



HAL
open science

Les territoires de mobilité des sociétés tsiganes en France

Adèle Sutre

► **To cite this version:**

Adèle Sutre. Les territoires de mobilité des sociétés tsiganes en France. Yannick Clavé. Populations, peuplement et territoires en France, Ellipses, 2021, 9782340060258. hal-03627884

HAL Id: hal-03627884

<https://hal.science/hal-03627884>

Submitted on 1 Apr 2022

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.

Les territoires de mobilité des sociétés tsiganes en France

Derrière le terme « tsigane » se cache une grande diversité de population. Ceux que l'on appelait « Égyptiens » sous l'Ancien Régime puis « Bohémiens » ou « Romanichels » composent un ensemble pluriel et hétérogène. À ces dénominations de l'extérieur (exonymes) répondent les noms que les groupes se donnent eux-mêmes (endonymes) : Manouches, Sinte, Gitans, Roms, etc. Aux façons d'être désigné de l'extérieur et de se présenter soi-même aux autres, s'ajoutent les catégories administratives qui définissent des statuts particuliers : en France, la loi de 1912 réglemente la circulation des « Nomades » qui deviendront plus tard les « Gens du voyage ».

Si des groupes sont associés à certaines régions européennes (Gitans dans la péninsule ibérique et le Sud de la France, Manouches dans l'Est et le centre de la France ou encore Roms en Europe de l'Est et dans les Balkans), on ne peut dresser de cartographie exacte et précise de leur répartition dans l'espace. Il s'agit en effet avant tout de l'autodénomination de groupes en fonction de leur histoire et des relations familiales qu'ils ont tissées. Les différentes sociétés tsiganes se distinguent tant par leurs trajectoires historiques et géographiques que par leurs modes de vie. Mais elles se retrouvent néanmoins autour de la pratique d'une langue commune (en dépit de ses variantes) et elles partagent une origine mythologique commune, l'histoire d'un long trajet d'Inde jusqu'en Europe.

Les Tsiganes font l'objet de stéréotypes durablement implantés dans les représentations collectives. Parmi ces idées reçues, figure notamment celle d'une mobilité inhérente, alors même que la majorité des Tsiganes d'Europe est sédentaire. En France, des régions sont connues pour leur population tsigane implantée depuis des siècles : l'Alsace par exemple ou le Languedoc. Les quartiers de certaines villes sont parfois identifiés comme « gitans », à l'image du quartier Saint-Jacques de Perpignan ou de celui de l'Abbaye à Grenoble. À travers l'Europe, la France se singularise par l'importance de sa population tsigane itinérante, même si la tendance actuelle est à la sédentarisation. L'étude de la mobilité de ces familles montre des circulations localisées dans des espaces relativement peu étendus. Le mouvement est indissociable de l'existence de points d'ancrages solides et durables qui s'appuient sur le déploiement de réseaux familiaux, sociaux et économiques au sein de régions bien circonscrites.

Dans cette perspective, l'analyse des territoires de mobilité des sociétés tsiganes en France conduit à s'intéresser aux dynamiques de circulation et d'ancrage de deux ensembles bien distincts : tout d'abord ceux que l'administration française qualifie de « Gens du voyage » et ensuite ceux que les pouvoirs publics et les médias ont appelé « Roms migrants ».

I. L'aménagement du territoire français face à des dynamiques de circulation et d'ancrage spécifiques : le cas des Gens du voyage

La géographie des Gens du voyage en France dessine un territoire des marges qui est aménagé spécifiquement aux échelles nationale et locale. En raison de leur mode de vie (qui peut se résumer par le choix de la mobilité et d'un habitat adapté à cette mobilité), les familles de Gens du voyage se voient assigner des espaces réservés sur le territoire national. L'enjeu est de comprendre les logiques qui président à cet aménagement du territoire (à l'échelle nationale et locale), mais aussi de comprendre ce que signifie d'habiter dans ces espaces réservés que sont les aires d'accueil. Aujourd'hui, de nouvelles logiques de mobilité et de nouvelles modalités d'habiter conduisent à une redéfinition de ces territoires en marge des villes françaises.

ENCADRÉ 1. GENS DU VOYAGE, UN STATUT À PART

La loi du 16 juillet 1912

Le 16 juillet 1912, une loi réglementant les professions ambulantes et la circulation des Nomades est votée. Mise en application dès 1913, elle crée trois catégories administratives : les marchands ambulants, les forains et les Nomades. Les Nomades sont, selon l'article 3 de la loi, « quelle que soit leur nationalité, tous individus circulant en France, sans domicile ni résidence fixes ». La catégorie de Nomade va au-delà de la simple réglementation professionnelle et ne vise pas uniquement les Tsiganes : toute une partie de la population française qui a fait le choix d'un mode de vie itinérant est concernée, de même que les étrangers circulant sur le territoire français. Cette loi fixe l'état civil en même temps qu'elle instaure une surveillance quotidienne des déplacements des familles par le biais du carnet anthropométrique que doit posséder tout Nomade de plus de 13 ans. Cette loi, extrêmement contraignante, conduit certaines familles à abandonner un mode de vie qui était le leur depuis des siècles. À l'inverse, elle accroît la circulation d'autres familles, les autorités locales ayant le pouvoir de définir des temps de stationnement courts et obligeant à une remise en mouvement permanente.

Quand les Nomades deviennent les Gens du voyage (1969)

Le 3 janvier 1969, la loi relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe introduit l'appellation « Gens du voyage » qui remplace le terme « Nomade ». Cette appellation donne l'illusion d'une communauté uniforme alors qu'elle dissimule en réalité une grande diversité de situations socio-économiques, professionnelles, culturelles ainsi que des ancrages historiques et géographiques variés. L'article 3 de la loi stipule que « les personnes âgées de plus de 16 ans [...] et dépourvues de domicile ou de résidence fixe depuis plus de 6 mois doivent, pour pouvoir circuler en France, être munies de l'un des titres de circulation [...] si elles logent de façon permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile. ». Des titres de circulation à faire viser tous les trois mois remplacent les carnets anthropométriques. Ils conditionnent notamment l'accès aux aires d'accueil. Ce statut très contraignant pose des problèmes en termes d'égalité puisqu'il s'agit d'un titre de circulation spécifique pour une catégorie de citoyens. Il se maintient pourtant au fil des décennies et la loi de 1969 ne commence à être officiellement remise en question qu'à partir de 2012.

L'abrogation de la loi de 1969 (2012 et 2015) : que reste-t-il du statut « Gens du voyage » ?

Le 5 octobre 2012, le Conseil constitutionnel invalide plusieurs dispositions de la loi du 3 janvier 1969. Il considère en effet que le carnet de circulation à faire viser tous les trois mois porte atteinte à la liberté d'aller et de venir et que l'obligation d'attendre trois ans avant de pouvoir s'inscrire sur les listes électorales dans une commune de rattachement restreint de manière injustifiée l'exercice des droits civiques. Une partie des dispositions de la loi de 1969 est donc abrogée mais pas la totalité. Ce n'est qu'en janvier 2017 que la loi de 1969 est définitivement abrogée, sans mettre pour autant fin à un traitement différencié de ceux que l'on appelle toujours « Gens du voyage ».

A. Un mode de vie caractérisé par la mobilité et un habitat adapté à cette mobilité

L'analyse des documents issus de la loi de 1912 permet d'esquisser une géographie de la circulation des familles qualifiées de « Nomades » au cours de la première moitié du 20^e siècle. Ancrées dans des territoires locaux, en périphérie des grandes villes et dans les petites villes et villages où elles pouvaient pratiquer leurs activités d'artisans, de vendeurs ambulants, d'artistes ou encore de maquignons, ces familles se déplaçaient quotidiennement au sein de régions relativement circonscrites. Leurs déplacements et leurs stationnements étaient guidés par la connaissance de la région : l'accueil qui leur était réservé, les opportunités économiques ou encore les réseaux de sociabilité auxquels elles étaient intégrées.

À partir des années 1950, ces familles sont pour la plupart contraintes de délaisser les campagnes suite à la mutation des activités économiques rurales. Le monde agricole ne leur fournit plus autant de travail et leur clientèle rurale change. Les services qu'elles proposaient (vannerie, rétamage, commerce ambulants) sont moins recherchés et le besoin de main d'œuvre saisonnière se fait moins important.

On observe au cours des décennies suivantes, le passage à une itinérance périurbaine : les parcours se réduisent et se concentrent autour d'une ville centre. Ce changement s'explique par la mutation des activités économiques, mais aussi par les stratégies de localisation des aires d'accueil de Gens du voyage qui sont situées principalement dans les communes de plus de 5000 habitants. Les familles circulent alors plutôt autour des grands pôles urbains où elles peuvent trouver des espaces de stationnement. Aux motifs économiques et réglementaires sous-tendant les logiques de déplacements, s'ajoutent les raisons liées aux événements familiaux et religieux (pèlerinages ou rassemblements pentecôtistes par exemple).

B. Aménager des espaces spécifiques sur le territoire national

Le mode de vie spécifique des Gens du voyage a conduit les pouvoirs publics à créer des espaces de vie qui leur sont réservés. Jusqu'au début des années 1990, ils peuvent s'installer sur des terrains privés, avec l'accord du propriétaire, ou sur des terrains communaux, tant qu'ils ne comportent pas de panneau « Interdit aux nomades ». Mais désormais, ils disposent d'endroits spécifiques : les aires d'accueil.

ENCADRÉ 2. LES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

La loi du 31 mai 1990 relative au droit du logement impose à toute commune de plus de 5 000 habitants d'affecter des terrains pour le passage et le séjour des Gens du voyage. Cette loi est peu appliquée : dix ans plus tard, à peine un quart des communes concernées se sont acquittées de leurs obligations. Elle est alors renforcée par la loi du 5 juillet 2000 qui détermine, par le biais des schémas départementaux, des secteurs géographiques d'implantation des aires d'accueil et les communes où elles doivent être réalisées. En contrepartie de cette obligation d'accueil, la loi permet aux communes ayant créé les aires d'accueil prévues par le schéma départemental d'interdire le stationnement des Gens du voyage sur le reste de leur territoire. La loi du 7 novembre 2018 redéfinit les conditions d'accueil des Gens du voyage, clarifiant les compétences et les obligations de chacun.

L'objectif de la loi du 5 juillet 2000 était de créer environ 30 000 places en cinq ans : il est loin d'avoir été réalisé. Pour inciter les communes à remplir leurs obligations, l'État finance environ 70% des aires d'accueil et accorde une majoration de la dotation globale de fonctionnement. La région, le département et les caisses d'allocations familiales peuvent allouer des subventions complémentaires. En cas de non-respect de la loi, les communes peuvent être sanctionnées : le préfet peut alors faire réaliser, aux frais des communes, les aires d'accueil prévues par le schéma départemental.

Il existe plusieurs types d'aires d'accueil qui ne répondent pas aux mêmes objectifs et ne disposent pas des mêmes financements :

- les « haltes » : ce sont des espaces que chaque commune doit pouvoir proposer pour 48h à toute personne demandant un stationnement. Elles ne concernent pas uniquement les Gens du voyage. De compétence municipale, elles ne sont pas inscrites au schéma départemental et ne font l'objet d'aucun suivi des préfectures
- les aires de petits passages : inscrites en annexe du schéma départemental, elles sont destinées à des séjours courts, elles relèvent des bonnes volontés locales car elles ne sont pas financées par l'État
- les aires d'accueil : inscrites au schéma départemental et subventionnées à 70% par l'État, elles sont soumises à des normes de réalisation
- les aires de grands passages : inscrites au schéma départemental, elles sont destinées à de courts séjours de 50 à 200 caravanes. L'État peut les subventionner jusqu'à 100%. Leur réalisation n'est pas soumise à des normes mais à des préconisations.
- les sites de grands rassemblements : inscrits au schéma départemental, ce sont les maires qui décident ou non de céder un espace pour un grand rassemblement (notamment religieux)

À l'échelle du territoire français, on observe de fortes disparités dans l'accueil des Gens du voyage, les collectivités ne respectant pas toujours la réglementation. La localisation des aires d'accueil oriente les déplacements : là où elles sont plus nombreuses, les Gens du voyage circulent plus facilement. Mais cela ne signifie pas que cette localisation coïncide avec les territoires économiques ou ceux tissés à travers les relations sociales. Deux tendances se dessinent : le nord de la France est globalement mieux équipé que le sud et l'ouest que l'est. Ainsi, le Sud-Est, malgré quelques exceptions, fait figure de mauvais élève, tandis que le Nord-Ouest se distingue par un taux important de réalisation d'aires d'accueil. L'Île-de-France, quant à elle, justifie le très faible nombre d'aires d'accueil par sa forte urbanisation. Parmi les départements fréquemment rappelés à l'ordre par l'État, figurent les Bouches-du-Rhône, l'Essonne ou encore les Alpes-Maritimes. Les arguments avancés par les collectivités qui ne

respectent pas leurs obligations sont : des subventions de l'État trop faibles, l'opposition des riverains ou le fait d'avoir d'autres dépenses publiques jugées prioritaires.

Selon un bilan dressé par la Cour des Comptes en décembre 2010, le taux de réalisation des places en aires d'accueil est inférieur à 50% voire 30% dans certains départements. Les Bouches-du-Rhône, par exemple, n'a alors réalisé que 16% de ce que son schéma départemental prévoyait : seules 5 communes ont construit des aires d'accueil à cette date : Marseille, Aix, Aubagne, Martigues et Miramas. Le taux de réalisation des schémas départementaux doit être mis en relation avec la densité de population. Certains départements sont peu peuplés et ont peu de villes de plus de 5000 habitants : leur schéma départemental est donc peu ambitieux et il est facile en construisant quelques aires d'accueil d'atteindre 80 à 100% des objectifs. À l'inverse, dans des départements très peuplés, cela nécessite beaucoup de temps et d'investissements. Si légalement l'accueil des Gens du voyage dépend de mesures prévues dans le cadre d'un schéma départemental, force est de constater qu'il dépend plutôt de bonnes volontés politiques.

L'aire d'accueil est un espace payant. Une taxe journalière est demandée par emplacement, de même que des redevances pour l'eau et l'électricité et, la plupart du temps, une caution est exigée. Alors que la caravane n'est pas reconnue comme un habitat en tant que tel, et qu'elle ne donne donc pas droit aux aides au logement, ses habitants paient une taxe d'habitation forfaitaire, indépendamment de leurs ressources. Le plus souvent, ces aires sont gérées directement par les communes ou les communautés de communes ou d'agglomération (EPCI). Mais, de plus en plus, la gestion est déléguée à des prestataires privés qui se spécialisent dans ce secteur et se disputent le marché des aires d'accueil.

C. Les aires d'accueil, un modèle dépassé ?

L'aire d'accueil reste une réponse institutionnelle à la problématique du stationnement et ne constitue pas une réponse à un mode de vie. Elle est l'objet de nombreuses critiques. Tout d'abord, une partie des Gens du voyage est exclue de ce système : d'une part parce que le nombre de places à l'échelle nationale est insuffisant et, d'autre part, parce qu'étant payantes, les aires ne sont pas accessibles aux familles les plus précaires. Ensuite, les critiques concernent leur localisation à l'échelle nationale déterminée par un critère quantitatif : le nombre minimal d'habitants pour une municipalité. Or, les déplacements et les choix de stationnement ne se font pas en fonction de la densité de population mais plutôt selon des logiques économiques, sociales et familiales. On observe bien souvent un décalage entre les territoires sur lesquels circulent les familles et les lieux de halte imposés par l'État : d'où la sur-fréquentation de certains endroits et la désertion d'autres. Ce décalage s'explique par les effets combinés d'une politique mal appliquée qui se traduit par un manque d'aires d'accueil nationale et d'une méconnaissance des logiques de circulation et d'ancrage des familles de voyageurs.

À l'échelle locale, la localisation des aires d'accueil est également dénoncée : elles se situent en effet la plupart du temps en périphérie des villes et dans des espaces enclavés et délaissés car peu attractifs. L'aire d'accueil de Saintes en Charente-Maritime, par exemple, est un lieu de halte isolé au milieu des terres agricoles et près d'une rocade. Situé à plus de 3 kilomètres du centre-ville, il n'est pas accessible par les transports en commun. Les aires d'accueil constituent ainsi une mise à l'écart physique et sociale d'une population dont le mode de vie et l'habitat diffèrent de ceux du reste de la population.

Les aires d'accueil sont également critiquées pour leur agencement, peu adapté aux réalités des familles. L'aménagement de l'espace est dénoncé pour son « effet parking » qui ne permet pas la disposition libre des caravanes et l'appropriation des lieux à travers la définition d'espaces intimes et familiaux. Enfin, parce que ces aires d'accueil pensent les Gens du Voyage comme une catégorie homogène, elles peuvent rassembler des familles que rien ne prédispose à se côtoyer, ce qui peut engendrer des conflits.

D. De nouveaux modes d'habiter

Alors que le modèle des aires d'accueil semble de plus en plus dépassé, de nouvelles formes d'habitat pour les Gens du voyage s'imposent. Une première alternative aux aires d'accueil est la création de terrains privés et de terrains familiaux. Les terrains privés sont achetés ou loués par des familles de voyageurs qui y installent leurs caravanes ou construisent un habitat en dur. On observe aujourd'hui une multiplication des terrains privés qui se concentrent autour des pôles urbains et constituent les points d'ancrage d'une mobilité saisonnière. Devenir propriétaire d'un terrain est une stratégie permettant aux familles de se déplacer plus facilement : elles circulent de terrains privés en terrains privés, réduisant ainsi les difficultés liées au stationnement. Les terrains familiaux, quant à eux, s'inscrivent dans le cadre des politiques publiques dédiées aux Gens du voyage. Inclus dans les schémas départementaux d'accueil, ce ne sont pas des espaces publics mais des espaces d'accueil à destination privée financés à 70% par des financements publics. Ils doivent se conformer au Plan Local d'Urbanisme de la commune. Ils sont localisés de préférence en périphérie d'agglomération, en zone U (zone urbaine) ou en zone AU (à urbaniser). À titre exceptionnel, les zones agricoles, naturelles et forestières peuvent également accueillir aires d'accueil et terrains familiaux locatifs. Ces terrains rencontrent beaucoup de succès car ils permettent aux familles de se regrouper selon leurs affinités et d'être plus libres dans la façon d'agencer l'espace. Quant aux communes, elles préfèrent bien souvent avoir sur leur territoire une ou plusieurs familles bien connues des habitants plutôt que d'accueillir en nombre des Gens du voyage de passage.

Une autre alternative aux aires d'accueil est l'habitat adapté pour les Gens du voyage. Financés par des partenaires publics et privés, ces projets naissent de la concertation des collectivités avec des familles qui souhaitent se sédentariser tout en gardant leur habitat en caravane ou adopter une semi-sédentarisation. Dans la commune de Gévezé située à 15 km au nord-ouest de Rennes, par exemple, quatre maisons de plain-pied jumelées par deux ont été réalisées dans le centre-ville. La ville est propriétaire du terrain, Rennes Métropole est maître d'œuvre pour les aménagements extérieurs, Archipel Habitat, bailleur HLM de Rennes Métropole, construit les logements en collaboration avec un architecte. Enfin, le Groupement d'Intérêt Public AGV 35 (Accueil des Gens du Voyage en Ille-et-Vilaine) s'occupe de l'accompagnement social. Chaque maison d'une cinquantaine de mètres carrés est composée d'une grande pièce de vie avec cuisine, de toilettes, d'une salle d'eau, d'une buanderie et d'un local technique. Elle dispose d'un grand préau et d'un auvent, d'une aire de stationnement pour la caravane et d'espaces verts privatifs. L'enjeu de ces réalisations réside dans la prise en compte d'un mode de vie spécifique caractérisé par le maintien d'une certaine mobilité et un habitat adapté à cette mobilité.

II. Des mobilités transnationales qui focalisent l'attention : le cas des Roms migrants

A. L'élargissement des territoires circulatoires à l'échelle européenne depuis les années 1990

ENCADRÉ 3. LES TERRITOIRES CIRCULATOIRES

Les travaux sur les migrations parlent de « migration circulaire » pour désigner les parcours effectuant des boucles, va-et-vient et allers retours, mettant ainsi en relation des lieux dans le mouvement à travers la constitution de réseaux sociaux et économiques. Le concept de « circulation » s'est ainsi imposé depuis la fin des années 1980 pour mieux prendre en compte l'articulation des mobilités à toutes les échelles et la fluidité des déplacements. À contre-courant d'un schéma simpliste qui penserait les migrations comme le déplacement d'un point A à un point B, le concept de territoire circulatoire a permis de centrer l'analyse sur le mouvement et les pratiques qui lui sont associées. Il a notamment été défini par le sociologue Alain Tarrus : « La notion de territoire circulatoire constate une certaine socialisation des espaces supports aux déplacements. Les individus se reconnaissent à l'intérieur des espaces qu'ils investissent ou traversent au cours d'une histoire commune de la mobilité, initiatrice d'un lien social original »¹. Le concept de territoire circulatoire permet ainsi l'analyse des effets des mobilités sur les territoires et la prise en compte des pratiques de retour ou de circularité des migrations. Dans cette perspective, l'étude des réseaux sur lesquels s'appuient les individus et les groupes pour se déplacer et ceux qu'ils constituent dans le mouvement est centrale.

En dépit de la désignation univoque de « Roms migrants », ces derniers ne constituent pas une population homogène et l'on ne peut que constater la diversité des origines historiques et géographiques ainsi que des parcours migratoires. Si des Roms d'Ex-Yougoslavie se sont installés en Italie, en France ou encore en Allemagne dès les années 1960, l'effondrement de l'URSS, les guerres de Yougoslavie dans les années 1990 puis les élargissements de l'Union Européenne ont entraîné de nouveaux flux migratoires vers l'Europe occidentale. Ces migrants viennent de la ville comme de la campagne et les motifs de migrations sont très divers : pauvreté, discriminations, insécurité mais aussi désir de gagner de l'argent pour le réinvestir dans son pays d'origine. Les positions économiques et sociales des migrants roms sont également très diverses : certains sont des ouvriers, commerçants et artisans réputés, comme par exemple dans la communauté kosovare de la région de Troyes, tandis que d'autres sont dans des situations plus précaires, ayant recours aux activités informelles, notamment dans le secteur du bâtiment, de la collecte de ferraille ou des activités de rue (mendicité, musique, lavage de pare-brise des voitures, etc.).

Au-delà de la diversité des origines, des situations et des parcours, on peut toutefois repérer des points de convergences. Tout d'abord, les migrants roms cherchent davantage à circuler qu'à migrer et l'on observe d'importantes mobilités pendulaires entre leur ville d'origine, où ils possèdent souvent une maison ou un lopin de terre, et leur ville d'installation en Europe occidentale. À travers leur mobilité, ces familles construisent des territoires circulatoires qui sont aussi des territoires transnationaux au sein desquels circulent des individus mais aussi des capitaux, des marchandises, des savoirs et des savoir-faire. Ensuite, la circulation est structurée

¹ Tarrus A., *Anthropologie du mouvement*, Paradigmes, 1989.

par les réseaux de parenté : la famille élargie constitue le cadre de référence de la circulation migratoire. Sauf pour quelques aventuriers, les déplacements dépendent souvent de la présence de proches qui peuvent héberger les nouveaux venus et leur faciliter l'accès aux ressources.

B. Les marges urbaines comme point d'ancrage dans la ville

Autre point de convergence, les migrants roms s'installent en majorité dans des secteurs dévalorisés de la ville et de sa périphérie. Si tous ne vivent pas dans des bidonvilles, les marges urbaines restent des points d'ancrage pour les plus précaires. Les friches industrielles, les jardins abandonnés, les délaissés autoroutiers et les bois constituent des endroits privilégiés d'installation. De ce point de vue, la banlieue parisienne s'avère un espace plein de ressources avec ses nombreuses friches industrielles héritées de la mutation du système productif français, ses anciennes zones maraîchères et agricoles, ses espaces encore non urbanisés et la présence de nombreuses autoroutes et voies ferrées à l'origine de délaissés. Les familles bénéficient du fait que nombre de ces terrains appartiennent ou sont gérés par des établissements publics ou par des collectivités territoriales, que ce patrimoine est éclaté et que les pouvoirs publics en ont souvent une connaissance approximative. Quant aux propriétaires privés, il s'agit d'endroits dont ils n'ont pas forcément l'usage (par exemple les friches industrielles). Ces lieux se caractérisent par une forte exposition aux risques en raison de leur insalubrité (sols contaminés suite à l'activité industrielle, présence de déchets toxiques) et de conditions sanitaires déplorable. Ainsi, en 2015, des Roms installés sur la friche d'une ancienne entreprise textile à Hénin-Beaumont près de Lille doivent faire face à la propagation du virus de l'hépatite A.

Ainsi, alors qu'on les pensait disparus, les bidonvilles ont semblé réapparaître depuis les années 1990 dans les interstices du tissu urbain en région parisienne et dans les grandes villes françaises. Au cours des années 2000, ils ont acquis une grande visibilité dans l'espace médiatique. Ils représentent un défi à la capacité des pouvoirs publics à contrôler les mobilités et l'occupation de l'espace et sont vus comme un obstacle au développement urbain. Les friches industrielles sur lesquelles s'installent des migrants roms sont en effet des secteurs en pleine reconversion. À Aubervilliers, par exemple, une clinique privée a été construite à l'emplacement d'un ancien campement. À Saint-Ouen, un bidonville se trouvait sur la ZAC « Landy-Pleyel » qui ambitionne de devenir le 3ème pôle tertiaire du Grand Paris.

Dénoncés par les riverains mais aussi soutenus à travers la création de collectifs, les bidonvilles constituent un rapport de forces et une coproduction entre leurs habitants et les pouvoirs publics. Les migrants mobilisent leur savoir-faire pour créer un bidonville : il faut trouver un terrain ou un bâtiment disponible, s'y installer et y rester, ce qui demande des compétences relationnelles et politiques au sein du groupe familial, du groupe communautaire et vis-à-vis du voisinage. Les pouvoirs publics, eux, contribuent au développement des bidonvilles à travers les expulsions répétées qui contraignent les habitants à trouver de nouveaux emplacements, à se disperser ou se regrouper. Le bidonville est ainsi une « épreuve spatiale » : sa présence suscite des réactions variées, entre rejet et empathie.

C. La construction d'une « question rom » ou la mise en œuvre de politiques sécuritaires

La présence de migrants roms dans l'espace public est devenue un enjeu urbain et sécuritaire. Alors qu'ils ne se distinguent pas nécessairement d'autres migrants qui recourent aux mêmes

logiques et stratégies migratoires, ils ont acquis une visibilité telle qu'ils constituent désormais aux yeux des pouvoirs publics un « problème » spécifique. C'est ainsi que s'est construite une « question rom » qui se cristallise autour de deux sujets : les activités de rue pratiquées et l'habitat précaire. La réponse donnée par les pouvoirs publics est en grande partie sécuritaire : évacuations et expulsions de bidonvilles et de squats, fichage des individus dans une logique de contrôle des mobilités et dispositifs d'hébergement et d'insertion à caractère disciplinaire.

L'évacuation de campements illicites et de bidonvilles est devenue un enjeu de politique nationale à partir de 2010 mais les actions restent prises à l'échelle locale, entre hostilité et tolérance. Ainsi, en 2003, le maire de Saint-Denis accorde une convention aux habitants du Hanul, un campement à l'ouest de la ville sous l'A86. Le bidonville est finalement détruit en 2010. Après l'évacuation d'un bidonville, les autorités le détruisent et prennent des dispositions pour qu'aucune autre occupation n'ait lieu, signant la fermeture progressive des marges et interstices urbains. Il peut s'agir de la mise en place d'enrochements ou la création de bosses en forme de vagues sur le terrain pour empêcher toute nouvelle installation. Une autre technique consiste à laisser en place les vestiges des baraques une fois les bulldozers passés pour gêner la construction de nouveaux abris. La pression foncière et immobilière réduit ainsi progressivement les espaces d'installation disponibles.

Malgré des expulsions répétées, la plupart des familles parviennent à se maintenir dans des territoires assez restreints où elles ont accumulé des contacts, une certaine connaissance et expérience des lieux, de leurs opportunités et de leurs risques. La présence d'autres membres de la famille, de perspectives économiques et l'existence de dispositifs d'aide constituent les principaux critères de localisation. Ils sont cependant repoussés toujours plus loin en périphérie et chaque évacuation a un prix puisqu'il faut reconstruire de nouveaux abris et que les biens personnels sont souvent détruits en même temps que les baraques. Les expulsions répétées sont ainsi synonymes de renforcement de la marginalisation et de la précarité.

D. L'élaboration d'un régime d'hospitalité publique

Parallèlement à la réponse sécuritaire, la « question rom » suscite l'élaboration d'un régime d'hospitalité publique. La sociologue Anne Gotman définit l'hospitalité comme « l'ensemble des pratiques codifiées qui visent à assurer l'accueil et la protection des hôtes en fonction de leur statut présumé tout en éloignant les indésirables »². Le cas des « villages d'insertion » illustre à la fois le paradigme sécuritaire et la mise en place d'un régime d'hospitalité publique. Ils accueillent une partie des habitants de bidonvilles, une petite minorité au regard de la majorité des familles contrainte à une mobilité forcée au gré des expulsions.

Un « village d'insertion de Roms » est inauguré en mars 2007 dans une zone industrielle à Aubervilliers. Les années suivantes, d'autres « villages » sont créés, notamment à Saint-Denis, Bagnolet, Saint-Ouen et Montreuil. Ils sont généralement installés dans des friches industrielles en reconversion (par exemple à Saint-Ouen), des zones industrielles (comme à Aubervilliers ou Bagnolet) ou des interstices urbains (comme les fossés de l'ancien fort militaire de Saint-Denis). La localisation des « villages » dans les marges urbaines est le résultat de négociations à l'initiative des acteurs locaux. Le « village » d'Aubervilliers par exemple est situé sur un terrain qui appartient à la ville et qui devait accueillir une déchetterie. Celle-ci est finalement installée sous les piles d'un pont de l'A86. Sur le terrain, sont implantés une aire d'accueil de

² Gotman A., *Le sens de l'hospitalité. Essai sur les fondements sociaux de l'accueil de l'autre*, PUF, 2001 ; *Villes et hospitalité. Les municipalités et leurs « étrangers »*, MSH, 2004.

Gens du voyage de 30 places et un « village d'insertion » destiné à faire disparaître les bidonvilles sur le territoire de la commune.

Constitués de constructions modulaires, ces « villages » abritent plusieurs familles pour des périodes déterminées allant de trois à cinq ans. Dispositif spatial et architectural, ils traduisent une logique sécuritaire : les populations sont triées puis regroupées sur des sites à part, les terrains sont clôturés et surveillés, l'entrée est limitée aux seuls habitants. Ils constituent un outil de contrôle des individus : les familles accueillies sont sélectionnées selon un certain nombre de critères tels que la taille du ménage, le casier judiciaire, la scolarisation des enfants, la maîtrise du français ou les compétences professionnelles. Elles doivent ensuite se plier à un ensemble de règles et de procédures censées leur permettre de s'intégrer socialement et économiquement. L'hébergement est accompagné d'un suivi social et administratif et d'une aide à l'insertion professionnelle. Une contribution financière est réclamée aux résidents dans un but de responsabilisation des ménages et d'apprentissage de la gestion d'un budget domestique.

Ces « villages » font l'objet de nombreuses critiques. Tout d'abord, les riverains s'opposent généralement à leur installation (selon l'effet NIMBY³). Ensuite, les habitants et les travailleurs sociaux dénoncent le caractère sécuritaire et disciplinaire des lieux comparés à des camps d'internement. Des voix s'élèvent également pour condamner le caractère « ethnique » de telles opérations puisqu'elles concernent exclusivement des populations roms. Face à ces critiques, les pouvoirs publics cherchent des alternatives comme le relogement dans le parc existant.

D'autres acteurs interviennent dans la mise en place d'un régime d'hospitalité publique : les associations qui accompagnent les familles ou encore les collectifs qui revendiquent le droit de faire la ville « par le bas », notamment à travers la pérennisation de lieux temporaires comme les bidonvilles et l'exploitation des marges et des interstices urbains. C'est le cas notamment de l'architecte Julien Beller qui découvre le bidonville du Hanul à Saint-Denis en 2007. Il abrite alors environ 200 personnes et fait l'objet d'une convention avec la municipalité depuis 2003. Avec les habitants, l'architecte engage un travail de pérennisation du bidonville avec la création d'une salle commune, d'un jardin partagé et de toilettes sèches. Mais le bidonville est rasé en 2010. En 2012, la ville leur attribue un nouveau terrain appartenant à la Direction régionale des routes d'Île-de-France et situé entre une ligne de tramway et l'autoroute A1. Julien Beller y conçoit un module en bois à pré-fabriquer en atelier qui répond aux normes de construction en vigueur. Mais le bidonville est détruit en 2020, la majorité des familles ayant bénéficié de solutions de relogement pérennes.

La question de la pérennisation des bidonvilles et des squats pose le problème de leur salubrité mais aussi de l'utilisation de ces marges urbaines pour répondre aux besoins de logement. Il s'agit finalement moins de réfléchir à la gestion alternative de ces espaces que de penser les modalités d'ancrage urbain dont disposent les habitants les plus précaires dans un contexte néolibéral.

³ Le terme NIMBY (« Not In My Back Yard », en français « pas dans mon jardin ») désigne les mouvements associatifs de riverains qui dénoncent la localisation géographique de projets dans leur voisinage au nom des nuisances qu'elles produisent.

Conclusion

Au-delà des différences fondamentales entre la situation des Gens du voyage et celle des Roms migrants présents en France, un point commun ressort néanmoins. En effet, ces deux cas de figure soulèvent la question de l'aménagement du territoire pour des pratiques de mobilité spécifiques qui reposent sur l'existence de réseaux sociaux, économiques et familiaux solides, définissant des points d'ancrage plus ou moins durables, dessinant ainsi des géographies tsiganes plurielles et diverses sur le territoire français. Mais, au-delà, c'est l'existence même de catégories administratives formalisées (les Gens du voyage) ou d'appellations issues des discours politiques et médiatiques (Roms migrants) qui est interrogée et qui amène à réfléchir à la façon dont les pouvoirs publics pensent la mobilité, vertueuse pour certaines catégories de population et pointée du doigt pour d'autres.

Pistes bibliographiques

About I., « Un racisme sans nom. Les origines historiques de la haine antitsigane », *Communications*, n° 107, 2020, p. 89-101.

Acker W., *Où sont les gens du voyage ? Inventaire critique des aires d'accueil*, Éd. du commun, 2021.

Asséo H., *Les Tsiganes, une destinée européenne*, Gallimard, coll. « Découvertes », 1994.

Asséo H., « Le principe de circulation et l'échec de la mythologie transeuropéenne », *Revue de synthèse*, vol. 123, n° 1, 2002, p. 85-110.

Bergeon C., « La mobilité des familles tsiganes françaises à l'épreuve de la gestion politique de l'espace. Stratégies et résistances », *Cybergeo*, 2014 [en ligne] <http://journals.openedition.org/cybergeo/26310>.

Bergeon C., « Habiter en étant mobile. Parcours, ancrages et sentiments d'appartenance. Les gens du voyage, des habitants comme les autres », *Études Tsiganes*, vol. 61-62, n° 2, 2017, p. 68-83.

Bordigoni M., *Gitans, Tsiganes, Roms... Idées reçues sur le monde du Voyage*, Le Cavalier Bleu, 2013.

Cossée C., « Le statut "gens du voyage" comme institution de l'antitsiganisme en France », *Migrations Société*, vol. 163, n° 1, 2016, p. 75-90.

Cousin G. et Legros O., « Gouverner par l'évacuation ? L'exemple des « campements illicites » en Seine-Saint-Denis », *Annales de géographie*, vol. 700, n° 6, 2014, p. 1262-1284.

Delépine S., *Atlas des Tsiganes*, Autrement, 2012.

Legros O. et Vitale T., « Les migrants roms dans les villes françaises et italiennes : mobilités, régulations et marginalités », *Géocarrefour*, vol. 86, n° 1, 2011 [en ligne] <http://journals.openedition.org/geocarrefour/8220>.

Olivera M, *Roms en (bidon)villes. Quelle place pour les migrants précaires aujourd'hui ?*, Éd. Rue d'Ulm, 2011.

Sutre A., *Géopolitique des Tsiganes. Des façons d'être au monde entre circulations et ancrages*, Le Cavalier Bleu, 2021.