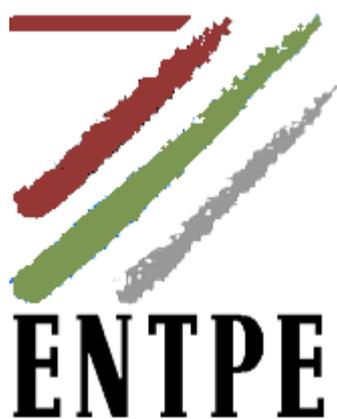


Aménagement et Politiques Urbaines

Acteurs et Outils de l'Urbanisme



Les Aires d'accueil des gens du voyage dans le Grand Lyon



BENOIT Fabien
GENTY Alice
HARTMANN Valérie
PRIEM Laetitia
ZOUARI Nabil



Introduction

Des amalgames et des clichés sont donnés autour des « gens des voyage » par les différents acteurs du territoire. Des confusions existent notamment entre gens du voyage, Roms et gitans. Le journal Libération, par exemple, a rappelé les définitions de ces trois termes. ¹

Depuis la circulaire du 20 octobre 1972, les « gens du voyage » est une catégorie administrative avec un statut juridique propre dans le droit français qui se réfère à une activité économique ambulante. En France, le législateur désigne par « gens du voyage » une catégorie de population qui a son habitat traditionnel en ²

résidence mobile. Les sans domicile fixe et l'ensemble des personnes qui n'ont pas fait le choix de vivre de cette façon sont par conséquent exclus de cette appellation. De plus, ce sont pour la majorité des citoyens français. Précédemment une loi en 1912 visait les nomades. Cette loi a été remplacée par la loi du 3 juillet 1969, toujours en vigueur, qui elle parlait de « personne sans résidence, ni de domicile fixes depuis plus de six mois ». La circulaire précédemment citée découle de cette loi.

Selon les Nations unies et l'Union romani internationale, les Roms désignent un ensemble de populations originaires du Rajasthan (Inde) ayant en commun une langue, le romani. Mais il est à noter que le Conseil de l'Europe, l'Union Européenne et les Etats voisins ont retenu le terme de « Roms », et pas gens du voyage, pour désigner des populations « Tsiganes », ayant la même origine ethnique indo-européenne et la même culture. D'où seule la France a défendu cette différenciation gens du voyage/Roms. Et d'après Marc ³

Bordigoni, anthropologue : « les Roms sont des migrants étrangers, ils viennent de Roumanie, de Bulgarie ou de l'Ex-Yougoslavie ». Ils sont sédentaires dans leur pays d'origine. Comme ils ont des difficultés à trouver un travail et qu'ils ont très peu d'argent, certains finissent par vivre dans des caravanes. Ce qui entretient l'amalgame entre les deux populations. Les Roms relèvent par conséquent de la législation sur l'entrée et le séjour des étrangers sur le territoire français. Leur situation dépendra de leur nationalité, issus d'un pays membre de l'Union Européenne ou non.

L'appellation « gitan » est employée à tort pour désigner l'ensemble des Tsiganes, les Gitans n'étant qu'une des populations « Roms » d'Europe. S'ils ont de lointaines origines indiennes, ils viennent plus récemment du sud de l'Europe, et notamment d'Espagne.

La communauté de gens du voyage est très importante, estimée par une enquête spécifique en 2011 entre 240 000 et 300 000 personnes. Le Conseil de l'Europe ainsi que les associations estiment plutôt ce chiffre entre ⁴

300 000 et 500 000. Par contre, la communauté « Rom » est estimée à environ 20 000 personnes contrairement à la situation de la plupart des autres pays européens où elle est plus forte en effectif et en proportion avec, à l'inverse de l'exemple français une communauté des voyageurs sédentarisée depuis de nombreuses années ⁵

¹ Roms, gitans, gens du voyage... Pour en finir avec les clichés, LIBERATION 10 juin 2013

² <http://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/L-accueil-et-l-accompagnement-des-gens-du-voyage>

³ http://www.liberation.fr/societe/2013/07/23/cinq-cliches-tenaces-sur-les-gens-du-voyage_920259

⁴ Rapport du sénateur Pierre Hérisson de juillet 2011

⁵ Rapport de la Cour des comptes, octobre 2012, L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage

Les gens du voyage ne sont pas toujours itinérants. La Cour des comptes en distingue trois catégories :

- les voyageurs permanents (souvent se déplacent en grand nombre avec des haltes de courte durée sur tout le territoire français)
- les « semi sédentaires » (8 à 9 mois de sédentarisation par an, déplacement à l'échelle d'un département ou d'une Région)
- les « sédentaires » qui ne voyagent plus ou rarement (installés sur un terrain dont ils sont propriétaires ou locataires).

Il y a une tendance à l'ancrage territorial : présence de plus en plus régulière sur un territoire. Trois raisons sont données : besoin d'être à proximité de centres de soin pour une population vieillissante, précarisation et coût des voyages, scolarisation des enfants.

Les origines socio-économiques des gens du voyage sont également très variées. Il y a des commerçants qui font les foires, les marchés, par exemple. Ils se déplacent pour suivre les clients en général des touristes. L'argent qu'ils gagnent, ils l'investissent en partie dans leur caravane ou leur fourgon, qui est souvent aussi leur outil de travail. Parmi les itinérants, il y a aussi ceux qui font des travaux agricoles dans les champs. Ils se déplacent au fil des saisons selon la culture. Parmi les gens du voyage, il y a également une population très pauvre qui peut vivre dans le dénuement et se voit chaparder pour survivre.

Les modes de vie de ce type de population impliquent des besoins différents de ceux des modes plus classiques (sédentarisation, habitat en dur).

La suite de ce dossier étudiera successivement la législation nationale concernant les devoirs et les droits des gens du voyage, les aires d'accueil du Grand Lyon et notamment leur mode de gestion et enfin les enjeux autour de ces aires par l'intermédiaire du ressenti des usagers et de leurs représentants.

I Les grandes lois structurantes nationales qui ont vocation à organiser le mode de vie des gens du voyage

1 Devoirs des gens du voyage

La loi du 16 juillet 1912, imposant aux gens du voyage d'avoir un carnet anthropométrique, a été remplacée par la loi n°69 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. Cette loi fixe des obligations spécifiques aux

7

gens du voyage . Cette loi a institué plusieurs dispositions toujours en vigueur :

- un livret spécial de circulation pour les français exerçant une activité ambulante ainsi que pour les personnes les accompagnant,
- un livret de circulation pour les personnes, y compris françaises, n'exerçant pas d'activité ambulante mais logeant de façon permanente dans un habitat ou abri mobile dès lors qu'elles justifient de ressources régulières suffisantes,

La validité des titres est prorogée selon une périodicité variable selon le titre. Il y a deux types de livrets de circulation : modèles A et B.

Ce "livret de circulation" est demandé systématiquement pour entrer dans une aire d'accueil. Le texte de référence est aussi le décret n°70-708 du 31 juillet 1970.

6

Rapport de la Cour des comptes, octobre 2012, L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage

7

<http://www.service-public.fr/actualites/002542.html>

Sur le site internet de la préfecture de police , il est également précisé que la demande du livret est obligatoire, lorsque la personne est sans domicile fixe depuis plus de six mois. Ce livret concerne également les personnes de plus de 16 ans qui sont à la charge de la personne remplissant les conditions de la demande (conjoint, ascendants, descendants légitimes et enfants naturels reconnus).

Le concubin d'un titulaire d'un livret de circulation modèle A, doit solliciter un livret de circulation modèle B.

La demande doit être faite à la Préfecture de police à Paris (Direction de la police générale, Bureau des polices administratives), au guichet Service des forains, nomades, caravaniers et brocanteurs.

La loi de 1969 imposait aux personnes, dès lors qu'elles ne justifiaient pas de ressources suffisantes, d'avoir un carnet de circulation nomade. Ce document était à viser tous les 3 mois. Son absence était passible de 1 an de prison. Mais, saisi par le Conseil d'État d'une question prioritaire de constitutionnalité, le Conseil constitutionnel a invalidé cette disposition par décision du 5 octobre 2012. Le Conseil a considéré que cette contrainte portait une atteinte disproportionnée à l'exercice de la liberté d'aller et de venir et était contraire au principe d'égalité. Dorénavant, les personnes titulaires de ce document se verront remettre un livret de

9

circulation dit « caravanier » en lieu et place de leur carnet . A noter : c'est un rapport de la Cour des

10

Comptes sur les politiques publiques en faveur des gens du voyage, publié en octobre 2012, qui a conduit à la saisine par le Conseil d'État.

Le Conseil Constitutionnel a également estimé qu'une disposition de la même loi obligeant ces personnes (sans domicile ni résidence fixe) à attendre 3 ans avant de pouvoir s'inscrire sur les listes électorales dans la commune de rattachement, restreignait de manière injustifiée l'exercice des droits civiques. En effet, les inscriptions des autres personnes sans domicile fixe interviennent après seulement six mois vécus dans la commune de leur organisme d'accueil (L.15-1 du code électoral). Cependant la loi n°2007-290 du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable a prévu un dispositif : les personnes peuvent s'inscrire auprès d'un centre communal ou intercommunal d'action sociale et ce dernier leur délivre une attestation d'élection de domicile pour qu'ils puissent être inscrit au bout de six mois sur la liste électorale.

Le Conseil constitutionnel a toutefois maintenu le livret, jugeant qu'il était moins contraignant car nécessitant un seul visa par an, ainsi que l'obligation de choisir une commune de rattachement. Il n'a pas non plus censuré la disposition prévoyant que le nombre de personnes détentrices d'un titre de circulation rattachées à une commune, ne doit pas dépasser 3 % de la population de celle-ci. Le rattachement est prononcé par le Préfet après avis du maire.

Cette législation est "hors du droit commun" selon la Fédération nationale des associations solidaires d'action

11

avec les Tsiganes et les Gens du voyage (FNASAT) qui s'insurge contre cette décision . la FNASAT envisage de saisir les instances européennes (dont la Cour européenne des droits de l'Homme) pour défendre le droit à la libre circulation des gens du voyage(toujours d'après le site de youphil.com).

12

La Haute autorité de lutte contre les discriminations (HALDE) a considéré que « l'obligation de détenir un

8

http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Vos-demarches/Declarations-autorisations-et-habilitations/Livrets-et-carnets-de-circulation/Obtenir-un-livret-de-circulation-modele-A?&spl_f=

9

<http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Vos-demarches/Declarations-autorisations-et-habilitations/Livrets-et-carnets-de-circulation>

10

<http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/L-accueil-et-l-accompagnement-des-gens-du-voyage>

11

<http://www.youphil.com/fr/article/05732-livret-de-circulation-gens-du-voyage-conseil-constitutionnel?ypcli=ano>

12

Délibération de la HALDE n°2007-372 du 17 décembre 2007

titre de circulation ne respectait pas le principe de non-discrimination de la convention européenne des droits de l'homme et la liberté de circulation inscrite au protocole n°4 à la convention ».

13

Dans ce contexte le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault a missionné le Préfet Hubert Derache pour assister le Gouvernement et donner ses conclusions en avril 2013 sur notamment la perspective de supprimer ce livret de circulation, du maintien ou non du rattachement à une commune, du seuil de 3% de la population comme quota des gens du voyage. Le haut fonctionnaire préconise la suppression de ces deux derniers éléments, établissant une différence de statut entre les citoyens français. Il dit que par la propriété ou la

14 15

location d'un terrain ou dans le cadre d'un CCAS¹⁴ ou CIAS¹⁵, les voyageurs disposent d'une adresse réelle qui rend inutile le « pseudo domicile » imposé par la commune de rattachement. « En ce qui concerne, la question particulière du maintien (ou non) d'un seuil, on estime sur plus de 36 000 communes à un peu moins de 300 (soit moins de 1%) celles pour lequel ce chiffre est atteint, voire dépassé. »

Concernant les collectivités territoriales, le préfet reprend les préconisations faites par ses prédécesseurs : il propose le transfert des compétences aux intercommunalités. Ce document a été étudié par Cécile Duflot, Manuel Valls et les parlementaires socialistes lors d'une réunion de travail à l'assemblée nationale mercredi 17 juillet 2013.

Un texte proposé à l'Assemblée en 2013 par le député socialiste Raimbourg souhaite mettre fin au "livret de circulation" des gens du voyage, anticonstitutionnel, selon le député.

Ce sont des citoyens français à part entière. A ce titre ils peuvent obtenir une carte nationale d'identité mais ils semblent qu'il soit difficile de l'obtenir, certaines préfectures rendant les démarches difficiles.

Voici un exemple de carte d'identité :



13

Rapport au Premier Ministre, juillet 2013, « Appui à la définition d'une stratégie interministérielle renouvelée concernant la situation des gens du voyage », Hubert Derache (Préfet)

14

CCAS : centre communal d'action sociale

15

CIAS : centre intercommunal d'action sociale

2 Droits des gens du voyage

Les aires d'accueil et compétences de gestion

> L'adoption de la loi Besson du 31 mai 1990, article 28, crée, pour la première fois en France, une obligation légale d'accueil des gens du voyage pour les communes de plus de 5000 habitants. Mais les effets

16

avait été insuffisants : 4085 emplacements aménagés .

> La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage (dite seconde loi Besson) vise à passer à une obligation effective. L'objectif est de rendre possible une "cohabitation harmonieuse de toutes les composantes sur le territoire national et créer un équilibre satisfaisant entre la liberté constitutionnelle d'aller et de venir et le souci légitime des élus locaux d'éviter les installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec les administrés".

En vertu des dispositions de l'article 9 de la loi du 5 juillet 2000 et dès lors qu'une commune s'est dotée d'une aire d'accueil aménagée répondant aux critères de la loi, le maire peut prendre un arrêté interdisant toute installation en dehors de cette aire. Les communes peuvent donc prendre des mesures contre les stationnements illicites.

Ce texte impose aux communes de plus de 5 000 habitants de créer une aire pour les gens du voyage et aux départements de s'organiser pour accueillir les rassemblements estivaux en mettant à disposition des «aires de grand passage» pouvant accueillir jusqu'à 150 caravanes.

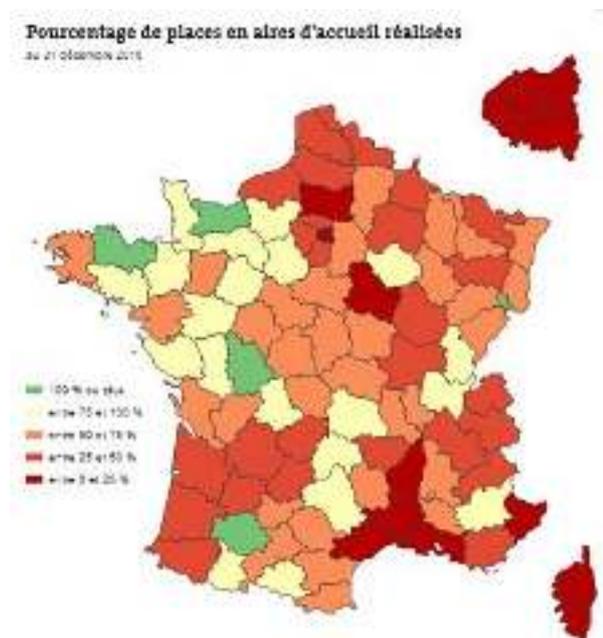
Mais en 2013, la loi reste très inégalement appliquée, selon les régions. D'après un rapport rendu public de la Cour des comptes, il y aurait en 2010 à minima entre 250 000 et 300 000 personnes qualifiées de gens du

17

voyage . Au 31 décembre 2010, le taux de réalisation des aires de grand passage au niveau national est de

18

seulement 29,4%, contre 52% des places prévues en aires d'accueil .



16

Rapport de la Cour des Comptes, octobre 2012, L'accueil et l'accompagnement des gens du voyage.

17

<http://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/L-accueil-et-l-accompagnement-des-gens-du-voyage>

18

<http://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/L-accueil-et-l-accompagnement-des-gens-du-voyage>

Ces chiffres fournissent aux missions évangéliques une justification à leurs installations illicites sur les terrains publics des collectivités ignorant la loi.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage, signé conjointement par le préfet et le président du conseil général est au cœur des mesures mises en place.

A noter dans le Rhône : le travail de réactualisation imposé par la loi de juillet 2000 a été lancé conjointement par l'État, la Communauté Urbaine et le Conseil Général. Le schéma a été approuvé le 22 avril 2003.

En 2004, le gouvernement après avoir fait voter de nouvelles sanctions contre les stationnements irréguliers dans la loi sur la sécurité intérieure, a accordé aux communes un nouveau délai de 2 ans pour répondre à leurs obligations d'accueil des gens du voyage, via un amendement à la loi sur les libertés locales.

En juillet 2013, le rapport du Préfet Derache traite de la question de la réalisation effective des aires d'accueil et de l'harmonisation des modalités de gestion.

Le député socialiste de Loire-Atlantique Dominique Raimbourg a soumis une proposition de loi sur l'accueil des gens du voyage, le 16 juillet 2013 (présentée à l'Assemblée le 17 juin). Débattu au sein de la majorité, le texte est ouvertement soutenu par le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls. Il s'agit de mettre en place un « mécanisme coercitif, un peu sur le modèle de la loi sur la construction des HLM, qui vise à ce qu'on puisse prendre l'argent à la commune qui refuse absolument les aires d'accueil prévues par la loi Besson ».

Des contraintes financières seraient imposées aux communes qui refusent d'appliquer la loi Besson : les préfets auraient la possibilité de saisir une partie du budget des municipalités.

En cas d'occupation illicite d'un terrain, dès lors que la commune a rempli ses obligations et qu'il existe une aire de stationnement régulier dans un périmètre de 20 km à la ronde, M. Raimbourg propose « qu'on étende cette procédure d'évacuation plus rapide pour des gens qui n'ont pas respecté la loi ». Concrètement, a-t-il précisé, « au bout de 24 heures, le préfet peut prendre aussitôt un arrêté d'expulsion ». Toutefois, « avant l'intervention musclée, il y a la possibilité de dresser des procès-verbaux, de prendre le numéro des caravanes », a-t-il dit, assurant qu'« il y a bien des moyens de pression avant que les hélicoptères et les préfets arrivent ».

Manuel Valls à exiger l'ajout d'une contrepartie permettant aux maires d'expulser « plus facilement » les gens du voyage enfreignant la loi dans les villes jouant le jeu. Le préfet pourrait ainsi ordonner « l'évacuation » des terrains sous vingt-quatre heures, sans passer par un référé de justice.

Les accès aux droits sociaux, à la santé et à la solidarité

La seconde loi Besson (2000) avait prévue des mesures d'accompagnement dans le domaine social et dans celui de la scolarisation des enfants. En 2013, le rapport Derache définit les principes directeurs d'une politique d'accès aux droits sociaux, à la santé et à la solidarité.

Commission nationale consultative

Le rapport Derache propose l'amélioration de la coordination interministérielle et l'évolution du rôle et du positionnement de la commission nationale consultative des gens du voyage.

II Sur le territoire du Grand Lyon

1. Comment la loi est déclinée sur le territoire du Grand Lyon : Le schéma départemental

Nous nous sommes appuyés sur le schéma d'accueil des gens du voyage du Rhône établi pour la période 2011-2017. Le bilan qu'il dresse est antérieur à cette période puisqu'il s'agit de celui de 2010. Ce sont les orientations à suivre qui sont définies pour la période 2011-2017. Pour ce faire, le travail a été divisé en trois parties chacune étudiée par un groupe de travail spécifique : accompagnement social, scolarisation et sédentarisation. Le tableau ci-dessous, réalisé d'après les informations du schéma départemental, permet de connaître les institutions qui ont piloté le groupe de travail et celles qui ont participé :

	Accompagnement social	Scolarisation	Sédentarisation
Etat (sous forme des services déconcentrés)	DDT <i>Direction Départementale des Territoires</i> DDCS <i>Direction Départementale de la Cohésion Sociale</i> DIRECCTE <i>Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi</i>	Education Nationale, Pilote DDT	DDT, Pilote DDCS
Département	Pilote	Présent	Présent
Grand Lyon	Présent	Présent	Présent
Commune	CCAS <i>Centres communaux d'Action Sociale</i>		
Association	ARTAG <i>Association Régionale des Tsiganes et de leurs Amis Gadjé</i>	ARTAG ASET <i>Aide à la Scolarisation des Enfants Tsiganes</i>	ARTAG
Autres			Bailleurs sociaux

Remarque : On peut noter également l'implication des EPCI au travers de la réalisation d'un diagnostic sur le fonctionnement des aires d'accueil.

On se rend compte que l'Etat est deux fois pilote des trois groupes de réflexion. Ainsi, on peut comprendre que le substantif « Départemental » dans le terme « Schéma Départemental » est relatif à une délimitation géographique et non pas de gouvernance (bien que dans le cas de la réflexion sur les aires de grand passage, la limite a été élargie aux départements limitrophes).

D'après le site du gouvernement ¹⁹ : « l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction issue de la loi n° 2010-1533 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, transfère les pouvoirs de police spéciale du maire concernant le stationnement des résidences mobiles au président de l'EPCI à fiscalité propre compétent en matière d'accueil des gens du voyage sauf dans les communes membres pour lesquelles les maires

ont notifié leur opposition à ce transfert». On peut donc interpréter le schéma départemental comme un cahier des charges établi entre l'Etat, le département et les EPCI. Il définit les grandes directives à suivre et les objectifs à atteindre. Ainsi, le Grand Lyon est à même de gérer comme bon lui semble sa politique vis-à-vis des aires d'accueil à condition que les objectifs soient atteints. Toutefois, il est précisé dans le schéma départemental la nécessité d'harmoniser les politiques des différentes EPCI sur le département ce qui se fait au moyen de convention et de règlement types.

Le schéma départemental fournit également des données permettant de chiffrer la réalisation des objectifs en termes de nombre d'aires :

Collectivités	Aires prévues	Aires réalisées	Places prévues	Places réalisées	Aires financées	Places financées
Grand Lyon	24	19	418	330 (79 %)	2 (Ecully et Corbas)	26
Reste du département	16	8	285	154 (54%)	3 (Arnas , Savigny et l'Arbresle)	76
TOTAL RHONE	40	27	703	484 (69%)	5	102

On se rend alors compte que le Grand Lyon a rempli ses objectifs à presque 80% (83% en prenant en compte les aires en cours de réalisation) alors que la moyenne nationale se situe plutôt autour des 67% (réalisées et en cours de réalisation confondues). On peut également noter pour comparer que

le taux de réalisation de l'Ile de France est de 35%²⁰.

Pour les objectifs liés à l'accompagnement social, à la scolarisation et à la prise en compte du phénomène de sédentarisation, le schéma départemental ne sépare pas les résultats du Grand Lyon du reste du département. Néanmoins, en vue de la répartition des aires d'accueil sur le département, on peut estimer que ces chiffres reflètent grandement ceux du Grand Lyon. En effet, celles-ci sont largement concentrées dans le Grand Lyon.

Bilan de l'accompagnement scolaire réalisé d'après les chiffres du schéma départemental :

Type d'établissement scolaire	Augmentation de la scolarisation en % entre 2003 et 2009
Ecole maternelle et primaire	35%
Collège (+CNED)	79%

Malheureusement, nous n'avons pas trouvé de moyenne nationale pour comparer ces résultats. On peut tout de même établir quelques remarques quand à cette augmentation impressionnante du nombre d'enfants scolarisés. Madame Chanal Martine de la Direction de l'Habitat et du Développement Solidaire Urbain nous a précisé que les chiffres ne reflétaient pas vraiment la vérité dans la mesure où de nombreux enfants s'inscrivaient sans se rendre une seule fois à l'école. Elle regrette également qu'un seul bachelier se soit présenté depuis son entrée en fonction. Elle a également souligné la difficulté de mettre en place un suivi spécifique pour inciter les enfants à

²⁰

<http://www.mipes.org/-Des-Gens-du-voyage-en-Ile-de-.html>

étudier.

III Ressentis des différents acteurs

Après avoir fait un état des lieux de la législation nationale qui régit le mode de vie des itinérants, nous avons étudié, dans un second temps, une déclinaison locale avec notamment la gestion des aires d'accueil à l'échelle du Grand Lyon. Cette troisième partie a pour ambition de faire émerger les enjeux autour des aires d'accueil en donnant la parole aux usagers de ces aires et à leurs représentants. En s'appuyant sur une partie

21

de la bibliographie incontournable en la matière, nous commencerons par faire émerger les éléments prégnants autour des thématiques d'une part de l'identité de la communauté et du voyage, et d'autre part des aires d'accueil. Puis, fort de cette première approche et de nos interrogations plus personnelles, nous avons façonné un questionnaire à destination des usagers de ces aires d'accueil que nous avons rencontrés afin de mettre en lumière d'éventuelle concordance ou contradiction vis à vis de nos lectures. Nous avons réalisé une synthèse de nos discussions avec le Directeur de l'Artag, Monsieur Xavier Pousset, des habitants des aires de Lyon 7^{ème} et des artistes rencontrés lors du festival « Itinérances Tsiganes » qui s'est tenu du 5 novembre au 5 décembre 2014.

1. Analyse quantitative : synthèse de quelques travaux d'études sur les modes de vie des gens du voyage

1.1 Identité et voyage

La légende veut que les gens du voyage lorsqu'ils arrivent en Europe Occidentale doivent faire sept ans de pénitence imposés par le Pape comme apostats de la foi chrétienne, héritage des tribus devenues chrétienne

22

dans l'Empire Byzantin. Un autre récit ancré dans les traditions explique que les ancêtres de Tsiganes lors d'une bataille traversaient la mer salée, la « Porsaida », arrêté à mi-chemin, l'eau les engloutit et les quelques

23

rescapés qui ont pu s'échapper, étaient alors condamnés à une vie errante. Les légendes battissent parfois les théories, cette vie d'errance ancestrale contribue à alimenter les différents points de vue quant à l'origine du peuple Tsigane : les Indes, l'Égypte, le Caucase et autres contrées lointaines. Les études linguistiques étayent la piste de l'actuelle Inde et Iran. Les documents historiques estiment l'arrivée des Tsiganes en France

24

en 1419. Une estimation minimale de la population Tsigane était de 300 000 membres en 2009.

Les raisons de leurs migrations sont diverses, l'hostilité les pousse à se déplacer en espérant des terres plus accueillantes, on parle alors de nomadisme conjoncturel. Le voyage aide aux rapprochements (mariages) mais favorise la séparation en cas de conflit. En effet, ces raisons sociales provoquent la migration. Par ailleurs, la fonction économique du voyage est importante, pour les artisans, commerçants ou artistes, le voyage permet d'éviter la concentration des activités en un endroit. Ces migrations constituent le nomadisme structurel. Le travail, la famille et la religion sont pensés autour du voyage.

Ainsi la mobilité par choix ou obligation est clairement un mode de vie. Le rapprochement des communautés indépendamment du lieu où elles se trouvent induit l'émergence d'une identité Tsigane supranationale, un peuple lié par sa culture et sa langue.

21

Bibliographie mise à disposition par l'Artag : « connaissance des Gens du Voyage »

22

Source : Vaux de Foletier, 1961

23

Source : Gôrres, 1882

24

Source : Vaux de Foletier et Kenrick

Il est à noter que ce mode de vie du voyage n'est reconnu en Europe de manière institutionnelle que dans deux pays que sont la France et l'Irlande. En France, la libre circulation est constitutionnelle, en revanche, l'Allemagne et la Suisse ne reconnaissent pas ce mode de vie.

1.2 Les aires d'accueil

25

De l'aire d'accueil à l'aire de réclusion : le plan des terrains d'accueil incite à un alignement de cases avec la maison du gardien à l'entrée et un centre qui fait office de centre social. Loin de l'organisation spontanée,

26

la puissance publique réglemente et impose un mode de fonctionnement .

Depuis les années 1960 s'est développée une mise en tutelle associative avec des organisations qui prennent des formes administratives. Les professionnels du social prennent le relais et deux visions s'affrontent : l'association financée par l'État sous couvert de paternalisme actif et l'organisation indépendante qui a vocation à faire exister dans le débat public la cause Tsigane pour porter un message communautaire, ces organisations Tsiganes sont des forces vives de revendication.

Toutes nos lectures concordent pour dire que l'aire d'accueil est comme un ancrage qui favorise la fréquentation des manifestations et des équipements culturels par les Voyageurs. Certaines interrogations reviennent régulièrement, à savoir : Sont-ils des usagers comme les autres qui utilisent les équipements et service publics ? Dans ce contexte doivent-ils être soumis à l'impôt au même titre qu'un citoyen sédentaire ?

Les aires d'accueil contribuent également à des moments d'intégrations par l'apprentissage des modes de vies sédentaires telles que l'informatique ou encore les nouvelles technologies. Le sentiment de deux univers qui restent étranges l'un à l'autre et malgré cela restent important dans les esprits des voyageurs.

2. Préparation à l'analyse qualitative : le questionnaire

Cette étape constitue une préparation à notre analyse qualitative. Les premières lectures ont permis de poser quelques enjeux autour du mode de vie itinérant et de leur lieu de vie. Fort de ces éléments et de nos interrogations, nous avons mis en place ce questionnaire pour préparer nos entretiens. Il n'a pas forcément été systématiquement suivi, mais il nous a servi de trame lors de nos échanges qui parfois étaient informels et improvisés, puis parfois plus structurés et préparés.

2.1 Questionnement autour des thématiques : identité et voyage

Tsiganes et gadjés constituent-ils pour vous un seul peuple ?

Considérez-vous les Tziganes comme une communauté, une minorité, des étrangers ?

Vous sentez vous rejeter ? Directement indirectement violemment ?

Quelles sont les origines du mode vie par le voyage ?

La mobilité est-elle un choix ou une obligation ?

Que représente pour vous les frontières ?

2.2 Questionnement autour des aires d'accueil

Comment percevez-vous les aires d'accueil ?

Avez-vous utilisé toutes les aires du Grand Lyon (montrer une carte) ?

Si oui quelles sont les différences significatives entre elles ?

Les aires répondent-elles à vos besoins ?

25

Intervention de Marc Bordigoni - TNP de Villeurbanne - 8 novembre 2010

26

Source : Jean-Pierre Liégeois, *Roms et Tsiganes*

Quelles est la durée moyenne au sein d'une aire ?
Sont-elles, pour vous des structures de long terme ?
Voyez-vous une alternative aux aires d'accueil ?
Les aires sont-elles ouvertes vers le gadjé ?
Comment s'y agencent les espaces intimes, collectifs ou publics ?

3. Analyse qualitative : Nos échanges avec la communauté des gens du voyage

Nous avons visité l'une des trois aires d'accueil de grand passage, celle de Saint bonnet de Mure

3.1 Synthèse des réponses recueillies

3.1.1 Identité et voyage

Nous avons rencontré le Directeur de l'Association Régionale des Tsiganes et de leurs Amis Gadjé (L'ARTAG) qui est fédérée à la Fédération Nationale d'Action Solidaires Auprès des Tsiganes (FNASAT). L'ARTAG est l'interlocuteur reconnu des pouvoirs publics, communes, regroupements de communes, acteurs sociaux de terrains. Il contribue à tisser un lien entre les voyageurs et les gadjés. Il a pour objectif notamment de réagir contre les préjugés, injustices et ségrégations en s'appuyant sur le vecteur de l'inter-culturalité.

Monsieur Xavier Pousset nous disait que les Tsiganes ne se reconnaissaient pas forcément dans le terme « gens du voyage ». C'est une dénomination administrative. Les voyageurs font partie d'ethnies qui se sont formées au cours de l'histoire. Tous partis du nord de l'Inde, ils sont Manouche (Nord de la France, Alsace), Roms (pays de l'est), Gitans (Espagne et sud de la France), Sinti (Italie, cousin des manouches, ils ont le même tronc commun) ou encore Yéniche qui pour des raisons essentiellement économiques ont choisi de vivre de manière itinérante.

Une tendance se dégage, à savoir le fait que les voyageurs font une halte en hiver pour se retrouver en famille, et notamment retrouver les voyageurs qui se sont sédentarisés, en exemple, les personnes âgées qui n'ont plus la santé pour voyager. Puis, durant les périodes estivales (environ mars à novembre) c'est plutôt le voyage qui prime. Mandy une adolescente disait: « On a l'habitude de voyager, rester trop ça m'énerve et voyager, c'est aussi avoir beaucoup d'amis ». Les raisons familiales, le lien social ou encore l'aspect économique conditionnent ce mode de vie car les métiers qu'ils pratiquent sont très orientés vers la clientèle : spectacle, ferrailleur, élagueur,... On retrouve de nombreux métiers très pratiqués dans la communauté et ce mode de vie permet une bonne répartition des métiers sur le territoire et limite la concurrence en son sein. On retrouve dans les dire des usagers les écrits de Jean-Pierre Liégeois (source ?).

Dans l'imaginaire de nombreuses personnes Tsiganes, aller voir ce qui se passe ailleurs, c'est une opportunité de trouver une vie meilleure. Même si les adultes sont conscients qu'ils ne trouveront pas forcément mieux, il est plaisant de le penser. Plus concrètement, il est intéressant de pouvoir quitter un travail pénible ou un environnement particulièrement hostile. Ce qui fait consensus chez les voyageurs c'est qu'il y a tellement de choses à voir que le voyage est naturel. La religion guide leur itinéraire : « Je suis chrétienne, je vais dans les pays religieux ». Les témoignages pour montrer l'intérêt qu'ils ont pour le voyage sont nombreux, parmi eux : « Quand on arrive c'est lent, on prend notre temps, quand on part c'est rapide ». Une formule résume bien la situation, il aime partir pour revenir.

Le mariage et la caravane sont au sein de la communauté des symboles de premier ordre. Ils sont le passage obligatoire à la vie d'adulte et pour une reconnaissance de la communauté. Un acte fondateur de la communauté est la transmission, la perpétuation de la communauté. Les femmes accouchent très jeunes. Ce passage à la vie d'adulte, ce traduit par cette capacité à faire vivre la communauté qui n'est pas dans la demande, la communauté met un point d'honneur à autosuffir.

3.1.2 Positionnement des aires

L'incompréhension est un peu le maître mot entre les gens du voyage et les gadjés. « Les autres croient que

je suis pauvre et que les gitans c'est des merdes... On paie l'eau, les impôts, l'eau courante ». Ce sont des mots durs qui marquent bien une scission entre deux modes de vie qui ont du mal à se comprendre et qui porte des expériences de vie communes douloureuses. Un habitant dit en parlant des gadjés : « Ils nous aiment quand ça les arrange », il faisait allusion au rassemblement religieux lors de pèlerinage durant lequel la cohabitation se passe bien. Puis il ajoute : « par contre si on s'installe près de leur maison on n'est plus les bienvenus ». La conférence de Marc Bordignon du 8 novembre 2010, intitulée « ces gens-là » qui s'est déroulée à la maison des passages avait pour thème le mal être de cette communauté vis à vis de son environnement. Il explique que les mots échangés peuvent être très durs et qu'ils restent dans les esprits. Même si la situation s'améliore depuis la loi Besson qui préconise des aires d'accueil proches des écoles, des services, médecins et autres démarches administratives, le stationnement reste une question cruciale et tant que la situation ne devient pas pérenne, les incompréhensions perdureront. Cette problématique du positionnement des aires est autant plus importante que les aires sont aussi des espaces de loisirs pour les enfants.

Le schéma départemental a été signé en 2003. Ce n'est qu'à partir de 2005 que le Rhône a mené une politique de développement des aires qui a permis d'atteindre en 2013, les 24 aires en services sur les 36 requises. Les aires nouvelles ont gagné en qualité, en intégration, et en fonctionnalité. M. Xavier Pousset attribue ce développement d'une part à la qualité du Préfet du Rhône, M. Jean-Pierre Lacroix, qui a impulsé une réelle dynamique et d'autre part à la prise en main du problème des aires par le Grand Lyon. Cette période a permis au Rhône de rattraper le retard pris notamment sur les aires Bretonnes qui aujourd'hui encore sont les plus appréciées des usagers. En 2013, l'Artag constate que la fréquentation des aires du Rhône a nettement augmenté en hiver, c'est un signe qui montre que le Rhône propose une meilleure offre d'accueil.

Le positionnement des aires d'accueil est un élément qui cristallise les rancœurs au sein de la communauté des gens du voyage et des gadjés. D'une manière générale, et le Rhône n'échappe pas à ce constat, les aires d'accueil se situent dans des lieux non destinés a priori à l'habitat. Selon les usagers, se sont des lieux où on y dort mal, les enfants tombent souvent malades. Les nuisances y sont nombreuses notamment lorsqu'elles se situent proches des lignes de chemins de fer. Le rapport d'activité de l'ARTAG vient confirmer les dires des usagers des aires, puisqu'en 2010 de nombreuses aires recensées sont en périphérie de la ville (Vaulx en Velin), en ville à proximité immédiate d'un tunnel et déchetterie (celle de Lyon 9eme), en zone rouge inondable **Trévoux**. La puissance publique le justifie en indiquant que se sont des stationnements et non des logements.

Cibler les zones AU qui sont destinées à être aménagées en logement pour y construire des aires d'accueil est le pari fait par la collectivité de Grenade près de Toulouse. Le retour d'expérience est positif puisque tous les lotissements construits à proximité immédiate de l'aire ont été vendus. Cette expérience est marginale, puisque la pratique commune en France est plutôt d'installer ces aires dans des zones dans lesquelles il n'est pas prévu d'habitation d'un point de vue réglementaire. En effet, ce sont des terrains qui en général ont été reclassés pour les rendre conformes à accueillir les aires. Ce postulat révèle que le portage politique de ces dossiers est compliqué.

Le fait de les éloigner des transports en commun les empêche d'être autonome et de faciliter le contact avec les populations sédentaires, ainsi que leur intégration. En effet, mieux penser la localisation d'une aire d'accueil, c'est améliorer les relations entre les populations.

« Aujourd'hui les forces de l'ordre sont extrêmement réactives lorsqu'on arrive dans une commune. Quinze minutes après l'arrêt de la caravane, la police arrive et contrôle. Les jeunes ont en marre de ces contrôles systématiques. On ne reste pas longtemps car la police nous fait partir. Ça fait plus de 600 ans qu'on est en France, on est français, on était là avant la pluie. ». Par ailleurs, il s'est avéré que les communes préféreraient parfois payer plus cher une implantation à l'écart de la ville pour rendre le terrain viabilisé plutôt que de prévoir des aires à proximité des habitations et moins coûteuses, ce qui montre que l'argument du coût des aires pour ne pas les réaliser a des limites.

3.1.3 Une aire d'accueil pour trois définitions

Trois visions émergent quant à la définition des aires d'accueil, celle du législateur qui définit l'aire au sein des lois, du politique en charge de faire appliquer les lois et des voyageurs qui l'utilisent au quotidien.

Certaines aires donnent l'image stigmatisante de campement ce qui est le cas de celle de Vaulx-en-Velin (*Cf. photo ci-contre, source : Artag*). De plus, les problèmes techniques récurrents des aires ne participent pas à une bonne entente entre usagers et service gestionnaire des aires, la maintenance et l'entretien doivent être à la hauteur de la redevance journalière 3€ par jour. En effet, les gens du voyage financent leur habitation par le biais de perpétuel crédit renouvelé tous les 7 ans à des taux astronomiques (autour de 22%) et paient leur emplacement (2 places) qui pourrait s'apparenter à un impôt local type taxe d'habitation. C'est la principale raison pour laquelle ils ne paient pas d'ailleurs cette taxe. Par ailleurs, ils sont assujettis à l'impôt sur les revenus et autres charges qui régissent la vie ordinaire.

La définition même d'une place porte à confusion. Au sens de la loi Besson, une place représente 75m² qui coûte à son usager 1,5€/jour or pour une famille une place c'est 150m², en effet, un sanitaire est prévu pour deux places au sens de l'administration. En exemple, l'aire d'accueil de Reyrieux qui a dû faire l'objet d'un aménagement pour masquer l'accès aux WC ou encore la prise TV systématiquement revendiquée par les usagers et qui n'est pas prévue parmi les équipements des aires alors que c'est un élément incontournable dans les logements classiques.

La puissance publique construit les aires et organise les emplacements, les sanitaires qui rappellent ceux des camping. Pour l'administration les aires sont des aires de passages, des stationnements. Or pour les gens du voyage ce sont des lieux d'habitation, c'est pourquoi elle demande à individualiser (par famille) les équipements de base (sanitaire et douche), ce qui permettrait aux familles de se les approprier et éviter les dégradations.

Le reproche fait par les usagers autour de l'organisation des aires est de penser les aires communes en urbanisme de stationnement et non de logement ne permettant pas l'intimité au sein d'une famille alors que les regroupements se font en famille.

Face à ces aires qui ne répondent pas aux attentes des usagers, un phénomène d'auto-construction peut apparaître, souvent en dehors de ces aires d'accueil sur des terrains abandonnés. Ces auto-construction deviennent par la suite des aires d'accueils.

Les dysfonctionnements techniques récurrents sont tant sur les équipements individuels que collectifs. L'usure prématurée semble mettre en cause plutôt la construction que l'utilisateur. L'Artag dans le cadre de son inventaire annuel réalise un état des lieux qui confirme les dires des usagers des aires d'accueils. **Ci-dessous une synthèse des malfaçons et dysfonctionnements récurrents au sein des aires d'accueil :**

Dans un ordre englobant vient l'ethnie, le groupe familial, et le corps de métier. Cette structure organisationnelle conditionne les regroupements au sein des aires d'accueils.

Les répartitions des tâches sont claires et se transmettent de génération en génération, les Filles aide leurs mamans pour les tâches ménagères, la cuisine et plus généralement l'organisation de la vie interne à la caravane. Quant aux garçons ils accompagnent leurs pères dans les activités extérieures. Les possibilités de scolarisation des enfants sont devenues au cours du temps un élément de choix du lieu et de la durée des haltes au sein des aires d'accueil. Alors qu'auparavant la scolarisation des enfants étaient spontanée en lien direct avec le maître d'école, aujourd'hui, une fois arrivé sur une aire d'accueil, il faut passer par le Maire, voire par l'Éducation Nationale si des difficultés se présentent. Le taux de scolarisation faible, chute à partir du collège (moins de 40% des enfants sont scolarisés). M. Xavier Pousset parle de « consensus mou ». Les parents ne sont pas regardant sur l'assiduité des enfants et l'administration ferme les yeux. Les enfants ont une perception de l'école qui les contraint et les éloigne de leur liberté de se déplacer. Rester assis pendant des heures semble chose aisée pour un sédentaire mais pas forcément naturelle pour un voyageur. Par ailleurs, culturellement, la stabilité pour les enfants c'est les parents. L'enfant est très autonome et du coup le

rapport avec la société ordinaire et ses règles est compliqué. Ce sont tous ces éléments mis bout à bout qui explique le taux de déscolarisation. D'après Xavier Pousset, l'enfant n'est pas singulier dans la communauté et le devient à l'école ce qui risque de le différencier des autres et de le mettre en difficulté. En exemple, ceux qui font des études supérieures ont les plus grandes difficultés à rester dans la communauté. Les aires d'accueil peuvent s'avérer être une solution. En effet, au sein des aires, on retrouve parfois, les camions écoles qui rejoignent ces lieux de vie et qui accueillent quelques heures par semaine les enfants des aires d'accueil. Cette structure scolaire permet à des enfants de tout âge de connaître une pré-scolarisation, c'est une première initiation à l'école et un dispositif de passerelle vers le milieu scolaire dit ordinaire.

3.1.4 Alternatives aux aires : les terrains familiaux, habitats spécifiques

Face à la difficulté de création d'aires d'accueil et à leur positionnement non acceptable, les gens du voyage, depuis 2008 entament des procédures pour louer ou acheter des terrains. Ils décident de s'unir pour acheter des terrains familiaux qui leur serviraient à la fois de point d'arrêt entre les voyages mais aussi de lieux de vie permanent pour les personnes de la famille qui ne peuvent plus voyager. Cependant, ils rencontrent des difficultés, soit on leur refuse l'achat ou la location, soit leur terrain une fois acquis fait l'objet de plaintes récurrentes, de coupure d'électricité ou d'interdiction de construire décidée a posteriori. Les communes n'hésitent pas à modifier leurs outils de planification, notamment le PLU pour contrecarrer ces projets.

Face à ce constat, une alternative est le terrain familial. En 2010, trois sites dans le Rhône au sein des communes de St-Priest/Rillieux-la-Pape/Vénissieux ont vu le jour. Le terrain familial est un outil créé par décret en 2003 (circulaire Perben) qui vise à la réalisation d'espaces de vie adaptés pour accueillir les caravanes mais pour un habitat permanent. Ces terrains sont en quelques sortes des aires d'accueil améliorées avec des sanitaires, douche et coin cuisine individualisé.

Les habitats spécifiques sont également une forme d'habitat qui se développe dans le Rhône, aujourd'hui au nombre de 150. Ces dispositifs sont des PLAI réservés, en pratique et non dans les règlements, exclusivement aux gens du voyage. Le mouvement naturel au sein de ces habitats spécifiques est le passage en habitat classique. Ce phénomène s'associe à un parcours par étape qui permet aux gens du voyage de se sédentariser progressivement.

3.1.5 La dimension culturelle des aires

Le fait d'accueillir les voyageurs pendant 28 jours (Boisse), un mois renouvelable, ou 6, 9 mois (dans le Rhône) a des conséquences prégnantes sur les mode de vie. Le Rhône fait partie des départements qui permettent d'accueillir les gens du voyage au sein des aires le plus longtemps, ce qui a un impact positif sur l'intégration des usagers vis à vis des gadjés. Selon Xavier Pousset, plus la durée est longue plus elle incite à une transformation culturelle en faveur de la sédentarisation

L'État identifie 3 catégories de gens des voyage : les itinérants, les semi-sédentaires (voyage 2 à 3 fois par an) et les sédentaires. L'Artag en identifie une de plus les quasi-sédentaires qui ne bouges pas par peur de ne pas trouver de places. Cette classification est fondamentale pour comprendre les usagers des aires et les difficultés inhérentes à leur bon fonctionnement.

Par ailleurs, certaines familles occupent les aires d'accueil de manière prolongée et dépassent les durées limitées par la législation, soit parce qu'ils ont été évacués de leur stationnement illicite (en exemple les 40 familles qui campaient à Feyzin et qui ont été délogés en 2006. soit pour des raisons économique, familiale, médicale, ou de scolarisation des enfants. Ils ont décidé d'arrêter leur voyage temporairement ou définitivement. Pour ces familles les accompagnements qui sont mis en place pour trouver des logements restent très limités.

Le dépassement des délais est donc fréquent, il aboutit à des procédures d'expulsion longue et empêche les voyageurs de trouver des places disponibles. L'accès à l'habitat des sédentaires est un élément important pour le bon fonctionnement des aires d'accueil.

La part de la population âgée de la communauté des gens du voyage n'hésite pas à se sédentariser. La

communauté a une approche très familiale d'aborder les soucis de santé, ils n'hésitent pas à rompre leur mode vie. Et se pose alors la question des délais administratifs d'occupation des aires d'accueil.

Les personnes vieillissantes demandent des prolongations puisque leur demande de terrain familial pour se poser et accueillir leur famille est très compliquée. Les voyageurs sédentaires souhaitent une maison individuelle en conservant leur caravane

3.2 Interview de Sylvana BEQULI réalisée le 6/11/2013

Nous avons fait le choix de mettre en avant l'entretien individuel de Madame Sylvana Bequeri dont le contenu figure dans la partie 3. En effet, son intervention donne du sens à l'analyse que nous avons menée au préalable, puis elle évoque ce phénomène de transformation culturelle, qui n'est pas étranger aux aires d'accueil, en œuvre au sein de la communauté.

*Sylvana, pouvez-vous rapidement vous présenter s'il vous plaît ?

Je fais partie de la communauté des gens du voyage. Je suis actuellement mère de deux enfants, j'habite en caravane dans l'aire d'accueil St-Bonnet de Mûre et je travaille à l'ARTAG.

*Dans quel contexte vivez-vous ?

Ma famille voyage depuis 1500. Je voyage avec mon mari et mes deux enfants et je viens des terrains familiaux à Marseille. J'ai voyagé en Suisse, en Belgique, mais principalement en France. Cela fait 12 ans que je suis sur Lyon. J'ai testé les aires du Grand Lyon, comme Chassieux et St-Priest. Je suis installée depuis un mois et demi dans cette aire à St-Bonnet de Mûre et je compte y rester encore 6 mois. Je travaille à L'ARTAG depuis 6 mois en CDD. En général, nous voyageons surtout l'été et travaillons dans les marchés, un métier qui est très adapté à notre mode de vie et nous nous installons l'hiver, ce qui nous permet d'être installés lorsque c'est la période d'école pour les enfants. Cependant, je n'ai pas voyagé cet été, à mon grand regret, à cause de mon travail à l'ARTAG, un travail sédentaire. Il faut donc faire des concessions et s'adapter. Nous essayons de nous installer chaque fois dans des aires assez proches, pour que cela soit plus pratique avec le travail et les enfants qui vont à l'école. Nous, les gens du voyage, sommes français et payons des impôts comme tout le monde. Par contre nous n'avons pas de taxe d'habitation, mais en contrepartie, nous ne bénéficions d'aucune aide sociale, comme les APL, mais il nous est permis d'emprunter pour louer une caravane. Mais il faut faire attention à ne pas s'endetter.

*Comment s'organise la vie dans une aire d'accueil ?

Les aires d'accueil du Grand Lyon sont très souvent pleines. Avec des amis dans d'autres aires, nous essayons de nous arranger pour échanger nos places et que tout le monde y trouve son compte. C'est le même principe dans toutes les aires : les emplacements sont répartis les uns à la suite des autres et chaque emplacement est accompagné d'un sanitaire, le loyer est de 3euros par nuit pour l'emplacement, mais nous payons aussi la consommation d'eau et une caution de 100 euros à notre arrivée dans l'aire. Nous recevons notre courrier à l'ARTAG ou à d'autres associations. Il nous est permis de rester 6 mois seulement dans la même aire dans l'année, mais il est possible de revenir les autres années. En ce qui concerne les formalités administratives, à notre arrivée dans l'aire, nous devons présenter le livret de famille, le livret de circulation, l'assurance du véhicule et la carte grise et nous devons signer un contrat.

Au quotidien, je vis de façon tout à fait normal, chacun vit sa vie chez soi, dans sa caravane; je vais au travail, j'emmène les enfants à l'école. La seule différence avec un gadgé, c'est que ma maison est mobile. Il n'y a pas de règles, ni de code à respecter : chacun gère son emplacement à sa manière comme dans un habitat classique. Chacun nettoie son sanitaire et ne s'occupe pas de ce qui se passe chez le voisin. Il n'y a donc pas d'organisation interne et pas de répartition des tâches. Par contre, le ramassage des ordures et l'entretien des espaces verts est normalement fait par le gestionnaire de l'aire, sous la direction de la commune.

*Quel est votre ressenti au sein de ces aires d'accueil ?

Je n'éprouve pas de manque d'intimité, vu que j'ai toujours vécu de cette manière. Le stationnement à long terme dans les aires (6 mois), nous permet de nous projeter pour plusieurs mois et de ne pas vivre au jour le

jour, sous le stress quotidien. Mais avant, nous avions le choix de notre emplacement, aujourd'hui, on nous impose où stationner; j'ai l'impression qu'on est parqué et que c'est un retour aux camps de concentration : l'aire est clôturée d'une barrière avec une seule ouverture pour laisser circuler une caravane.

*Avez-vous perçu des différences entre les aires d'accueil du territoire français ?

Il y a de grandes différences entre les aires d'accueil. Je n'aime pas du tout l'aire de St-Priest: elle est vieille, les portes sont rouillées, il n'y a pas de robinet, les places sont trop petites et il est difficile de manœuvrer. Dans nos sanitaires, nous disposons de toits pour mettre du matériel, comme les machines à laver, mais ici, les avancées des toits sont trop petites et la pluie mouille tout. A St-Bonnet de Mûre, c'est beaucoup mieux, mais on ne peut pas régler la température de l'eau. En revanche, à Chassieux, c'est très bien : il y a du carrelage dans les sanitaires, les avancées des toits sont grandes et les places sont spacieuses.

*Avez-vous l'impression de faire partie d'une communauté ?

Je sens que je fais partie d'une communauté parce que les gens que je fréquente sont principalement des gens du voyage. Mais il y a différentes ethnies des gens du voyage qui ne s'entendent pas forcément et elles ne préfèrent pas se mélanger. Lorsque je vais dans une nouvelle aire, je me renseigne à l'avance, pour savoir si des familles que je connais y sont déjà, cela me rassure. Si ce n'est pas le cas, je préfère ne pas y aller. J'ai des relations avec l'extérieur, grâce à mon travail qui me permet de fréquenter des personnes sédentaires, mais ce n'est pas le cas de tous les gens du voyage, en particuliers les anciens. A cause des médias, les gadgés nous assimilent aux Roms, immigrants étrangers sans papier, qui ne respectent pas les lieux. Les sédentaires ont donc peur de nous, tout comme nous avons peur d'eux et la communauté nous apparaît alors comme un cocon protecteur.

*Une anecdote ?

Ma fille a 5 ans et va à l'école de Manissieux. Pour l'anecdote, une de ses amies gadgée (sédentaire) l'a invitée une première fois chez elle, mais je n'ai pas accepté; l'idée qu'elle se retrouve seule au domicile d'une personne inconnue me faisait peur. La mère de son amie, très gentille et ouverte, l'a donc invitée au bowling. Cette fois-ci, j'ai accepté, car l'idée que ma fille se trouve dans un lieu public et extérieur me rassurait plus. Par la suite, j'ai finalement accepté que ma fille aille au domicile de son amie. En revanche, il m'est encore difficile d'inviter son amie à venir chez nous, car notre mode de vie est totalement différent.

Conclusion

Nous avons souhaité dans cette partie croiser une politique publique et l'appropriation de cette dernière par les gens du voyage. Fort d'une analyse qualitative menée auprès des gens du voyage et du Grand Lyon et d'autre part d'une analyse quantitative avec un état des lieux de la législation et des livrables incontournables, il en ressort des tendances fortes que nous avons souhaité mettre en exergue. Avec des implantations et des propositions d'organisation mal vécues, des aires de qualités différentes, des aires d'accueil qui cristallisent des rapports humains parfois difficiles, l'ensemble des parties prenantes s'accorde à dire que globalement depuis 2005 des progrès significatifs ont été faits. Nous relevons parmi les éléments que nous avons mis en avant deux points qui semblent fondamentaux. Le premier réside dans le rapprochement que font les gens du voyage entre aires d'accueil et leur histoire douloureuse. Les gens du voyage ont un contentieux avec l'État français et sa politique avant même la seconde guerre mondiale qui consistait à les parquer ce qui a facilité le drame subi par la communauté lors de la seconde guerre mondiale. Ceci pourrait expliquer aujourd'hui le regard négatif et de méfiance que porte la communauté sur les aires d'accueil. Le second point est la dimension habitat des aires d'accueil, la puissance publique semble de plus en plus encline à reconnaître cette dimension qui transforme les modes de vie. L'aire d'accueil comme habitation est le premier pas vers une vision du lendemain avec l'émergence de projet court, moyen terme. La loi Besson crée les conditions d'une transformation culturelle qui ne doit pas être de l'ordre de l'assimilation mais du choix. En effet, l'aire d'accueil crée de nouveaux besoins, une nouvelle demande. L'école en est le premier exemple. L'expérience de l'Artag a mis en évidence que les aires sont la première étape de l'aspiration individuelle qui jusqu'à présent n'existait pas au sein de la communauté.

Bibliographie

- Rapport d'activité 2012, Artag et rencontre avec son directeur Monsieur Xavier Pousset
- « Roms et Tsiganes » *Edition : qui sais ?*, Jean-Pierre Liégeois
- Discrimination des gens du voyage, *Obatala 2008*
- Ma famille : les gens du voyage, *M. Xavier Pousset directeur de l'Artag*
- Migrations tsiganes, *Revue des Études Tsiganes*
- Interview de Marc Bordigoni, *Revue des Études Tsiganes*
- Intervention de d'Albert Lévy CIRDEL, *Association Maisons des passages*,
- Qui sont les gens du voyage ? *Association Vent d'ici et d'ailleurs*, 2010
- Les Tsiganes en France : un sort à part, 1939-1946, *E. Filhol, M-C. Hubert, Ed. Perrin, octobre 2009*