débats relatifs à la loi Besson en 1990 sur le droit au logement et à la rédaction de l'article 28. Celui-ci instaure les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage (ils doivent prévoir les conditions de séjour et de passage, inclure les conditions de scolarisation et d'exercice d'activités économiques) et oblige les communes de plus de 5000 habitants à disposer d'une aire d'accueil. De plus, la loi du 31 mai 1990, prévoit la réalisation de logements adaptés pour les personnes visées par l'article 1. Deux voies sont alors ouvertes : d'une part, la possibilité pour les voyageurs de se sédentariser sur parcelle familiale, en logement adapté ou sur des terrains aménagés et d'autre part, le renforcement de la mobilité, pour ceux qui en ont les moyens (économiques et sociaux), par le développement de l'offre de terrains d'accueil.

Si ce sont des considérations d'ordre public qui ont suscité la rédaction de l'article 28, la question de l'habitat des voyageurs s'est néanmoins trouvée insérée dans un dispositif global de lutte contre l'exclusion et la pauvreté. La loi Besson constitue en effet un des dispositifs législatifs qui entend préciser les modes d'intervention devant conduire à assurer les "régulations indispensables au maintien de la cohésion sociale". De plus, les modes de désignation et d'identification des populations sont revisités. Ainsi, dans son rapport au premier ministre de juillet 1990, le Préfet Delamon propose une définition des populations concernées : "constitueront des gens du voyage au sens du présent rapport les voyageurs qui vivent et se déplacent en habitat mobile ou susceptible de l'être pendant tout ou partie de l'année, c'est-à-dire les nomades et sédentaires qui se réclament du voyage¹⁷". Le terme de nomade sera alors définitivement abandonné et remplacé dans les textes réglementaires et législatifs par celui de gens du voyage. Ainsi, l'identification perceptible à travers les nouveaux dispositifs, tend à regrouper différentes catégories de population dès lors qu'elles occupent une habitation mobile ou qu'elles se reconnaissent comme appartenant "au voyage": il s'agit d'identifier une catégorie de problèmes liés à la forme de l'habitat. En outre, les schémas départementaux, tels qu'ils sont prévus par la loi, vont au-delà de la gestion du stationnement : ils doivent prévoir les conditions d'accueil en matière d'insertion sociale et économique. Il s'agit d'insérer des populations qui forment "une mini société présentant les traits spécifiques du sous-développement à l'intérieur d'une société développée" de par une marginalisation économique croissante.

¹⁵ Circulaire interministérielle du 10/07/80

¹⁶ Rapport de mission de M. A. Delamon à M. le Premier Ministre, "La situation des gens du voyage et les mesures proposées pour l'améliorer", 13 juillet 1990.

¹⁷ *Op. cit.*

L'action publique vise à "adapter les hommes et les femmes du voyage à une société qui change, tout en reconnaissant et respectant leur identité¹⁸". Ainsi, il n'est pas question explicitement dans ces textes de l'appartenance ethnique des populations, ni de multiculturalisme, mais de la dépendance économique de certains d'entre eux, et en corollaire, du déficit des mécanismes d'intégration. C'est le risque de "détachement" d'une fraction de la communauté nationale, d'autant qu'elle échappe pour partie aux modes de socialisation (et notamment l'école), qui est en cause. L'amélioration des conditions d'habitat, par la création de terrains aménagés destinés à accueillir des familles de passage ou sédentaires ou par la réalisation de logements adaptés, constitue un préalable à partir duquel l'intervention publique entend se saisir de ces populations tout en reconnaissant que leur identité ne doit pas être mise à mal.

Alors que le vote de la loi Besson visait à améliorer le climat entre élus et gens du voyage, de 1990 à 2000, il ne fera que se dégrader notamment du fait des occupations illicites de terrains publics ou privés par des groupes parfois importants. Il est vrai que le bilan d'application de la loi de 1990 et de l'ensemble des textes réglementaires existants est peu encourageant : 5000 places sont disponibles sur les terrains et le nombre de places à réaliser ou à réhabiliter est estimé à 25 000. Par ailleurs, seuls 32 départements disposent d'un schéma approuvé conjointement par le préfet et par le président du conseil général et 15 d'un schéma approuvé par le seul préfet. Les procédures d'expulsion engagées à l'égard des caravanes en stationnement « sauvage » par des communes n'ayant pas respecté leurs obligations en matière de création de terrain, ont contraint les représentants de l'État à prendre part aux débats. Afin de répondre au besoin de places pour les caravanes qui stationnent çà et là, et au problème d'ordre public que les communes soulèvent, le gouvernement décidera de renforcer la loi de 1990 et de faire adopter une deuxième loi Besson (le 5 juillet 2001). Celle-ci entend « mettre un terme à la situation de blocage constatée aujourd'hui sur le terrain »¹⁹ et contribuer à une plus grande mobilisation des communes concernées. L'accent est clairement mis sur les questions d'ordre public, les réflexions dans les domaines de la citoyenneté, de l'insertion économique, de la scolarisation (...) sont renvoyées vers les commissions consultatives (nationale et départementales), leur caractère consultatif constituant une limite intrinsèque.

Un rapport paradoxal au droit commun

Depuis les années 80, les politiques publiques développées semblent tendre vers un retour au droit commun, mais deux paradoxes apparaissent.

D'une part, les dispositions qui organisent le stationnement ne s'articulent pas aux dispositions réglementaires habituelles. Les documents d'urbanisme interdisent le stationnement des caravanes sauf sur les terrains aménagés ou campings, les aides au logement ne sont pas allouées aux caravanes, les politiques de l'habitat²⁰ n'intègrent que très rarement dans leurs préoccupations les questions d'habitat caravane. Dans ces conditions, les familles du voyage sont tenues à l'écart sur des terrains de stationnement qui s'apparentent à autant « d'enclaves territoriales ». Les services ordinaires (service technique, entretien...) n'interviennent pas et l'accès aux services territorialisés (service social...) relève bien souvent de services spécifiques ou spécialisés.

D'autre part, le maintien d'un statut juridique et administratif spécifique issu de la loi de 1969 pour encadrer les pratiques sociales et culturelles (le contrôle des déplacements en fonction des ressources et de l'activité économique) confine ces populations aux limites du droit commun. Bien qu'il soit fréquemment dénoncé, que ce soit par les associations, par les rapports présentés au Premier ministre (Préfets Delamon et Merrheim) ou par la commission nationale consultative, les obligations fixées par la loi de 1969 restent inchangées. Ainsi, l'exercice du droit de vote reste conditionné à 3 années de rattachement dans une même commune contre 6 mois de domicile pour un résident ordinaire et la formalité du visa oblige les personnes possédant un carnet à se présenter tous les 3 mois dans un commissariat ou une gendarmerie.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la république sur le projet de loi (n° 1598) relatif à l'accueil des gens du voyage, par Mme Raymonde Le Texier, députée.

²⁰ Programme Local de l'Habitat, Plan Départementaux pour le Logement des Personnes Défavorisées.

La tension entre droit commun et droit spécifique est perceptible à travers des interprétations divergentes des modalités d'application des nouveaux textes de loi. Ainsi, en 2000, suite au vote de la loi de lutte contre les exclusions de 1998, le ministère de l'intérieur par voie de circulaire est venu préciser que les gens du voyage bénéficiaires du RMI, devaient effectuer leur domiciliation dans leur commune de rattachement, contrairement aux autres SDF qui peuvent choisir un organisme agréé. Cette position a évidemment suscité de vives réactions du monde associatif mais c'est seulement en 2002, dans le cadre du vote de la loi de modernisation sociale, qu'une nouvelle circulaire est venue abroger la précédente, permettant ainsi aux détenteurs d'un carnet ou d'un livret de circulation d'effectuer leur domiciliation dans l'organisme agréé de leur choix.

Cette tension s'exprime également dans la distinction opérée entre sédentaires et itinérants par la loi de 2001 : les besoins des gens du voyage sédentarisés sont pris en compte dans l'annexe des schémas et doivent être traités par les plans départementaux. En pratique, ces plans n'intègrent qu'exceptionnellement la question de l'habitat caravane fixe.

Au-delà du problème réglementaire et du stationnement, c'est l'affirmation politique de la légitimité des interventions à l'égard des gens du voyage qui semble constituer le point d'achoppement central. La recherche quasi systématique d'intermédiaires entre les gens du voyage et les communes, que ce soit l'État qui oblige les communes à réaliser des terrains par le cadre législatif qu'il impose, les communautés de communes invitées à porter les opérations ou l'absence de publicité concernant le coût de la mise en œuvre des actions prévues par le schéma²¹, illustre cette absence de légitimité. La question des gens du voyage se retrouve externalisée comme n'étant pas pleinement de la compétence des collectivités et, ce faisant, entretient le rapport d'extranéité qui prévaut depuis le début du XX^{ème} siècle.

De la catégorie administrative au groupe minoritaire

En pratique, le cadre légal semble s'avérer insuffisant d'une part car il a du mal à s'imposer (peu de terrains sont créés alors que le stationnement est au cœur des débats) et d'autre part quant il s'impose, il aboutit à isoler encore plus les populations. Ce cadre légal avec ses insuffisances et ses hésitations provoque des pratiques communautaires qui sont consécutivement stigmatisées.

Un cadre légal qui oblige aux regroupements et à des pratiques communautaires

Alors même que la question de l'organisation du stationnement des caravanes est prépondérante dans les textes depuis les années 80²², il prend un caractère de plus en plus conflictuel. C'est autour des occupations illicites de terrains privés et publics que se cristallisent les conflits. Violation de la propriété privée, incapacité des pouvoirs publics à faire respecter les interdictions de stationnement, telles sont les leitmotivs des responsables locaux.

Peu de communes se sont lancées dans de tels aménagements, celles-ci préférant généralement limiter les possibilités d'installations en créant des fossés, en installant des barrières et en multipliant les contrôles pour inciter les familles à ne pas prolonger leurs stationnements. Evidemment les quelques terrains aménagés n'ont pas pu répondre à l'ensemble des besoins constatés et ce d'autant plus, que des familles qui aspiraient depuis de nombreuses années à disposer de lieux d'installations pérennes, au moins pour la saison hivernale, se sont installées sur ces terrains et les ont pour partie privatisés. Le département du Rhône est à ce titre révélateur : sur la trentaine de terrains « aménagés », un seul accueille des familles de passage, les autres sont occupés par des familles qui souhaitent conserver leur emplacement sur les terrains. De plus, ces terrains cumulent généralement des localisations disqualifiantes et présentent des risques (pour cela on peut utilement se reporter à l'inventaire des terrains du Rhône, une bonne partie d'entre eux se trouvent à proximité de secteurs à risque). L'offre de confort sur les terrains est rudimentaire, réduite parfois au simple point d'eau (dans le Rhône en 2000, un seul terrain d'accueil proposait des douches).

²¹ Discretion souhaitée par un député dans le cadre de l'élaboration du schéma.

²² L'accélération, depuis les années 1980, du processus de production de textes réglementaires et législatifs visant à encadrer le stationnement en témoignent.

Dans le même temps, les terrains vagues et les délaissés qui permettaient des installations spontanées au moins le temps nécessaire à la halte ont disparu. Peu à peu, la pénurie d'espace libre qui a découlé du développement de l'urbanisation et de la rationalisation de l'espace a réduit les possibilités d'installation des caravanes. Faute de terrains aménagés et pour faire face aux tentatives d'intimidation pratiquées par les forces de l'ordre, les familles du voyage qui se déplaçaient le plus souvent en petits groupes ont été amenées à s'organiser collectivement pour trouver des lieux de stationnement. Cette situation a contribué à développer des stationnements de plus en plus conflictuels par pénurie de foncier « discret » et par le développement de « l'impatience des familles ».

Ainsi, certaines agglomérations constatent des regroupements quasi permanents notamment sur leur campus, dans leur zone de loisirs, mais aussi sur les zones industrielles ou commerciales en cours de réalisation. Les regroupements ont toujours été constatés ici ou là, toutefois, ils gardaient un caractère exceptionnel et étaient en principe motivés par des événements familiaux (mariage, décès, ...) ou religieux et paraissaient se dérouler sans trop de heurts. Aujourd'hui, ils sont très conflictuels dès lors qu'ils semblent moins liés à un événement exceptionnel qu'à une forme de négociation de l'espace. Les conflits entre propriétaires des terrains, riverains, communes et représentants de l'État s'en trouvent exacerbés et cette situation a conduit les législateurs à prendre en compte cette question des grands groupes dans la loi de juillet 2001, en introduisant une série de mesures, visant à organiser leur stationnement (obligation aux communes et financement des aires de grands passages...).

Parallèlement aux difficultés rencontrées pour imposer aux communes le dispositif légal, les familles installées sur les quelques terrains d'accueil aménagés par des communes soucieuses du respect de leurs obligations restent identifiées comme « les gens du voyage ». Or c'est l'absence d'offre foncière ou immobilière qui bloque leur mobilité résidentielle et les maintient sur les terrains collectifs. Les collectivités locales redoutent la diffusion de ces populations sur le territoire communal et organisent pour partie cette pénurie. Ainsi, la demande d'autonomie qu'expriment les familles du voyage lorsqu'elles demandent un lieu d'accueil familial, voire parfois un simple logement n'est que rarement prise en compte et soutenue par les collectivités. Malgré l'ancrage territorial de ces familles dont témoignent l'ancienneté des installations sur les terrains aménagés, mais aussi les cimetières, leur assignation sur des terrains aménagés pour les gens du voyage reste le traitement ordinaire. Or ces enclaves territoriales renvoient les habitants vers leurs appartenances familiales et communautaires. Ils sont alors considérés comme un groupe homogène, uni et hiérarchisé capable de s'autogérer. Cette exigence de responsabilité résulte moins d'un appel à l'investissement et à la participation qu'à la volonté de limiter l'intervention publique en direction des gens du voyage.

Intériorisations et revendications ou les impasses de l'intervention publique ?

L'absence de réponses aux demandes d'habitat formulées par des familles conduit, en particulier dans les secteurs périurbains, à la multiplication du nombre de parcelles de terrain achetées par des familles du voyage pour installer leurs caravanes et pour quitter les terrains collectifs. Généralement situées en zones agricoles ou naturelles, ces implantations constituent autant d'infractions au code de l'urbanisme et au règlement d'occupation des sols. Les politiques dissuasives des communes (préemption, contact avec vendeur,...) n'empêchent pas le développement de ces situations, les acquéreurs mobilisant d'autres moyens pour faire ces acquisitions (la donation ou l'acquisition en zone agricole par exemple). La faiblesse des interventions publiques en matière de stationnement (notamment par absence de lien avec les dispositifs de droit commun) invite les populations confrontées à des difficultés à trouver par elles-mêmes des solutions. Ce mécanisme tend à renforcer les liens familiaux et inter familiaux. Les gens du voyage sont amenés à cohabiter dans des espaces contraints. En stationnement « sauvage » ou privé, les familles tentent néanmoins de reconstituer des espaces familiaux.

D'une part, les textes de loi fournissent des critères objectifs d'appartenance identitaire qui singularise le groupe : titre de circulation, commune de rattachement, condition d'exercice du droit de vote, etc.... Les titres de circulation constituent un exemple emblématique de l'intériorisation par les titulaires de ce statut juridique de leur spécificité²³. D'autre part, en pratique, les gens du voyage sont renvoyés vers leurs attaches communautaires pour répondre à leurs besoins.

Tout se passe comme si les politiques publiques, en désignant des droits civils particuliers et des espaces réservés contribuaient à créer des mouvements de regroupement renforçant une conscience communautaire. Ne parvenant pas à résoudre les conflits, elles suscitent paradoxalement des recompositions identitaires.

Lyon le 01 juillet 2002 - Martine CHANAL et Benoit EYRAUD / ETUDES ACTIONS

²³ En 2002, dans le cadre de la commission nationale consultative des gens du voyage, au cours des échanges concernant la réforme des titres de circulation, demandée depuis de nombreuses années par la plupart des associations, des représentants des gens du voyage ont revendiqué le maintien des livrets et des carnets au nom de leur identité de voyageur malgré leur caractère discriminatoire.