



HAL
open science

GENS DU VOYAGE EN FRANCE.

Samuel Delépine

► **To cite this version:**

Samuel Delépine. GENS DU VOYAGE EN FRANCE. : Pour un accès au droit commun.. Pour, revue du Groupe Ruralités, Éducation et Politiques, 2015, Précarités et marginalités en milieu rural, 225, pp.99-105. 10.3917/pour.225.0099 . hal-01575267

HAL Id: hal-01575267

<https://hal.science/hal-01575267>

Submitted on 18 Aug 2017

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.

Gens du Voyage en France

Pour un accès au droit commun

Samuel DELEPINE
Maître de Conférences en Géographie
Université d'Angers

Un statut de citoyens à part dans la République

« Gens du Voyage » est, en France, un statut administratif destiné depuis 1969 aux citoyens français qui vivent de façon permanente dans un habitat mobile (Aubin,2008). Cette loi, héritée de celles de 1912 sur les « nomades » crée donc un statut de citoyens à part avec des droits et surtout des devoirs différents des autres citoyens français. Ainsi les « Gens du Voyage » sont les seuls à détenir un titre de circulation ou à faire l'objet d'un quota, en effet au-delà de 3% de présence sur une commune ils peuvent se faire refuser le stationnement, etc, etc... Destinée a priori à une catégorie de population avec un mode de vie particulier dit « du voyage », il est évident que ce statut, au très lourd héritage pour ne pas dire passif, est, au sein de la République une et indivisible, une catégorie ethnique qui n'ose pas dire son nom. Ce sont bien les Manouches, Bohémiens ou autres Gitans selon les noms qu'ont leur donne qui la constitue dans sa grande majorité et à qui il est fait référence sous une étiquette non ethnicisée. Perçus comme un tout homogène, ils sont catégorisés de façon plurielle, n'a-t-on jamais pensé dire « un gens du voyage », ils sont considérés à tort comme une communauté.

Aujourd'hui la question de la suppression de ce statut se pose. Le 05 octobre 2012 le Conseil Constitutionnel a supprimé le carnet de circulation (pas les livrets de circulations) ¹ et quelques parlementaires et associations font valoir aujourd'hui la nécessité d'en « finir » avec un statut discriminant. Ce serait avant tout symbolique c'est certain. Cela ne réglerait pas les problèmes de stigmatisation, de rejet, d'entre soi, de stationnement etc... mais ce serait un signe fort pour l'accès au droit commun de tous les citoyens indépendamment de leur origine ethnique ou de leur mode de vie.

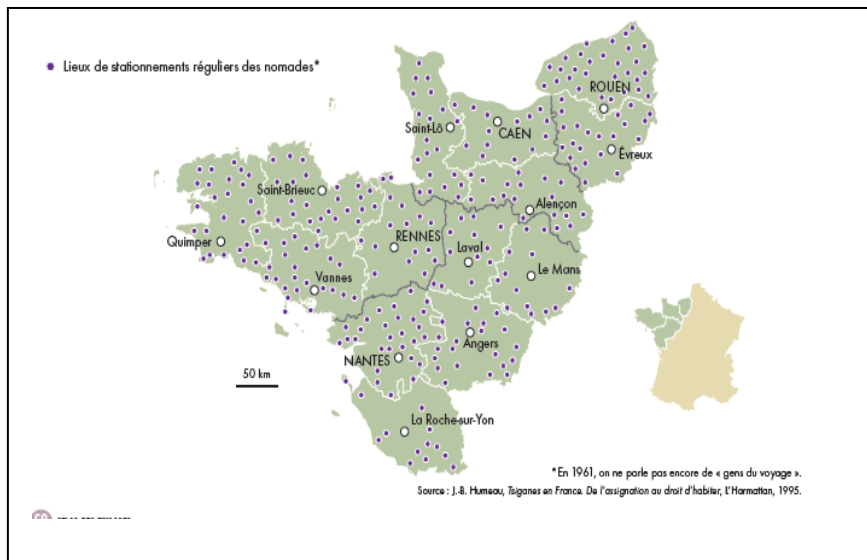
Mutations des parcours et des lieux de vie : du rural au périurbain

En finir avec le statut de Gens du Voyage s'impose d'autant plus que la population en question vit au gré des mutations économiques et sociales. Ces mutations concernent aussi les Gens du Voyage et notamment autour de la notion du « voyage » et des ancrages territoriaux qui glissent du milieu rural vers l'espace périurbain.

¹ Pour plus d'informations sur le statut et ses évolutions voir le site de la FNASAT, <http://www.fnasat.asso.fr>

La carte du géographe Jean-Baptiste Humeau sur les lieux de stationnement des « nomades » en 1961 dans le Grand-Ouest de la France montre bien la corrélation, d'ordre économique, entre mode de vie du voyage et monde rural à l'époque quand aujourd'hui les parcours se sont réduits autour des pôles urbains.

D'un nomadisme rural...



... à des parcours réduits autour des pôles urbains (l'exemple de l'agglomération angevine)



Source cartographique : S.Delépine, A.Nicolas in Atlas des Tsiganes, Autrement, 2012.

Aujourd'hui les « polygones de vie » des Gens du Voyage et analysés par le même auteur (Humeau, 1995) se sont réduits. Deux phénomènes l'expliquent. La loi tout d'abord. En effet la loi Besson du 5 juillet 2000 oblige les communes de plus 5000 habitants à avoir une aire d'accueil pour les Gens du Voyage, celle-ci doit être inscrite au sein du Schéma d'Accueil des Gens du Voyage piloté et normalement mis en œuvre par chaque département. Beaucoup de ces villes de cette taille se situent autour des métropoles et la carte des aires d'accueil en France, si le département se limite à la loi sans mettre en œuvre un accueil élargi au milieu rural, ressemble alors à une carte de la France périurbaine.

Le deuxième phénomène est une réelle évolution des modes de vie, principalement pour des raisons économiques, avec une fixation ou une semi-sédentarisation autour des grands pôles urbains. Les contraintes précédemment citées pour voyager, l'évitement du système aires d'accueil jugé contraignant par beaucoup de familles, l'impossibilité de concilier voyage et vie professionnelle avec des revenus suffisants, la volonté croissante d'une scolarisation pérenne et stable des enfants font que de plus en plus de Voyageurs font le choix de l'achat d'un terrain, le plus souvent en milieu périurbain, sur lequel ils restent la majorité de l'année. Pour ceux qui se maintiennent en milieu rural sur des terrains privés, la tendance est à la fixation autour d'activités bien identifiées et plus ou moins rentables (ferraille) mais le lien avec le milieu rural identifié comme source de revenu (services aux agriculteurs, outillages, vannerie...) se perd de plus en plus à l'exception du maintien de saisons agricoles pour de nombreuses familles.

Il faut distinguer les terrains familiaux des terrains privés qui sont trop souvent confondus. Les politiques publiques peuvent mettre en place des terrains familiaux pour faire face à la demande de fixation de plus en plus de familles. Il s'agit donc pour la collectivité, avec le département comme chef de file, de mettre à disposition un terrain pour une famille élargie en général sur lequel les commodités sont installées, et qui fait office d'un contrat de location avec un bailleur et d'un loyer. Souvent ces terrains familiaux sont d'anciennes aires d'accueil qui ne fonctionnent donc plus pour ceux qui aimeraient y stationner et il n'est pas rare que cela crée des conflits entre familles ou avec la collectivité locale.

Les terrains privés quant à eux sont des terrains achetés par des familles en général sur des zones non constructibles. Ce sont souvent des terrains agricoles, dans certains secteurs l'espace devient conflictuel avec les agriculteurs, voire dans des zones naturelles. La caravane n'étant pas reconnue comme un logement, il existe un flou juridique autour de l'installation de caravanes, de leur raccordement à l'électricité, à l'eau, sur ces terrains.

Enfin il ne faudrait pas considérer que cette mutation, qui s'accélère, soit celle du passage d'un mode de vie itinérant à un mode de vie sédentaire. Ce serait simplifier la problématique. En effet comme le rappelle Céline Bergeon (Bergeon, 2014), la question des stationnements et éventuellement des conflits qu'ils occasionnent restent une question importante pour les pouvoirs publics et une réelle contrainte pour les familles. La réduction des parcours, la semi-sédentarisation en milieu urbain n'est pas synonyme de la fin du mode de vie du voyage.

Le statut de la caravane et de l'habitat mobile en général est donc au cœur des enjeux d'insertion sur les territoires des Gens du Voyage.

L'habitat et l'urbanisme au cœur de l'accès au droit commun des Gens du Voyage

L'article L.444-1 du Chapitre IV de la loi ALUR (Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové) votée le 14 février 2014 dit ceci :

« L'aménagement de terrains bâtis ou non bâtis, pour permettre l'installation de résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs définies par décret en Conseil d'Etat ou de résidences mobiles au sens de l'article 1er de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, est soumis à permis d'aménager ou à déclaration préalable, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Ces terrains doivent être situés dans des secteurs constructibles. Ils peuvent être autorisés dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitée, dans les conditions prévues au **6° du II de l'article L. 123-1-5.** »

Ce texte de loi ne donne pas un statut à la caravane, il n'en fait pas un logement au sens propre mais ouvre la possibilité à ce type d'habitat et aux autres habitats dits mobiles ou démontables (camion, mobil-home, yourtes...) de s'installer sur des secteurs définis par les Plan Locaux d'Urbanisme.

C'est un premier pas.

Pourquoi cet enjeu nous semble-t-il si important ? Parce que la reconnaissance de l'habitat mobile, donc de la caravane, comme un logement permettrait une installation a priori facilitée des Gens du Voyage sur les territoires, hors du système des aires d'accueil. Pour l'instant, l'on s'en tient au STECAL (Secteurs de taille et de capacité d'accueil limitée) et surtout à la bonne volonté de quelques élus locaux mais la combinaison d'une suppression du statut de Gens du Voyage et la reconnaissance de l'habitat caravane permettrait, dans le respect du mode de vie de chacun, un accès facilité au droit commun et, de fait, une accélération des processus de scolarisation, d'accès à l'emploi (l'emploi salarié progresse ainsi que l'autoentrepreneuriat de façon exponentielle d'ailleurs).

Une légalisation des situations permettrait d'accélérer le processus d'accès au droit commun qui est d'ailleurs déjà en cours. Les temps ne sont plus à la reconnaissance des Gens du Voyage en tant que catégorie mais bien à l'accès à la citoyenneté indépendamment de la mise en évidence stigmatisante d'un mode de vie ou d'une culture différents. Les Voyageurs eux-mêmes doivent faire la part des choses. La volonté d'assumer un mode de vie différent ne doit pas être confondue, surtout aujourd'hui dans un contexte très anxiogène, avec un combat pour une reconnaissance culturelle à l'image de ce que font certains Roms à l'échelle européenne et qui ne fait que les stigmatiser encore plus tant culture et politique ne font pas bon ménage sur ces sujets et sont l'objet de récupérations multiples. Il s'agit donc plutôt de faire valoir le bien commun que les différences.

Action et accompagnement social : comment agir auprès d'un public catégorisé ?

Les intervenants sociaux sont pris au piège de la catégorisation du public « Gens du Voyage » et par extension pris au piège de l'ethnisation.

Aujourd'hui l'accompagnement social de cette catégorie tant à faire l'objet de délégations de service public. En effet du département aux intercommunalités, la délégation à des sociétés privées qui se sont d'abord spécialisées dans la gestion des aires d'accueil puis, assez rapidement, dans divers

services dont l'accompagnement social tend à se généraliser en France. Les assistants de service sociaux de secteur dont la principale mission pouvait être l'intervention auprès des voyageurs voient ces sociétés, en accord avec la collectivité, prendre en charge l'ensemble de la « catégorie » et notamment l'accompagnement social et doivent alors se positionner quitte à voir leur statut évoluer.

Il n'y a rien d'étonnant à cela, sur ce sujet comme sur beaucoup d'autres la marchandisation du travail social dénoncée par Michel Chauvière est à l'œuvre (Chauvière, 2008). Il ne faut toutefois pas aujourd'hui préjuger des résultats ou de la qualité de ce nouveau type d'accompagnement sous prétexte de logique marchande ou de rentabilité.

La question de la prise en charge d'une catégorie pose un problème d'ordre éthique. Faut-il prendre en charge les gens du voyage dans tous les domaines de la vie (scolarisation, emploi, santé, logement) à l'image des programmes européens en faveur des Roms (trop souvent confondus avec les gens du voyage d'ailleurs) ? Où situer la frontière entre assistance sociale et participation à un processus de normalisation (faire des Gens du Voyage des citoyens « normaux ») ? Ces questions se posent à l'intervenant social et les Voyageurs y répondent en partie en n'étant pas toujours en demande d'aide, d'accompagnement ou d'assistance. Aujourd'hui sur la question de l'emploi par exemple certaines associations se spécialisent, toujours dans une délégation de service public pour l'accès à l'emploi salarié ou au statut d'auto-entrepreneur quand Pôle Emploi ou les missions Locales ont plus de mal à toucher un public qu'elles jugent pourtant elles-mêmes volontaires :

Nous proposons un accompagnement global à ces jeunes adultes pour les amener à l'autonomie sur les sphères emploi, formation, santé, logement, citoyenneté et mobilité. Les jeunes adultes qui souhaitent se mobiliser vers l'emploi sont mis en relation avec la Mission Locale par l'intermédiaire de Voyageur 37. Notre structure est identifiée depuis longtemps par ce public qui s'inscrit dans une démarche d'accompagnement rapide. Nos actions sont destinées à favoriser l'accès des voyageurs aux services médico-sociaux locaux ou spécialisés pour leur permettre d'accéder aux dispositifs de droit commun.

Cependant, la plupart des jeunes et leurs parents sont illettrés, on comprend alors leur difficultés d'accéder aux démarches administratives complexes et de s'inscrire dans un projet professionnel. Les formations proposées par la Mission Locale ne sont pas investies par les voyageurs car la projection est souvent trop lointaine et l'inquiétude du lendemain trop forte. Les conseillers de la Mission Locale Loire Touraine s'efforcent de travailler avec des familles entières pour leur faire comprendre le fonctionnement complexe du monde de l'entreprise et de ces attentes. Pour que notre action soit efficace nous devons aussi intervenir auprès des employeurs pour « redorer » l'image des voyageurs Car les gens du voyage sont comme tous les citoyens : volontaires et travailleurs.

Catherine LE BODIC - ML Amboise - Conseillère
Valérie MULLER - éducatrice spécialisée - Voyageur 37
Frédéric NORGUET - ML Amboise- Conseiller
lundi 24 novembre 2014

Le maintien d'importantes divisions sociales au sein des Gens du Voyage

Enfin le processus de « catégorisation » possède un autre effet pervers. Celui de rendre homogène une population qui ne l'est pas. Ici les Gens du Voyage. Les fantasmes et stéréotypes, négatifs le plus souvent, sur les Gens du Voyage donnent l'image d'une population très homogène notamment sur le plan culturel.

Au moins faut-il relever de véritables divisions sociales qui ont leurs conséquences au niveau spatial. Certaines familles, nombreuses il est vrai, sont pauvres, recluses, méfiantes, illettrées loin de toute insertion et pas même intégrées à un quelconque dispositif d'insertion. D'autres ont une activité propre, souvent d'artisanat, plus rarement un emploi salarié et sont plus aisées. Elles en deviennent d'ailleurs suspectes car le cliché du Tsigane forcément pauvre et errant à la vie dure.

Il ne faut pas non plus ignorer la division religieuse entre catholiques et évangélistes qui crée clairement deux groupes qui n'ont pas les mêmes intérêts, pas le même rapport aux institutions et qui organisent aussi, indépendamment de la foi, le maintien du mode de vie du voyage via les missions ou les pèlerinages.

Selon leur niveau de revenus, leur insertion à la société les familles circulent, s'installent ou sont contraintes à l'immobilisme, développent une activité économique locale ou plus régionale, ont des activités différentes et donc des besoins différents.

Les différences très nombreuses au sein même de cette catégorie construite par les pouvoirs publics montrent les limites et l'essoufflement de cette dernière ainsi que la nécessité d'une nouvelle approche.

Bibliographie

AUBIN, E, (2008). *La commune et les Gens du Voyage*. Berger-Levrault. 3^{ème} édition. 2008. 327p.

Bergeon, C, (2014). „La mobilité des familles tsiganes françaises à l'épreuve de la gestion politique de l'espace. Stratégies et résistances ». In *Cybergeog*.

Chauvière, M, (2008). « Trop de gestion tue le social. Essai sur une discrète chalandisation ». In *Pensées Plurielles*. N°17. P 135 à 138.

Delépine, S (2012) : *Atlas des Tsiganes. Les dessous de la « question rom »*. Autrement. Paris.

Humeau., J.B, (1995). *Tsiganes en France : de l'assignation au droit d'habiter*. Paris, L'Harmattan, coll : Géographie sociale. 409 p.