



HAL
open science

**Odologie et présence des gens du voyage en France. :
Blocages, passages et nœuds des espaces de vie
voyageurs**
Gaëlla Loiseau

► **To cite this version:**

Gaëlla Loiseau. Odologie et présence des gens du voyage en France. : Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs. Sociologie. Normandie Université, 2019. Français. NNT : 2019NORMLH11 . tel-03270589

HAL Id: tel-03270589

<https://theses.hal.science/tel-03270589>

Submitted on 25 Jun 2021

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.



Normandie Université

THESE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité Sociologie

Préparée au sein de l'université du Havre

Odologie et présence des gens du voyage en France

Blocages, passages et nœuds des espaces de vie voyageurs

Tome 1

Présentée et soutenue par

Gaëlla LOISEAU

**Thèse soutenue publiquement le 24 juin 2019
devant le jury composé de**

M. Michel AGIER	P.U. émérite	Examineur
M. Marc BERNARDOT	P.U.	Codirecteur de thèse
M. Arnaud LE MARCHAND	M.C.F - H.D.R.	Directeur de thèse
Mme. Lamia MISSAOUI	M.C.F - H.D.R	Rapporteur
Mme Monique SÉLIM	Directrice de recherche émérite	Rapporteur
M. Olivier SIROST	P.U.	Examineur

Thèse dirigée par Arnaud Le Marchand (directeur) et Marc Bernardot (codirecteur),

Laboratoire 6266 IDEES-LH



« Qu'est-ce que je pouvais te dire, Emile ? Qu'est-ce que je pouvais faire, tu crois, à toi qui lisais le peuple dans les demi-siècles de servitude de Flaubert, et déchiffrais la campagne dans les grands bois effrayants de Baudelaire ? Est-ce que je pouvais te raconter qu'il faut vivre avant de lire, qu'il faut vivre avant d'écrire, et que l'histoire des hommes ne se contemple que les mains dans la merde, pas avec le regard en surplomb d'un collectionneur de papillons ? Est-ce que je pouvais te dire que tu n'avais jamais été dérangé par l'ordre social, par l'ordre des choses qui te faisaient roi, tandis que l'histoire de ma famille s'écrivait comme écrit Zola, dont les lignes ouvrières et paysannes t'étaient objet d'études ? Et je rêvais Emile. Je rêvais de te casser la gueule, de vider par les poings cette colère accumulée qui était celle de tous les miens. Je rêvais tant que je n'en avais pas dormi de la nuit. » (Pierre Souchon, *encore vivant*, Ed^o du Rouergue, 2017, p. 65.)

À mon frère Pierre.

Pour Violette.

Remerciements

Je tiens tout particulièrement à remercier chaleureusement Marc Bernardot et Arnaud Le Marchand pour la confiance et la bienveillance qu'ils m'ont accordées, et qui sont pour beaucoup dans l'accomplissement de ce travail. Je remercie également Virginie Poujol pour son accueil au sein de l'équipe du Lérès, son écoute et son approche engagée de la recherche-action, qui m'ont beaucoup apporté tout au long de cette thèse.

Je remercie mes collègues et amies Claire Cossée et Marion Lièvre pour leurs conseils, leur écoute et nos échanges intellectuels à partir de nos expériences respectives du terrain et nos positions critiques vis-à-vis du monde de la tsiganologie. Je remercie vivement Béatrice Mésini pour sa confiance et sa manière engagée de pratiquer la recherche qui reste une source d'inspiration. Mon souhait est que nous puissions continuer à travailler ensemble.

Je remercie mes illustres relecteurs Alain Tarrus, Alain Reyniers et Vassili Rivron qui ont accepté de se plonger dans ce qu'Alain Reyniers a qualifié de « saga voyageuse ». Par vos retours et encouragements, vous m'avez donné du « punch » pour m'y remettre et en venir à bout. Surtout, j'espère avoir l'occasion de vous rendre la pareille. Merci aussi à Pauline Debeauvillé.

Sur le terrain, j'ai rencontré des personnes fabuleuses qui m'ont encouragé à poursuivre mon travail de recherche. Je pense particulièrement à Marie-Marcelle Chardelin qui m'a fait énormément confiance, Alice Januel, Franck Couchevelou, Daniel Cauret et Joseph Cabrol qui m'ont sans cesse ramené, chacun à leur manière, à la complexité du monde du voyage. Ce fut un réel plaisir que d'agir à leurs côtés. J'ai rencontré également des animateurs, travailleurs sociaux ou gestionnaires hors pairs sans qui j'aurais peut-être « jeté l'éponge » dans mon travail de médiatrice : Nora Aboula, pour son ouverture d'esprit, son professionnalisme et son enthousiasme indéfectible. Mélanie Crépin pour son engagement, son écoute et sa générosité. Anne Cloarec pour sa clairvoyance et son esprit critique qui furent une zone de réconfort. Jean-François Agnel pour sa confiance, sa capacité à apprécier mon travail de médiatrice à partir des bureaux de la DDTM et son soutien sans faille dans les moments difficiles.

J'ai une pensée pour tous les protagonistes de mon webdocumentaire *Des Aires* qui m'ont ouvert les portes de leurs habitats si poétiques : Lionnel et Fanny, Arnaud et Véro, Irène et Damien, Ludo et les saisonniers rencontrés aux Menuires, tous les habitants de La Mine qui ont été d'une immense générosité. Je remercie tout particulièrement Wilhem pour sa confiance et son enthousiasme indéfectible.

Je remercie tous ceux qui à l'université ont su, par leur vivacité d'esprit ou leur singularité dotant leur enseignement d'un supplément d'âme salutaire, me transmettre leur goût pour la sociologie et l'anthropologie : Annie Guedez, Francis Farrugia, Sory Camara, Bernard Traimond, Chantal Crenn et Dragoss Ouedraogo. Et puis mes amis avec qui nous formions un auditoire bien vivant : Isabelle Lhommedet, Marie Lorillard, Anne-Laure Garric, Gaëlle Bréand, Benoît Martin, Alexandre Sourbier, Elodie Escario et Yseult Boccandé. Nos échanges autour d'un verre ou dans le cadre de l'organisation des Journées du Film Ethnographique ont contribué à esquisser mon positionnement critique. Arrivée à Montpellier, j'ai rencontré le TàD (Terrain à Déminer) qui m'a permis de renouer avec cette fébrilité intellectuelle en l'agrémentant d'un esprit libertaire grâce à la sagacité d'Anaïs Vaillant, Katia Fersing, Léa Ostermann et Magali Nayrac. Sans vous tous, l'anthropologie n'aurait pas la même saveur.

Je remercie chaleureusement Thierry Brinksma et Johann Loiseau pour leur implication « sans compter » dans la phase finale de mon webdocumentaire *Des Aires*.

Je remercie tout aussi chaleureusement Arnaud Le Marchand, Fabienne Derouin et Zoé Le Marchand pour leur accueil gracieux au Havre ; qui m'a permis de m'attacher à cette ville qui, depuis sa discrète façade, nous embarque dans le cours du monde.

Ma pensée va également à Denis Decourchelle qui, usant de son éloquence roublarde et joviale pour « viser juste », a su me propulser tout bonnement sur le chemin de la thèse.

Je remercie du fond du cœur Olivier Menendez pour son soutien, sa sagesse et son aide précieuse que ce soit dans la réalisation de mon webdocumentaire *Des Aires* que dans l'organisation de notre vie familiale pour que cette thèse puisse enfin s'achever.

Je ne remercierai jamais assez Isabel Gonzalez et Manuel Menendez pour leur accueil à Llança, leur compréhension pour mon travail, et leur sens de l'hospitalité qui s'étend jusqu'au rivage de ce petit port catalan devenu grâce à eux un havre de paix idéal pour l'écriture, à l'écart des turbulences du monde.

Enfin, j'adresse une pensée toute spéciale pour mes parents Paul et Martine qui ont soigneusement défriché les abords du sentier qui j'ai choisi d'emprunter en m'accordant une précieuse liberté et me transmettant le doute et la confiance en soi, qui s'avèrent deux valeurs indispensables pour *tenir la route*. Mon vœu est que ces graines disséminées sur mon chemin prolifèrent sur ceux de mes deux fils chéris, Sélim et Colin, que je remercie également pour leur patience.

Table des matières

Remerciements	4
Table des matières	6
Préambule	11
INTRODUCTION	19
I. Théories de la mobilité à l'épreuve de la présence	29
I.1. De la contingence du rhizome aux interdépendances de l'acteur réseau	31
I.2. Des téléologies de la mobilité à l'odologie	35
I.2.1. Passages.....	36
I.2.2. Blocages	40
I.2.3. Nœuds	49
II. Les aller-retours d'un terrain sur <i>le voyage</i>	58
II.1. Aller sur le terrain en tant que médiatrice et sociologue.....	62
II.1.1. Le terrain comme « faisceau » de connexions	62
II.1.2. Evaluer la situation des voyageurs.....	69
II.1.3. La recherche action au prisme de la participation	79
II.2. Retours : un webdocumentaire.....	82
II.2.1. L'image entre la parole et l'écoute	83
II.2.2. Restitution en commun	94
PARTIE I - OMNIPRESENCES VOYAGEUSES	107
Chapitre 1 : Présence voyageuse sur le territoire de l'Hérault	107
I. Des « Gitans » de Montpellier aux « voyageurs » des environs par le prisme de l'histoire des « nomades »	109
I.1. L'ensevelissement de l'espace « gitan » montpelliérain.....	110
I.2. Excursus historique de l'encodage et du cantonnement des nomades.....	113

I.3. Du bidonville des Barques à la cité Chantal : vers un cantonnement des nomades de Montpellier ?	119
II. La périphérie départementale : un paysage voyageur cosmopolite ?.....	133
II.1. De l'invisibilité d'un peuple.....	133
II.2. ...à la visibilité d'un public	146
Conclusion du chapitre 1.....	159
Chapitre 2 : Histoire des populations mobiles en France	161
I. Maintenus dans leur ethnicité au nom de l'ordre public : le cas des gens du voyage	161
I.1. Repérer et maintenir hors de nuisance : le contrôle administratif des Tsiganes circulant en France de 1912 à nos jours.	162
I.2. Identification et dénomination administrative des Tsiganes français : une ethnicisation à l'œuvre.....	168
I.3. L'instauration depuis 1990 des aires d'accueil des « gens du voyage » : pertinence et ambiguïté d'un équipement collectif restreint à une catégorie ethnique.....	170
II. L'habitat mobile : histoire d'un apprivoisement.....	175
II.1. Les « tares » de la mobilité.....	175
II.2. La mobilité à contre-courant : l'encadrement institutionnel des mobiles.....	177
Conclusion du chapitre 2.....	186
Chapitre 3 : Le paradoxe de la halte voyageuse.....	187
I. Le précédent est un débordement : la logique de la suspension.....	189
I.1. Privés de terrains : la question de l'accès au sol	192
I.2. Réhabilités dans et par la mobilité ?	208
I.3. Les rouages de la mise à l'épreuve des voyageurs non mobiles	217
II. Institutionnaliser le lien : La logique de l'induction	257
II.1. Le spontanéisme pragmatique des grands passages	259
II.2. Odologie comme étude des voies de la reconnaissance	316
Conclusion du chapitre 3 et de la partie I.....	376

PARTIE II - MEDIATIONS SUR LE VOYAGE.....	377
Chapitre 4 : De la gouvernance de l'accueil à la gouvernementalité voyageuse.....	379
Du mutualisme à la délégation de service public.....	384
Répartir la charge de l'accueil.....	384
L'articulation du collectif et du privatif sur l'aire : une rente de situation ?.....	418
l'enrôlement des gestionnaires dans le <i>nexum</i> voyageur.....	471
Le pouvoir pastoral et la gestion des fuites.....	474
La logique dérogatoire.....	484
Conclusion du chapitre 4.....	510
Chapitre 5 : De l'émancipation voyageuse.....	513
I. Ethnographie du processus de subjectivation d'une figure inaudible de la contestation voyageuse.....	514
I.1. La parole voyageuse.....	515
I.2. L'action dans la double contrainte.....	516
I.3. L'appareil enregistreur comme acteur d'objectivation.....	517
I.4. Changer de position ou l'expression d'un conatus voyageur ?.....	521
I.5. L'arpentage d'un paysage pathique comme processus de subjectivation.....	525
II. Repolitiser l'animation par le cadrage de la créativité : l'exemple du projet P.E.E.R. mené avec le Lérès.	531
II. 1. Présentation du projet P.E.E.R. visant à favoriser la participation des jeunes roms et voyageurs.....	531
II.2. La créativité comme espace d'expérimentation.....	543
II.3. La créativité comme support du faire.....	549
II.4. La médiation par la créativité.....	556
Conclusion du chapitre 5.....	559
Conclusion de la partie II.....	562

PARTIE III - BIFURCATIONS VOYAGEUSES.....	563
Chapitre 6 : Du style voyageur	569
I. Capter l'autre : Ethnographie de l'univers connecté des gens du voyage	575
I.1. Faire « face » : continuité et perméabilité de l'entre-soi sur Facebook	578
I.2. Du signe au « masque » : la signature voyageuse	584
II. Sara « gitanisée », Sara globalisée. Itinéraire d'une figure instituée par les Gadjé	595
II.1. L'emprise régionaliste et catholique.....	595
II.2. Un système de valeurs autour de Sara	599
II.3. Le transfert de Sara dans un système globalisé	603
Conclusion du chapitre 6.....	611
Chapitre 7 : Devenir(s) voyageur(s)	613
I. Revendiquer des commutations productives d'identités voyageuses.....	622
I.1. L'historicité nationale des voyageurs contenue dans un carnet « intime ».....	624
I.2. Les rhétoriques de l'autonomie et de l'hospitalité au prisme des « intérêts et valeurs » des communautés gens du voyage et néo-travellers	653
II. Des « mondes » en devenir par la mobilité revendiquée.....	683
II.1. Coalitions et contaminations à partir de l'habitat léger et mobile dans les luttes environnementales.....	684
II.2. Les voyageurs à l'avant-garde de la citoyenneté surmoderne ?	690
Conclusion du chapitre 7 et de la partie III.....	707
Conclusion.....	709
Bibliographie	715
Articles et ouvrages.....	715
Rapports et mémoires.....	748
Documents audiovisuels	749
Principaux textes réglementaires.....	750

Manifestes politiques, manuels pratiques associatifs.....	751
Annexes	752
Résumé	783
Résumé en anglais	783

PREAMBULE

Cette thèse est le fruit d'une implication auprès des gens du voyage qui a démarré en 1997, à l'occasion de ma deuxième année de sociologie à l'université de Poitiers. La rencontre avec les voyageurs s'est effectuée modestement, sans fantasme ni projection, dans un contexte de premières années d'études qui restent gravées comme des années d'émancipation de mon milieu d'origine, de ma famille ; une période où je commençais à me constituer dans ma vie de femme et d'adulte en ce monde. J'habitais pour la première fois « en ville » et je découvrais progressivement mais avec délectation les opportunités d'un tel environnement. Je rentrais cependant régulièrement dans ma campagne deux-sévrienne notamment pour y effectuer comme chaque été les travaux saisonniers de cueillette de pommes afin de gagner quelques sous.

C'est à la fin d'un stage dans une association de lutte contre l'illettrisme (durant l'été 1996) que je croisai furtivement une bénévoles, alors qu'elle rentrait au local après une journée passée à l'extérieur. Elle se présenta comme étant l'intervenante auprès du « public gens du voyage », qu'elle me décrivit très sobrement à partir des problèmes de scolarisation des enfants et d'illettrisme des adultes. Aussi ordinaire qu'il fut, c'est cet échange inopiné qui me revint à l'esprit lorsqu'il me fallut choisir un terrain d'enquête pour réaliser une monographie l'année universitaire suivante. En effet, cette discussion laissait transparaître que mon monde – le monde « paysan » affilié au catholicisme social et impliqué dans la vie politique et associative locale – avait occulté l'existence de ces « gens du voyage » pour qui le département des Deux-Sèvres où j'avais grandi était pourtant (je l'apprendrai plus tard) attractif pour ses foires. Mes aspirations exotiques de jeune étudiante décidée à faire de l'ethnologie ont été happées par le besoin de comprendre ce « défaut de contact », ce « manquement » qui devait être corrélé à une forme d'invisibilité sociale (Clark C., 2001, Barel Y., 1982, Clifford E., 1963) pouvant se prêter à l'allégorie de l'« étanchéité »¹ selon Daniel Bizeul.

C'était donc une toute première ouverture à la discipline mais aussi à un terrain d'enquête au travers duquel j'allais me découvrir en tant qu'*autre*, en tant que Gadji². Car, il y avait bien une place « réservée » à l'autre dans ce milieu qui m'était totalement étranger. Ma présence et mon rôle étaient orchestrés selon un cadre qui

¹ Daniel Bizeul (2007), « Des loyautés incompatibles. Aspects moraux d'une immersion au Front National », *SociologieS*, [en ligne : <https://journals.openedition.org/sociologies/226>].

² Gadji est le féminin singulier de Gadjo et trouve son équivalent au pluriel (masculin et féminin confondus) dans le terme Gadjé qui est utilisé par l'ensemble des groupes tsiganes pour désigner les « non-Tsiganes » aussi appelés « sédentaires ». Il trouve cependant son équivalent dans le terme « payo » (« paya » au féminin) chez les Gitans espagnols, qui signifie « paysan ». Ce terme de « paysan » / « paysanne » est également employé par les voyageurs en France pour désigner les sédentaires.

s'apparenta parfois à un carcan plutôt qu'à un véritable champ d'investigation. J'étais « la Gadji » donc je pouvais aider à accomplir des démarches administratives, écrire des courriers. J'étais « la Gadji » qui pourrait sans doute témoigner auprès des autorités locales de conditions de vie indécentes ou de traitements injustes. J'étais « la Gadji » donc je connaissais probablement des journalistes qui pourraient venir et faire un reportage sur *ce qui se passe*. Ou alors j'étais juste « une Gadji » qui ne comprenait pas le manouche, qu'on pouvait ignorer ou séduire, impressionner au besoin, ou dont on devait s'enquérir de savoir s'il fallait la craindre. Parmi les tsiganologues, Daniel Bizeul – qui récuserait probablement ce « barbarisme » scientifique – est de loin celui qui a le mieux retranscrit avec clairvoyance et honnêteté, les « déconvenues » (Bizeul D., 1999) avec lesquelles doit composer tout chercheur enquêtant en milieu voyageur.

À quoi tiennent le choix et la fidélité d'un chercheur à un terrain ? Au-delà de la dimension du contact avec les voyageurs que j'ai toujours apprécié, il faut évoquer sans doute celle de « l'engagement » inhérent au fait d'entretenir une relation avec une population hautement marginalisée, stigmatisée et discriminée. Mais au moment de m'engager sur ce terrain, j'étais loin d'imaginer l'ampleur du rejet et du racisme dont ils sont l'objet. Je percevais avant tout que nous avions évolué au sein de la même société sans jamais nous croiser. C'est du moins la manière dont je me formulais les choses au premier abord. Car eux, toujours et sans cesse, croisaient les chemins des Gadjé. Et c'est d'ailleurs sans doute pour cela que le contact avec les Gadjé « venant chez eux » était si préalablement codifié.

Qu'en est-il de la présence des Manouches, des voyageurs, des Gitans dans la société française contemporaine ? Leur place et leur trajectoire sont-elles « canalisées » ou bien sont-ils, comme on le prétend, libres de circuler et de s'installer où ils veulent ? Je ne connaissais rien – comme beaucoup de français encore aujourd'hui – des dispositifs légaux qui encadrent l'accueil des gens du voyage. D'ailleurs, cette appellation me semblait très « moderne » et me donnait l'impression d'avoir été « fabriquée » pour répondre à une problématique publique.

J'ai tout d'abord tenté d'approcher l'association locale intervenant auprès des gens du voyage, l'ADAPGV 86 dont le directeur tenta de me dissuader prétextant un délai insuffisant pour établir un contact « de confiance » avec « ces gens là ». J'ai immédiatement soupçonné chez lui une stratégie de monopolisation de la relation établie avec un « public cible » présumé difficile. Je décidai de me rendre directement sur l'aire d'accueil de Poitiers où je fus accueillie aussi simplement que chaleureusement par le gestionnaire et un couple de voyageurs saisonniers, habitués de l'aire de Poitiers. Plus tard, je fis la connaissance d'une autre famille, dont le père et le fils étaient artisans, qui venait pour la première fois séjourner sur cette aire d'accueil. Je réalisai plusieurs entretiens dont un marquant avec leur fille Laetitia âgée de 18 ans qui se désignait comme « chrétienne », me parla des rassemblements évangéliques comme des « *villes de nomades* » et se revendiquait

« *plus français(e) que les français*³, parce que nous on visite toute la France ». Lorsque je revins la semaine suivante cette famille était repartie et je ne les revis plus. Cette labilité des contacts avec des personnes en mouvement m'a conduit par la suite à adopter certains réflexes et saisir certaines opportunités lorsqu'elles se présentaient. Il est certain que l'arrivée du téléphone portable a profondément amélioré le quotidien de ces familles et par la même occasion m'a apporté une plus grande stabilité dans les échanges noués sur le terrain.

Parallèlement, en faisant part de ces expériences de terrain à mes parents, mon père m'indiqua l'existence de voisins forains à quelques kilomètres de chez eux. J'allais donc rencontrer monsieur et madame Troane qui habitaient au bord de la route départementale, celle-là même qui desservait la ferme familiale. Monsieur Troane était constructeur-réparateur de manèges, et semblait avoir dans le milieu forain une certaine notoriété dont il n'était pas peu fier. Tant et si bien que le lundi qui suivit cette rencontre je pris la route avec ce couple fort sympathique en direction de la foire du Trône à Paris⁴. Je découvrais cette fois-ci l'univers industriel forain, Monsieur Troane prenant plaisir à me présenter comme sa « petite voisine » auprès de Marcel Campion et quelques autres personnalités marquantes du milieu. Je remarquai que l'usage du téléphone portable était généralisé contrairement à ce que j'avais pu observer chez les voyageurs de l'aire d'accueil de Poitiers. Je réalisai des entretiens avec des femmes qui prirent plaisir à me raconter leur vie. Et je circulai sur la foire en activité, passant d'un camion à l'autre que d'aucuns prenaient plaisir à comparer à des navires de croisière, vantant le confort et la spaciosité de ces habitats.

Mon terrain a donc démarré par quelques rencontres lapidaires qui eurent le mérite de pointer plusieurs spécificités du travail empirique avec les « gens du voyage ». Au-delà du nécessaire « perpétuel recommencement » de l'enquête en milieu nomade (qui allait me donner l'impression de piétiner), la catégorie ainsi désignée recouvrait une diversité de configurations économiques, professionnelles, sociales et culturelles. Quels sont alors les facteurs déterminants pour identifier un terrain à partir d'une catégorie aussi vaste que celle des gens du voyage ? Les aspects socio-économiques ont-ils des accointances avec les revendications identitaires ou encore même avec l'ethnicité ? La mobilité stipulée par l'appellation « du voyage » doit elle être considérée à partir de la mobilité géographique « effective » des personnes et familles ? La fréquence et l'amplitude de cette mobilité géographique sont-ils des critères impératifs à l'identification des « gens du voyage » ? Quel traitement sociologique doit-on accorder à la dimension de l'héritage culturel qui se traduit notamment dans le fait de vivre en habitat mobile sans pratiquer nécessairement le nomadisme ? L'auto-désignation en tant que « gens du voyage » ou « voyageur » est-elle suffisante pour constituer un terrain d'enquête ? Dès lors, comment ce « nom » apparaît-il dans l'histoire des individus qui s'en réclament ?

³ Le terme « français » fait, dans ce contexte, référence aux sédentaires.

⁴ Je rendis visite à M. et Mme Troane le 23 mars 1997 et il m'amènèrent avec eux à Paris le 25 mars 1997 où je passai la journée à réaliser des entretiens avec des personnes tenant des baraques et manèges sur la foire du Trône. Nous sommes rentrés le soir même.

Tous ces questionnements mettent en tension la construction de l'objet sociologique et l'hétérogénéité des éléments de l'enquête. Dès les prémisses de mon immersion sur le terrain, le contraste entre l'univers des « petits voyageurs » et celui des industriels forains sauta aux yeux ; les premiers ne semblant disposer que d'une « appellation étatique » pour se dire, tandis que les seconds jouissaient du privilège – corrélé à leur rôle économique (Le Marchand, 2015 et 2011) – de pouvoir « choisir » d'être affiliés ou non à cette appellation.

En licence d'ethnologie à Bordeaux II, sur les conseils avisés de Chantal Crenn je décidai de poursuivre mes investigations sur ce terrain d'enquête, cette fois-ci dans la région bordelaise où je venais de m'installer. C'est Dragoss Ouedraogo, professeur d'anthropologie visuelle qui me présenta le père Gilbert Tenailleau, aumônier catholique des gens du voyage, lequel me proposa de filmer le pèlerinage des gens du voyage à Verdélais en Gironde. C'est lors de ce pèlerinage que je fis la connaissance de Bogo, brocanteur-ferrailleur manouche sédentarisé en Charente qui non seulement accepta mais souhaita ardemment être le personnage central de mon premier film *Voyage à l'âme* (1999). Je rencontrai alors le versant sédentaire de l'univers voyageur. Bogo vivant avec sa famille dans une maisonnette qu'il avait construite sur un terrain agricole estimait qu'il ne pouvait pas, de ce fait, se réclamer des « gens du voyage ». Il continuait néanmoins à se distinguer des Gadjé et à vivre selon « le style » voyageur. Cette rencontre avec Bogo mit en exergue non pas tant cette apparente contradiction dans le fait d'être un voyageur sédentaire, mais plutôt le rapport ambigu qu'il entretenait avec son identité de voyageur, jouant sur les dénominations⁵ et n'hésitant pas à rejeter face à la caméra le mode de vie en caravane dont il témoignait cependant avec nostalgie. Le film laisse transparaître la nature du statut accordé par Bogo à sa relation avec les Gadjé. Le contexte religieux de ma rencontre avec Bogo orienta en partie le choix de mon sujet de maîtrise. Car, en dépit des critiques qu'ils exprimaient à l'encontre de l'engouement évangéliste, les voyageurs catholiques rencontrés à Verdélais avaient des pratiques syncrétiques⁶ inspirées des relations qu'ils entretenaient avec ces évangélistes. Il m'apparut nécessaire, pour comprendre l'évolution du monde voyageur, d'en passer par l'étude de ce mouvement religieux (Loiseau G., 2004).

Ce travail de terrain entrepris sous l'angle des relations interethniques, me permit d'acquérir une connaissance plus fine des enjeux liés à la visibilité tsigane et notamment à la présentation de soi. Je m'emparai du concept de retournement du stigmate (Goffman E., 1975) pour comprendre les discours des pasteurs sur l'identité voyageuse qui était travaillée « de l'intérieur » pour répondre à des exigences provenant « de l'extérieur ». J'ai donc étudié avec beaucoup d'intérêt les aspects identitaires et collectifs de ces changements annoncés et mis en œuvre par les entrepreneurs identitaires qu'étaient ces pasteurs tsiganes. C'est lors de cette enquête que ce terme « tsigane » fit son apparition sur le terrain. Les pasteurs et quelques convertis l'employaient de façon

⁵ Il utilise les mots de « voyageur », « gens du voyage » mais aussi de « gitan » et « manouche ».

⁶ Notamment la pratique du témoignage qui est fondamentale dans le processus de conversion des Tsiganes évangélistes.

vigoureuse pour se définir en tant que peuple, tout en prenant soin d'assimiler ce terme avec celui de « peuple élu » tel qu'il apparaît dans l'Évangile. Une sorte d'élan émancipateur semblait porter ces voyageurs convertis tandis que ce culte évangéliste était par ailleurs fortement décrié et apparenté à un mouvement sectaire chez les travailleurs sociaux intervenant auprès du public « gens du voyage ». Cette expérience auprès des évangélistes fut déterminante pour la suite de ma carrière.

Je fis le choix de m'orienter vers un cursus professionnalisant, sans pour autant perdre la dimension de la recherche. C'est donc la sociologie appliquée à l'intervention sociale qui fut mon domaine de prédilection durant deux ans à l'université de Paris 12. Il était temps pour moi d'interroger le domaine politique et notamment l'intervention sociale auprès d'une population cible de l'action publique. Un contexte d'urgence sanitaire⁷ m'offrit une opportunité de réaliser un stage (qui s'avéra particulièrement prolifique) en observation participante au sein d'un service de relogement du CCAS de la ville de Bordeaux. Cette expérience me permit de décrypter de près les rouages de l'intervention publique à l'œuvre. En effet, le service qui m'accueillait avait pour mission de reloger les familles gitanes du Village andalou en l'espace de 6 mois. C'est donc dans un contexte de pression politique qui se répercuta sous forme de stress et de pressions en tout genre sur les salariés et les familles gitanes que j'effectuai cette observation. L'analyse d'un processus d'exclusion sur le long terme me fournit un précieux bagage pour comprendre les ressorts et travers des politiques d'insertion déployées à l'égard des populations marginalisées (Loiseau G., 2005). J'étais également pour la première fois en face d'un problème de taille qui allait se poser de façon plus prégnante par la suite : le traitement politique de la présence des populations tsiganes en France.

Après avoir participé à une étude nationale sur l'accès aux droits des populations tsiganes en France⁸, je candidatai à un poste de médiatrice auprès des gens du voyage dans l'Hérault. Mon recrutement validé par les services de la DDASS et de la DDE de l'Hérault qui finançaient le poste était, selon la directrice de l'association qui m'embauchait, corrélé à mon expérience relationnelle « de terrain » avec les voyageurs et particulièrement avec les évangélistes qui allaient figurer parmi mes principaux interlocuteurs sur ce poste de médiatrice.

J'ai donc été, durant une dizaine d'années « Madame gens du voyage » pour les élus, acteurs associatifs et agents des services de l'État du département de l'Hérault. Ce poste m'a procuré une fonction pragmatique, une utilité dans l'univers voyageur qui a transformé mon rapport au terrain, car tout d'un coup ma présence auprès d'eux était moins discutable ou sujette à suspicion. Elle était tout simplement dans l'ordre des choses,

⁷ Cf. par exemple Jean-Denis Renard, « Les enfants victimes du plomb », *Sud Ouest*, 13 juillet 2000 ou encore Sophie Nomi, « Les gitans coincés dans le village du saturnisme », *Libération*, 29 août 2000.

⁸ Gaëlla Loiseau, « L'accès aux droits sociaux relatifs à la santé et aux prestations sociales », in Jean-Pierre Liégeois (dir.), *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*, ENSP, Rennes, 2007, p. 153-194.

même si la dimension « utile » de ma fonction pouvait largement et objectivement être questionnée. Mon contact avec eux est devenu alors plus routinier puisqu'il était inscrit dans une relation structurelle. De simple étudiante ou curieuse, je suis devenue « *Madame Loiseau* » aux yeux des voyageurs qui parcouraient l'Hérault, voire « *Madame Cuicui* » pour les plus taquins. J'ai donc opéré grâce à l'ethnologie une sorte d'ascension sociale qui – au-delà de ma propre insertion sur le marché de l'emploi – m'a permis d'acquérir un statut mieux identifié que celui de « chercheuse » par les gens du voyage mais aussi par tout le corps institutionnel qui gravite autour d'eux.

Tout est devenu plus simple et plus fluide. Tout d'abord, ma manière d'entrer et de me présenter sur les campements en a été profondément modifiée. Ce qui auparavant était une épreuve sans cesse renouvelée de prise de contact, de circulation anonyme à l'intérieur du campement et de mise en confiance parfois aléatoire pour parvenir à réaliser des entretiens, est devenu un mode opératoire parfaitement « rodé », en concertation avec les pouvoirs publics et dont mes interlocuteurs voyageurs se saisissaient pour se faire entendre, faire valoir leurs droits ou déployer des stratégies pour pouvoir séjourner plus longtemps. Là où auparavant je rencontrais souvent des enfants, des jeunes et des femmes, je me suis retrouvée en étroite relation avec les « responsables » des groupes à savoir des hommes, pères de familles, âgés le plus souvent entre 30 et 60 ans.

Il fut donc plus confortable d'endosser le rôle de médiatrice que celui de chercheuse ou d'étudiante s'intéressant aux gens du voyage, y compris du point de vue de ma vie sociale. En tant qu'étudiante la question incessante de mes interlocuteurs était toujours emprunte d'une sorte de fascination « *ça doit être intéressant !* » suivie de « *et pourquoi les Gitans ?* » ; tandis que lorsque j'étais médiatrice la réaction était plus tranchée mais tout aussi stéréotypée et chargée d'empathie mal placée : « *ça ne doit pas être facile hein ?* ». A cette dernière question, ma réponse était tout aussi décalée au regard des projections de mes interlocuteurs : « *avec les élus, oui c'est souvent difficile* ». Par ailleurs, ma position de médiatrice me permit de récolter d'autres types de matériaux. J'étais « engagée » dans tous les sens du terme : non seulement j'avais une mission pour laquelle j'étais recrutée, mais cette mission m'amenait à accompagner les gens du voyage en stationnement illégal sur le territoire de l'Hérault et enfin, ou par conséquent, j'étais perçue comme quelqu'un de « militant » qui avait « choisi son camp »... Ce qui sera bien entendu discuté au long de cette thèse. La question n'était plus de savoir ce que je souhaitais questionner sur le terrain, mais plutôt ce que ma pratique professionnelle allait m'amener à observer et à récolter sur ce terrain. J'étais constamment à la fois en posture d'observation, d'expertise et d'intervention sociale. Cette posture m'a valu d'être qualifiée par un directeur de cabinet de la préfecture lors d'une réunion de la commission consultative des gens du voyage comme étant la « *plaque tournante des gens du voyage* ». Cette formulation ironique me semble avoir davantage trait à la tactique (De Certeau M., 1990) qu'à l'inconvenance. Au-delà de l'explicite association d'idée avec le registre de la criminalité, la notion de « plaque-tournante » renvoie à un dispositif mécanique visant à réorienter les trajectoires des agents (humains ou matériels). Cette appellation comporte donc une double acception de

« point de jonction » tout autant que de « point de bifurcation ». A partir de ce point, la trajectoire de l'agent (matériel ou humain) est « redirigée ». Insidieusement, cette notion de plaque tournante questionne donc immédiatement celle de la libre circulation.

Ce rôle de médiatrice répondait à une volonté de l'Etat de tenter d'avoir une maîtrise sur cette dimension fluctuante et imprévisible de la mobilité voyageuse. Je découvris que ces fluctuations étaient souvent corrélées au rejet et que certains groupes avaient développé des stratégies d'anticipation de leurs séjours qui venaient renverser les stéréotypes corrélés à la « liberté spontanée » qui continuaient d'être prédominants dans les discours des élus. Voyant venir la fin de mon contrat et appréhendant une reconversion professionnelle délicate du fait de ma spécialisation, je décidai en septembre 2012 de m'inscrire en formation continue dans le cadre d'un master en droit public (intitulé « administration territoriale ») qui me permettrait de valider mes compétences acquises au cours d'une longue expérience de collaboration avec les collectivités locales et territoriales ainsi que les services de l'Etat. Ma dernière année d'exercice fut aussi marquée par deux événements allaient me conduire à prendre la décision de m'inscrire en doctorat. A l'issue de cette formation en droit public, voyant passer un appel à projet de la région Languedoc Roussillon portant sur l'organisation d'événements scientifiques, je sollicitai (avec Anne Cloarec⁹) Dominique Crozat pour lui proposer de porter avec son laboratoire ART-Dev l'organisation d'un colloque sur l'habitat mobile à Montpellier. Cet événement co-organisé avec Laurent Viala de l'Ecole d'Architecture de Montpellier, Marion Lièvre et Grégoire Cousin d'Urbacom me remit sur les rails de la recherche par un travail de questionnement de l'habitat mobile sous toutes ses facettes. Ce colloque m'offrit l'occasion de rencontrer les meilleurs chercheurs travaillant en France sur les questions liées à l'habitat mobile, parmi lesquels figuraient Marc Bernardot dont l'intervention sur « la remise en mouvement des pauvres » fit écho à de multiples aspects que j'avais pu observer durant mon travail de médiatrice et pour lesquels je manquais cruellement d'outillage conceptuel. Deux mois et demi après cet événement, je me retrouvai sans emploi avec une expérience dont j'avais conscience qu'elle devait faire l'objet d'un travail d'écriture approfondi. Ma communication lors du colloque « Mobilités et marginalités socio-spatiales » organisé à Perpignan retint l'attention du comité éditorial de la revue du *Journal des anthropologues* qui me sollicita pour réaliser un entretien en vue d'une publication dans le numéro qu'il préparait sur l'éthique. Cet entretien mené par Monique Sélim me permit de mettre à plat un certain nombre d'enjeux et de contradictions dans lesquels j'étais prise et qui valaient la peine d'être analysés à partir d'une distanciation par rapport à mon terrain (Loiseau G. et Sélim M., 2014). Ma volonté de ne pas me situer dans le champ des « études tsiganes » et de me positionner au contraire dans un horizon plus élargi permettant

⁹ Rencontre dans le cadre de mon travail de médiation avec les gens du voyage du terrain familial de Pignan, Anne Cloarec est devenue par la suite une amie avec qui j'ai beaucoup échangé sur la question de la prise en compte de l'habitat mobile qu'elle était amenée à questionner en 2011-2012 dans le cadre de son travail de médiation au sein de l'association *La manufacture des paysages* à Lodève. Anne Cloarec ayant elle-même suivi et validé le master professionnel « administration territoriale » est aussi celle qui m'a encouragé à m'intéresser à cette formation.

d'appréhender l'expérience des gens du voyage dans un espace globalisé me conduisit à formuler une demande pour un suivi de thèse auprès de Marc Bernardot et, ce faisant, à revenir à la sociologie, sans pour autant délaisser l'anthropologie qui m'avait guidée jusque là.

Mon intuition fortement imprégnée de mon expérience de médiatrice, m'incitait à considérer que *la route* en tant qu'espace public absolu (emprunté par tous) était en définitive l'espace dévolu aux voyageurs par la société dominante. Cette hypothèse on ne peut plus élémentaire conduisait à toute une série de remarques, à commencer par le fait que la route n'est pas, a priori, un espace de vie. Mais qu'est-ce qu'un espace de vie dès lors qu'on vit « sur » le voyage, comme le disent les voyageurs ? J'ai donc commencé cette thèse en questionnant l'articulation entre le voyage et le chemin ; puis entre les voyageurs et les infrastructures de la mobilité.

INTRODUCTION

Ma toute première intervention en tant que médiatrice, quelques jours après ma prise de poste en mai 2004, reste gravée comme une scène emblématique de la mésentente si caractéristique des relations entre voyageurs et sédentaires, entre Tsiganes et Gadjé. Un groupe venait de s'installer à Lattes, une commune de l'agglomération montpelliéraine. Spontanément la directrice de l'association Césam qui venait de me recruter, décida que nous irions toutes les deux en mairie pour discuter et trouver pour ce groupe un « terrain d'entente » avec l'équipe municipale. Reçues dans la grande salle de réunion qui jouxte le bureau du maire, nous prîmes place autour de la table ronde et rapidement je me retrouvai en position de cible d'un double procès intenté à la fois aux voyageurs et à l'ethnologue que j'étais. En position de force, le maire exprima son indignation en déclamant des lieux communs sur les gens du voyage employant un ton péremptoire et infamant, forçant l'extrapolation. A l'issue de cette discussion houleuse, plus orientée par la posture anti-sociologique (Lahire B., 2016) de mes interlocuteurs que par le contexte qui avait suscité cette réunion, le directeur général des services m'invita à le suivre dans son bureau pour des formalités pratiques. Après avoir échangé quelques informations ainsi que nos cartes de visites, il me raccompagne dans le couloir et, interpellé par une secrétaire, se rend dans une autre pièce où se trouve un télécopieur. Il revient vers moi remonté et pointant sous mon nez un fax contenant une série de photos de caravanes qui venait de lui parvenir de la part d'un riverain du terrain où s'étaient installés les voyageurs. Visiblement offusqué par ce qu'il vient de recevoir, il m'alpague d'un simple « *non mais, vous vous rendez compte !* ». Je regarde le fac-similé qu'il me tend, et n'y trouvant aucun signe laissant apparaître un quelconque problème, je finis par comprendre à ce moment là que tout le scandale est contenu dans la vision-même des caravanes. Je décèle dans cette posture outragée – que, sur le coup, j'assimile à un postiche – l'effet de propagation du scandale auquel les images participent. Non seulement mes interlocuteurs n'ont pas cherché à discuter avec les voyageurs (leur installation ayant simplement été constatée par les policiers municipaux), mais en plus ils tirent profit de cette distance en misant sur la diffusion des clichés et de leurs avatars. « L'indignation fait événement parce qu'elle est elle-même un événement. Qu'elle soit jouée ou sincère, dès qu'elle s'exprime et se montre, dès qu'elle cherche à être vue et entendue, elle transforme l'émotion qui la sous-tend, le jugement qui la justifie, les paroles qui lui donnent forme en événement, médiatique ou pas. Elle est une rupture qui doit surprendre pour

inviter à la mobilisation. » (Amboise-Rendu A.C. et Delporte C. (dir.), 2008 : 15-16). La dimension spectaculaire et irrationnelle de cette première réunion « sur le terrain » fut un premier enseignement quant à la manière dont la médiation ne devait surtout pas se faire. Dorénavant, les premiers interlocuteurs que j'irais rencontrer lorsque je serais interpellée pour une intervention de médiation seraient toujours les voyageurs. L'enjeu de la médiation était manifestement de donner de la voix à ces « caravanes » photographiées à distance, de les extirper de leur confondante matérialité. C'est là toute la force de la catégorisation, faite pour distinguer et donner plus de poids aux critères structurants qu'aux critères singularisants de l'affirmation identitaire. Ainsi, cette première expérience où je me trouvais en position de défendre « les gens du voyage » face à des représentants de l'ordre public s'attelant à verrouiller toute forme de discussion fut non seulement violente, mais elle en disait long sur les mécanismes à l'œuvre pour les personnes appréhendées au travers de processus de catégorisation. Ici, les gens du voyage sont détectés par les pouvoirs publics par leur habitat mobile, et surtout par le fait que cet habitat « incomplet » (qui nécessite de l'espace et des raccordements aux fluides) les positionne à la fois en « profiteurs » et « proies » d'un système qui les rejette ou – au mieux – les tolère. Comment les voyageurs composent-ils avec cette assimilation à un élément matériel structurant de leur mode de vie ? Quels sont les enjeux politiques et identitaires de cette association entre les voyageurs et leur habitat mobile ?

Cette thèse a pour objet d'analyser les espaces de vie voyageurs, soit les processus à l'œuvre dans l'émergence, la co-construction et la stabilisation temporaire de ces espaces où les vies des voyageurs comptent, où elles sont « en jeu », négociées, influentes ou mises en scène. Nous aurons donc à analyser tout particulièrement l'espace de la halte (chapitre 3) au travers de laquelle les voyageurs se rendent visibles dans l'espace public qu'ils viennent « troubler » par leur présence, mais également d'autres espaces moins perceptibles qui s'inscrivent dans la globalisation (chapitre 6). Le département de l'Hérault où nous avons réalisé notre enquête comporte plusieurs types d'espaces où « la résidence mobile constitue l'habitat permanent de ses utilisateurs »¹⁰. Nous commencerons donc par présenter le contexte socio-historique et géographique de notre terrain d'investigation (chapitre 1) avant de recontextualiser le traitement accordé à l'habitat mobile en France (chapitre 2). Enfin, nous nous intéresserons aux modes de gestion de la présence voyageuse notamment sur les aires d'accueil (chapitre 4) et aux manières dont les voyageurs parviennent à composer et à s'émanciper de ce cadre normatif (chapitre 5), avant d'ouvrir sur une analyse des stratégies de réajustement identitaire

¹⁰ Les habitants mobiles ne sont pas mentionnés dans les textes juridiques autrement que par la référence à la mobilité de leur habitat (art. L. 444-1 et art. R. 421-23 du Code de l'urbanisme). Cela se traduit dans les textes par une préoccupation constante orientée vers les modalités d'installation de résidences mobiles dont les habitants sont mentionnés comme « utilisateurs ». En droit, la seule terminologie permettant de désigner les habitants mobiles – impliquant donc une dimension humaine de l'habiter – est celle de gens du voyage qui renvoie à la dimension historico-culturelle dite « traditionnelle » de ce mode d'habiter formulée en ces termes dans l'article 1^{er} de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 (dite « loi Besson II ») : « Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles installées sur des aires d'accueil ou sur des terrains prévus à cet effet. »

déployées par les voyageurs à partir des évolutions législatives et sociologiques récentes qui constituent une nouvelle étape dans le long processus d'hybridation de l'identité voyageuse (chapitre 7).

Etudier « les voyageurs » ne va pas de soi *a priori*, surtout si l'on se situe dans une perspective anthropologique. Il vaudrait mieux, à ce moment là, cibler les Manouches ou bien leurs cousins les Sinti, voire s'intéresser plus particulièrement à ce que ces derniers ont su le mieux développer : la fête foraine. Peut-être encore qu'une autre piste serait de s'intéresser aux Gitans dont on sait qu'ils sont le plus souvent sédentaires, et alors se résoudre à abandonner cette désignation approximative et inexacte de voyageur ? Un tel choix coïnciderait selon nous à une forme de renoncement quant à la capacité de la sociologie et de l'anthropologie à comprendre une réalité impossible à circonscrire socialement, culturellement et géographiquement. Un tel choix – s'il serait bien évidemment prolifique sur le plan heuristique, comme l'ont été et le sont toujours la plupart des études monographiques et ethnographiques sur les populations tsiganes¹¹ – risquerait d'éluder ou de minorer deux aspects importants des processus d'identification que nous avons pu observer sur notre terrain d'enquête : tout d'abord la dimension du « repositionnement » de la culture à partir de l'hybridité (Bhabha H., 2007) et la logique scalaire (Tsing A., 2017) qui intègre la possibilité de la variations d'échelle (individuelle, familiale, communautaire, inter-communautaire, locale, ethnique, interethnique, globale) dans les régimes d'action et d'interlocution des voyageurs¹².

Nous nous démarquons ainsi de la plupart des études tsiganologiques qui se sont construites sur le registre de l'ethnicité à partir de l'analyse des relations interethniques entre Tsiganes et Gadjé, alors que notre terrain nous a montré que les voyageurs eux-mêmes ont peu recours aux catégories ethniques pour se définir dans l'espace commun avec les Gadjé¹³. Ce qui pose un réel problème épistémologique que les voyageurs eux-

¹¹ Pour les travaux récents, nous pensons particulièrement à la thèse de Yoanna Rubio sur les processus de construction identitaire des Gitans catalans de Berriac (Rubio Y., 2015).

¹² La polémique suscitée en France par l'affaire de Christophe Dettinger devenu une figure du mouvement des Gilets jaunes (connu dans d'autres sphères comme « le boxeur gitan ») illustre pleinement cette efficacité de la scalabilité. Le déplacement opéré par le président Macron lorsqu'il déclare « *le type, il n'a pas les mots d'un gitan* » (cf. Berretta E., « Macron : « Eric Drouet est un produit médiatique » », *Le Point*, 1^{er} février 2019 [https://www.lepoint.fr/politique/emmanuel-berretta/macron-gilets-jaunes-eric-drouet-est-un-produit-mediatique-01-02-2019-2290611_1897.php] qui a suscité une reprise et des commentaires de cette citation dans de multiples tribunes) est problématique à plusieurs égards (Cossée C. et Loiseau G., 2019), à commencer par le fait que cette information ainsi divulguée devient une accusation lorsqu'elle n'est pas (ou lorsqu'elle n'est plus) une énonciation performée par l'auteur lui-même (que ce soit sur un ring de boxe ou dans des réseaux de sociabilité où cette appartenance tient lieu de valeur de soi).

¹³ Cette précision à partir de l'espace commun avec les Gadjé est nécessaire pour comprendre que notre enquête est précisément une enquête qui se situe dans un contexte de relation interethnique – puisque notre fonction en tant que médiatrice ou chercheuse relève bien de la sphère des Gadjé – mais que notre angle d'analyse ne se situe pas dans ce champ qui a été exploré en France notamment par Jocelyne Streiff-Fenart à partir des travaux de Fredrik Barth.

mêmes ne manquent pas de souligner¹⁴ ; et qui conduit certains chercheurs à remettre en question le raisonnement épistémologique à partir de ces catégories préconstruites (Cossée C., 2010) et à s'attacher à la performativité au travers de laquelle se déploient les processus d'identification (Tauber E., 2018 et 2011 ; Bonini Baraldi F., 2013 ; Fotta M., 2012 ; Poueyto J. L., 2011 ; Gay y Blasco P., 1999 ; Pasqualino C., 1998, Okely J., 1983). Comme le souligne Paloma Gay y Blasco, « Gitanos link Gypsiness to actions and performances rather than stressing essences of substances » (Gay y Blasco P., 1999 : 14). Les gens du voyage que nous avons côtoyés emploient ce terme « voyageur » alors qu'ils peuvent être par ailleurs manouches, gitans, sinti, roms, yéniches ou même gadjé. Selon nous, cette affirmation en tant que « voyageurs » est opérante non seulement en ce qu'elle traduit une expérience de vie¹⁵ mais aussi en ce qu'elle engage les acteurs à se positionner sur le « terrain de la négociation du sens et de la représentation » (Bhabha H. K. et Rutheford J., 2006 : 100) à partir duquel les polarisations (tsigane / gadjé, nomade / sédentaire) vacillent. Car, comme le soulignent Martin Olivera et Jean-Luc Poueyto, « ce n'est pas parce que tous ces gens doivent aujourd'hui « composer » avec une pensée ethno-nationale largement dominante¹⁶ qu'ils s'y soumettent : à nous¹⁷ d'accepter qu'il n'y a peut-être pas de symétrie entre la manière dont nous les appréhendons, et celle dont eux-mêmes se représentent et nous¹⁸ regardent. Reconnaître cette asymétrie, ou ce malentendu, ne rend pas la rencontre et la compréhension impossibles, peut-être en est-ce même la condition. » (Olivera M. et Poueyto J.L., 2018 : 597). Cette piste épistémologique nous semble intéressante, et pour l'emprunter nous puisons dans la théorie post-coloniale. Le concept de « négociation » formulé par Homi K. Bhabha se réfère à la revendication de Frantz Fanon réclamant que l'on tienne compte de son « activité négatrice »¹⁹. Mais il s'en

¹⁴ Nous pensons particulièrement à la lettre publique co-signée par plusieurs d'entre eux pour dénoncer ce qu'ils ont appelé « l'exposition de la colère » (faisant référence à l'exposition Mondes Tsiganes qui s'est tenue du 13 mars au 26 août 2018 au Musée national de l'histoire de l'immigration à Paris : <http://www.histoire-immigration.fr/agenda/2018-01/mondes-tsiganes>). Dans cette lettre les auteurs commencent par dire qu'ils ne se reconnaissent pas dans la terminologie « tsigane » qui est selon eux « englobante, essentialiste, parfois déshumanisante » (<https://blogs.mediapart.fr/les-invites-de-mediapart/blog/150518/l-exposition-de-la-colere>).

¹⁵ Au même titre par exemple que celles de marin, de paysan, d'ouvrier ou encore d'esclave, de femme ou d'homosexuel qui enrôlent les acteurs dans des milieux et rapports sociaux spécifiques les amenant à développer des techniques, tactiques ou savoir-faire adaptés aux contraintes que cet environnement (social, écologique, économique, professionnel, etc.) dans lequel ils évoluent fait peser sur leurs vies, et qui façonnent des « cultures ordinaires » au sens où l'entend Michel De Certeau (De Certeau M., 1990).

¹⁶ Les auteurs évoquent, en amont de cette citation, « l'idéal-type de la classe moyenne » (Olivera M. et Poueyto J. L., 2018 : 597) qui fait figure de référentiel à partir duquel sont jugées les « manières de faire » des Tsiganes.

¹⁷ Les auteurs interpellent par ce « nous » la communauté des chercheurs tsiganologues.

¹⁸ Ici le « nous » renvoie au vaste ensemble des non-Tsiganes, que les Tsiganes interpellent par le nom de « Gadjé » (mais aussi « Payo », « Sédentaire » ou « Paysan »... sur notre terrain d'enquête).

¹⁹ « Je demande qu'on me considère à partir de mon Désir. Je ne suis pas seulement ici-maintenant, enfermé dans la chose. Je suis pour ailleurs et pour autre chose. Je réclame qu'on tienne compte de mon activité négatrice en tant que je poursuis autre chose de la vie ; en tant que je lutte pour la naissance d'un monde humain ; c'est-à-dire d'un monde de reconnaissances réciproques. Je dois me rappeler à tout instant que le véritable saut consiste à introduire l'invention dans l'existence. Dans le monde où je m'achemine, je me crée interminablement. C'est en dépassant la donnée

distingue pour laisser place – par la *négociation* – à l'émergence d'une énonciation de soi où il devient possible de « toucher le bord le plus proche du futur » (Bhabha H. K., 2007 : 38) qu'il nomme le « tiers espace d'énonciation » (Bhabha H. K., 2007 : 80-82). Ainsi, s'affirmer comme voyageur revient à « trancher » – par les ingrédients itératifs et performatifs contenus dans la traduction et la négociation²⁰ – sur la teneur contemporaine du *nous*, à partir de l'hybridité qui procède d'une indétermination (au sens d'une « non-assignation ») du sujet de l'énonciation et de l'énoncé. Pour le dire autrement, l'indétermination du sujet voyageur – qui peut poser problème à l'ethnologue par un effet de « confusion » – se prête à la *fabrique située* (ou relocalisation) du contenu de son énonciation, par la *négociation*. Cette notion de négociation articulant le « tiers-espace » de Bhabha, qui nous semble déterminante pour comprendre la manière dont l'espace voyageur advient, ne doit pas être comprise uniquement dans l'adversité ou le conflit – même si cette dimension fait partie de la réalité que les voyageurs doivent affronter et gérer – mais davantage à partir de notions telles que la résistance productive comme l'indique Marie Cuillerai : « La négociation ne se constitue pas dans l'instant où les forces se retrouvent en présence l'une de l'autre, mais comme on s'apprête à négocier un virage, son lieu et sa temporalité débordent le cadre restreint de l'échange. Le moment politique se déplace ainsi du plan d'affrontement au plan d'une résistance conçue comme productive, dans les pratiques qui défont et subvertissent les divisions sociales. Ainsi se formule une certaine conception : sont politiques les processus de dislocation, traduction, l'imitation qui hybrident et négocient, autrement dit réagencent la symétrie identité à soi / altérité. » (Cuillerai M., 2010).

Nous considérons donc les voyageurs en tant qu'acteurs performant de différentes manières [et pas seulement en habitant en caravanes] cette appartenance au monde du voyage, à partir d'un devenir qu'ils construisent *en commun*²¹ par des processus d'hybridation disloquant, jouant, imitant ou interprétant des logiques ou mécanismes (institutionnels, administratifs, culturels, relationnels, économiques, religieux, politiques, etc.) qui leur sont familiers et qu'ils traduisent, à l'échelle de leurs relations avec les Gadjé, comme étant des « pratiques voyageuses ».

Tantôt dissimulée, tantôt ostensible, l'identité voyageuse s'énonce à partir d'une certaine uniformité dans les sphères religieuse et politique alors qu'elle se revendique plus fractionnée et composite dans la sphère économique par exemple où elle est particulièrement « opérante » pour les acteurs. L'exercice d'activités

historique, instrumentale, que j'introduis le cycle de la liberté » (Frantz Fanon, *Peau noire, masques blancs*, Seuil, Paris, 1952, cité par Homi K. Bhabha in Bhabha H. K. 2007 : 40).

²⁰ Homi K., Bhabha parle de « double tranchant » de la traduction et de la négociation pour distinguer « l'espace *entre-deux* – qui porte le poids de la signification de la culture » (Bhabha H. K., 2007 : 83).

²¹ Cet « en commun » doit être compris à partir de ses deux sens littéraux en ce qu'il renvoie non seulement à l'hétérogénéité des appartenances (qu'elles soient tsiganes ou non) à partir desquelles les voyageurs parviennent à s'énoncer comme tels, mais aussi à cette dimension ordinaire de « l'intimité entretenue » (Olivera M. et Poueyto J.L., 2018 : 596) avec ceux de son entourage que l'on reconnaît comme « non-voyageurs », comme Gadjé, comme « sédentaires ».

économiques compatibles avec un mode de vie mobile familial est en effet une composante importante de la construction identitaire des voyageurs. Mais, paradoxalement, c'est aussi dans cette sphère économique que les stratégies de camouflage de l'identité voyageuse sont les plus développées. Les particularismes ethniques ont été aplanis²² dans certains contextes d'interactions (démarchage, chine, marchés...). Les injonctions (à la représentativité, à l'union interethnique) et les contraintes (de spatialisation, d'augmentation de la fréquence du mouvement, etc.) ont forgé de nouvelles pratiques susceptibles de rendre le voyage des populations tsiganes (non migrantes) mieux lisible à l'échelle de la perception des « sédentaires », et de faire de cette lisibilité un principe de leur reconnaissance au sein de la société française contemporaine. C'est ainsi que les politiques publiques d'accueil (lois Besson de 1990 et de 2000) ou de répression (LOPPSI I et II²³) des gens du voyage ont aussi favorisé l'émergence de collectifs et de mouvements associatifs de voyageurs comme l'a montré Claire Cossée dans sa thèse (Cossée C., 2004). Parmi ces mouvements associatifs, l'un d'entre eux nous a semblé intéressant à observer en tant qu'il revendique le droit de vivre en habitat léger et mobile (camions, yourtes, caravanes, tipi...) et qu'il a toujours souhaité inclure « la problématique des gens du voyage » dans ses axes de réflexion. Nous faisons référence à l'association HALEM²⁴ fondée par Joe Sacco en 2005 pour défendre initialement les résidents de terrains de camping à l'année (notamment les travailleurs en déplacement) et, progressivement, tous les habitants de logements éphémères ou mobiles que leur situation relève d'un choix ou d'une contrainte (économique ou autre). Ce qui nous semble intéressant dans l'histoire de HALEM c'est la manière dont cette catégorie administrative de « gens du voyage » parvient à la fois à être déconstruite et réappropriée pour devenir un référentiel « possible » pour tout un chacun qui se retrouve à vivre en habitat mobile. HALEM pointe d'une certaine manière un « devenir » voyageur qui s'émancipe des cadres de l'ethnicité. Dans cette lutte pour la défense de l'habitat mobile telle qu'elle est menée par HALEM, la figure du voyageur agrège, par son statut administratif et donc sa position au sein de l'ensemble républicain, un ensemble hétérogène de citoyens revendiquant des droits analogues (sur le plan du droit tout au moins) aux gens du voyage. Cette thèse se distingue donc de la plupart des travaux qui ont été réalisés sur les gens du voyage, dans le sens où elle élargit le cadre d'analyse à ces voyageurs non ethnicisés qui débordent de la catégorie administrative de gens du voyage et viennent ainsi bousculer certains cadres au niveau institutionnel. Cependant, les voyageurs entre eux savent bien distinguer « qui est qui », à savoir que des processus d'identification culturels sont à l'œuvre à l'intérieur même de cette vaste catégorie d'« habitant mobile ».

²² A la manière des « multiplicités plates » de Deleuze et Guattari (1980 : 16), les diversités tsiganes (gitanes, manouches, sinti, rom, yéniches...) ont été condensées dans l'expression « gens *du* voyage » à partir d'une nomination asignifiante et asubjective que l'article partitif « du » rend néanmoins « palpable ».

²³ Lois n° 2002-1094 du 29 août 2002 et n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure dites LOPPSI I et LOPPSI II.

²⁴ Association d'Habitants de Logements Ephémères ou Mobiles : <http://www.halemfrance.org>

Prendre la culture voyageuse comme objet d'étude requiert donc une perspective pragmatique qui intègre la variable des régimes d'engagement des acteurs allant des situations de face à face aux mobilisations plus coordonnées ; afin de percevoir les logiques de dissémination, d'alliances, d'antagonismes qui participent de la construction de cet objet. Ainsi, il va de soi que l'identité voyageuse est non seulement définie par ceux qui se disent voyageurs ou qui déclinent une forme d'identification à cet univers voyageur, mais aussi et surtout au travers de certaines pratiques et certains objets qui leur permettent de prendre une certaine place – plus ou moins valorisée, plus ou moins légitimée – au sein de cet univers. La caravane, en tant qu'habitat mobile et modulable, endosse la fonction identificatrice la plus fédératrice dans l'ensemble des milieux sociaux qui se réclament de près ou de loin à cette culture voyageuse. Elle est aussi un marqueur puissant, support unanime d'une identification exogène à la catégorie publique de « gens du voyage » élaborée à partir des années 1970-1980. Mais sans cesse des ajustements, des agencements permettent de resituer, de repositionner le *lieu* de la « culture voyageuse » pour dire qui elle est et qui elle n'est pas ou ne devrait pas être, pour dire ce qu'elle recouvre et ce qu'elle exclut. Par ailleurs, alors que des lieux sont publiquement reconnus et identifiés par tous comme étant *les* espaces dédiés aux « gens du voyage », des voyageurs adoptent des logiques d'éviction explicites de ces lieux. Voilà la complexité d'un tel objet d'étude qui tend à s'ériger à partir d'une doctrine de la mobilité et se disqualifie sans cesse de part son impossibilité *absolue*, la mobilité étant la plupart du temps précisément « fluctuante », intermittente. Les voyageurs peuvent « habiter en maison », se séparer de leur caravane, arrêter le voyage ou même ne l'avoir jamais connu, ils n'en demeurent pas moins qu'ils puissent continuer à « être voyageurs » ; ce qui transparaît d'autant plus lorsqu'ils cherchent parfois à se démarquer de cette appartenance avançant qu'ils ne *peuvent pas dire* qu'ils sont voyageurs, puisqu'ils ne voyagent plus. Dans le même temps qu'ils affirment ne pas « pouvoir » le dire, ils disent précisément qu'ils « en sont » par des liens autres que ceux strictement corrélés à l'exercice de la mobilité (familiaux, professionnels, religieux...).

L'intérêt d'une étude portant sur les « voyageurs » (en tant que ce nom ressort d'un processus d'appropriation d'une forme publique de reconnaissance du mode de vie mobile) réside dans son mode opératoire à partir de l'ouverture et de l'inclusion. Si les Roms sont des Tsiganes des pays de l'Est qui, à la suite de plusieurs vagues migratoires, se sont établis en France de manière sédentaire en pavillons (Williams P., 1985) ou en campements (Lièvre M., 2013), certains sont devenus des voyageurs que ceux-ci désignent entre eux sous l'appellation – devenue approximative – de « Hongrois » ou encore de « Yougoslaves » ou même « Kosovo ». Les voyageurs dont nous allons parler sont donc dans leur grande majorité des groupes tsiganes qui sont parfois amenés à vivre ensemble et ont développé, notamment à partir de ce vécu commun contraint ou forcé, des alliances ou au contraire des stratégies de distinction très fortes qui ne viennent pourtant jamais entacher cette appartenance commune à ce que nous appelons l'identité voyageuse. Située à un niveau intermédiaire entre les appartenances ethniques (plutôt exclusives, fondées sur des liens de parenté) et la catégorie publique

de « gens du voyage » (procédant d'une ethnicisation du mode de vie nomade), la désignation de « voyageur » permet aux acteurs de la mobilité de donner sens à des réalités éclatées, parfois douloureusement unifiées, et de recomposer des modalités d'affirmation identitaire à partir d'enjeux le plus souvent infra-politiques (Scott J. C., 2008). Cette définition de l'identité voyageuse comme une identité inclusive et hybride nous conduira à analyser aussi toutes les formes d'identifications qui par le mode de vie, mais aussi simplement le « style de vie »²⁵ et la rhétorique se réfèrent aux voyageurs et s'en rapprochent sans pour autant s'en réclamer de manière absolue.

Un autre pan de notre enquête est celui qui cible plus particulièrement les acteurs publics amenés à orienter, à intervenir dans le quotidien ou même le devenir des « gens du voyage ». En effet, la spécificité de notre approche tient au fait que cette thèse a été réalisée à partir d'un renversement de posture et de positionnement sur le terrain. Endosser le statut de médiatrice départementale auprès des gens du voyage, en relation avec les services de l'Etat, fut une opportunité pour délimiter un territoire d'enquête (le département de l'Hérault) à l'intérieur duquel j'allais être en situation d'observation participante. En effet, non seulement je serais en contact avec des gens du voyage séjournant dans le département, mais il me devenait possible d'observer, de l'intérieur, les stratégies d'acteurs telles qu'elles se manifestent « in situ ». Cette posture de médiatrice me permettait en effet d'être à la fois présente lors des installations des groupes de voyageurs et en même temps mobilisée dans le cadre de réunions institutionnelles réunissant notamment certains acteurs que je rencontrais également sur le terrain, en particulier les élus.

Cette position intermédiaire permet de contrebalancer l'effet de domination qui s'exerce à l'égard du chercheur lors d'entretiens réalisés avec des acteurs dominants²⁶, qui plus est habiles en rhétorique. Par ailleurs elle fut l'occasion de pouvoir accéder à des informations concernant des acteurs influents du territoire (tels que le préfet ou ses conseillers) qui ne m'étaient auparavant accessibles que par voix interposées (acteurs associatifs ou plus souvent médias). Cette approche au cœur de l'appareil d'Etat me rendait destinataire de messages pour le coup « non médiatisés », particulièrement dans les situations de crise. Mais cette posture de

²⁵ C'est l'expression qu'emploie Bogo dans mon film *Voyage à l'âme* (Loiseau G., 1999, 52') pour qualifier la distinction entre Gadjé et voyageurs. Parlant de l'accueil que les voyageurs peuvent avoir vis-à-vis des Gadjé : « *On est heureux parce que... pourquoi ? On l'a accepté chez nous. Et nous si on va chez lui, y'a une méfiance. C'est là que j'comprends pas la chose. C'est là que j'comprends pas la chose... parce que pourquoi ? J'suis un... j'suis un gitan... j'suis un manouche ? Mais non. On est comme eux. Sauf qu'on a gardé... On a gardé nos traditions, on a gardé notre style de vie... à nous, personnel. On a gardé notre style de vie. On n'a pas la même langue qu'eux. Parce que j'cause quand même dix-sept langues différentes. J'cause quand même dix-sept langues différentes... en patois manouche naturellement. Parce que si j'vas causer manouche, tu vas rien comprendre.* »

²⁶ Sur les difficultés de mener un entretien sociologique avec des acteurs « dominants », cf. CHAMBOREDON Hélène, PAVIS Fabienne (et al.) « S'imposer aux imposants. A propos de quelques obstacles rencontrés par des sociologues débutants dans la pratique et l'usage de l'entretien », *Genèses*, n° 16, « Territoires urbains contestés », 1994, pp. 114-132 ; ou LAURENS Sylvain « « pourquoi » et « comment » poser les questions qui fâchent. Réflexions sur les dilemmes récurrents que posent les entretiens avec des « imposants » », *Genèses*, 2007/4, n° 69, pp. 112-127.

chercheuse occupant une position stratégique sur son terrain d'enquête comporte cependant des inconvénients notables en matière d'investigation auprès des élus locaux. Comme l'indiquent Hélène Chamboredon et Fabienne Pavis (et al.), les effets de domination lors d'un entretien prennent des formes différenciées selon l'image que l'interviewé se fait de son interlocuteur et la légitimité qu'il accorde à sa démarche enquêtrice (Chamboredon H., Pavis F. (et al.), 1994 : 119).

Avec les voyageurs l'un des paradoxes avec lequel nous avons dû composer est celui de leur présence toujours cernée par le mouvement. Michel Agier, parmi trois figures d'étranger commence par esquisser celle de l'*outsider* incarné par une « représentation géographique qui peut devenir déshumanisante, à force de flux, de flèches et limites spatialisées. » (Agier M., 2018 : 117). Exaltée par la perspective du déplacement dont elle procède, cette présence voyageuse tend en même temps à être subalternisée sur le plan ontologique. En effet, non seulement cette présence ne vaut que parce qu'elle s'inscrit dans un « mouvement » donc dans une perspective d'absence, mais elle ne semble pouvoir être considérée qu'à partir de sa matérialité, qui en même temps qu'elle *signale* une dimension humaine, tend à la reléguer au second plan. Cette appréhension de la présence voyageuse par les « signes » ou les « traces » est un mécanisme profondément ancré qui conditionne la construction même de l'altérité voyageuse. Quel rôle joue l'habitat mobile, l'incantation du mode de vie mobile, dans la construction de cette altérité ? Cette altérité vaut-elle pour tous les habitants « mobiles » ou connaît-elle des variations en fonction des catégories d'usagers de l'habitat mobile ?

D'un point de vue émique, il convient d'interroger la fonction sociale de l'habitat mobile pour ses habitants. L'habitat mobile est-il autant qu'il le prétend au service du mouvement ? Dans notre travail qui prend pour axe l'habitat mobile, nous formulons l'hypothèse que ce qui forge la caractéristique fondamentale d'un mode de vie en habitat mobile est la possibilité d'être présent, plus que la possibilité d'être en mouvement. Par « être présent », nous entendons la capacité des individus et collectifs à *se positionner* dans un environnement immédiat afin d'élaborer ou de conserver une forme de maîtrise de leur *être* et de leur *devenir propre* temporairement conditionnés à cet environnement et à ses organes de pouvoir. Cette définition pointe que – contrairement aux apparences – la présence n'est pas antinomique du mouvement, mais qu'elle en constitue bien plutôt une condition vitale. Nous aimerions mettre en perspective cette dialectique de la présence dans une anthropologie de la mobilité.

La question de l'ubiquité traverse les différents aspects de la problématique du voyage. Quelle est la nature et le « degré » d'implantation que permet l'habitat doté de mobilité ? Si le sol, en tant qu'espace imposé et ressource prodiguée aux humains, vient déterminer et parfois fortement conditionner les modes d'existences, la vie détachée de cette forme de collaboration productive entre un environnement et des humains qui y vivent et le façonnent, est perçue sous l'angle du profit « hasardeux », de l'inconfort, de la fuite et de l'indéterminé qui ne trouve à la fois aucune position et aucune limite. Or, cette caractéristique de l'absence de limites relève

du naturalisme. La métaphore des « fils du vent » illustre parfaitement cette tendance à la naturalisation du voyage dès lors qu'il est organisé en familles et groupes communautaires perçus en tant qu'« intrus »²⁷ où qu'ils soient. Le voyage des grands découvreurs, des missionnaires, des divers scientifiques s'apparente davantage à la métaphore de la quête, de la conquête, soit d'un voyage qui comporte une dimension de « retour » à un point d'origine (que l'on vient, par le voyage, nourrir, enrichir). La logique dont il est question dans le voyage des populations nomades est celle de la mise en correspondance immédiate, non reportée dans le temps, entre un environnement et des humains. La mobilité n'est pas mise au service d'un profit à venir comme dans le capitalisme par exemple où la mobilité des humains et des objets vise à enrichir des ensembles humains non mobiles et distants du lieu de la transaction. Cette mise en correspondance entre un système voyageur organisé en réseau, soit de manière horizontale, et un système sédentaire organisée de manière verticale et cadastrale s'opère par des logiques conflictuelles qui viennent mettre en jeu des rapports de pouvoirs. Nous aurons l'occasion d'analyser en détails certains aspects de ces logiques par lesquelles le nomadisme est également « capturé » (Bernardot M., 2012) par des dispositifs plus ou moins contraignants de gouvernance et de gouvernementalité (Foucault M., 2004a) par lesquels la présence voyageuse est convertie en un « bien fictif » (Callon M., 2017) susceptible d'être valorisé au sein du système capitaliste.

Ce mouvement dont il est toujours question dès que l'on aborde les voyageurs est précisément l'élément manquant de mon enquête puisque je n'ai pas voyagé *avec* les voyageurs mais bien davantage occupé une fonction au cœur d'un dispositif institutionnel de gestion de leur présence. Je me suis « mobilisée » pour localiser, rejoindre et orienter les voyageurs. J'ai donc davantage accompagné le mouvement d'un point de vue pragmatique que d'un point de vue strictement observationnel. Cette position fut cependant pertinente sur le plan sociologique. Si je n'étais pas « portée » physiquement par un mouvement collectif, j'ai cependant été amenée à me déplacer constamment pour examiner les conditions de leur installation, les préjudices et désagréments corrélés à leur présence sur un territoire, pour rechercher des terrains, et prendre acte des divers besoins et aménagements logistiques ou éventuels déplacements à envisager pour optimiser leur séjour. J'ai donc été en position de scruter les différents aspects et surtout les différentes étapes rendant possible la « présence » des gens du voyage à l'échelle d'un territoire. Nous reviendrons sur cette notion de présence qui, si elle est bien corrélée à la visibilité, ne s'y résout pas et implique une expérience multi-sensorielle (Affergan F., 2015). Retenons que la présence recoupe deux « faces » : la face expérientielle de ceux qui font l'expérience d'être présent et la face communicationnelle ou interactive consécutive au fait de déceler une présence.

²⁷ « De la manière la plus technique qui soit, pourrait-on dire, l'étranger qui arrive est un « intrus » qui, tel un corps étranger, impose sa présence en plus de l'agencement établi des choses, des places et des personnes. (...) Avec Jean-Luc Nancy, nous pouvons dire que nous aurions tort de lui nier cette intrusion qui le rend immédiatement et de toute évidence étranger, car elle « insiste » : « il faut qu'il y ait de l'intrus dans l'étranger » (Nancy J.L., 2010 : 12) sans quoi il perd son extériorité. » (Agier M., 2018 : 117-118).

Bien que les compétences mobilisées dans les deux postures de médiatrice et de chercheuse étaient très proches (observation, écoute, reformulation...), la première constitua une entrave à l'exercice de la seconde vis-à-vis des élus auprès de qui j'incarnais en premier lieu la « figure de l'Etat » sur le terrain. Sans pour autant être dissimulée, ma posture de chercheuse ne fut pas mise en exergue auprès des élus, alors qu'elle put l'être occasionnellement auprès des voyageurs, de certains acteurs associatifs, de la société civile ou même des représentants de l'Etat. Pour légitimer ma fonction de médiatrice et éviter de me retrouver déstabilisée lorsque j'intervenais pour pacifier des situations, il me fallait déployer une posture assurée alors que j'étais fragilisée – en tant que nouvelle habitante de l'Hérault – de part ma mauvaise maîtrise des enjeux politiques locaux : le « terrain » que les élus eux connaissaient parfaitement. La situation dans laquelle j'ai réalisé cette enquête n'est donc pas exempte de conflictualité et on peut même affirmer que cette conflictualité est l'une des conditions de l'existence de « mon terrain », plus précisément de ma posture sur ce terrain d'investigation. Les propos recueillis ou dont j'ai pu être destinataire sont porteurs de ce « terreau conflictuel » et doivent nécessairement faire l'objet d'une analyse critique-analytique (Schwartz O. 2013) du contexte et des enjeux de légitimation qu'ils dévoilent. Notre posture de médiatrice a permis de « résoudre » un problème de positionnement sur le terrain par la possibilité de « justifier » cette présence sur ce terrain de manière assurée (fiable) et non pas biaisée. Nous avons donc pu pratiquer ce qu'Olivier Schwartz désigne sous le terme d'« empirisme instruit »²⁸ en résolvant les problèmes « de terrain » induits par ma présence sur ce terrain.

Si mon recrutement en tant que médiatrice des gens du voyage de l'Hérault incombait à la connaissance que j'avais des gens du voyage, j'arrivais cependant en terrain « vierge » puisque je ne connaissais pas le département de l'Hérault où j'allais devoir exercer cette fonction. Par conséquent, je n'y étais pas étiquetée comme chercheuse et/ou militante, et je n'avais pas idée de la façon dont s'organisait la présence des gens du voyage sur ce territoire.

I THÉORIES DE LA MOBILITÉ À L'ÉPREUVE DE LA PRÉSENCE

Si l'une des études fondatrices de la sociologie s'est attachée à décrire le mode de vie mobile des Hobos aux Etats-Unis (Anderson N., 2013), force est de constater que l'étude des déplacements humains ne s'est révélée comme champ à part entière qu'à partir des années 1990 en renversant littéralement les prérequis conceptuels pour permettre l'analyse selon un axe horizontal – et non plus vertical – que John Urry caractérise comme étant le « mobility turn » (Urry J., 2005). Auparavant les études sur les questions relatives au déplacement géographique étaient corrélées de près ou de loin au registre du contrôle social (Castel R., 1995) imprégné des perspectives pathogènes qui rendaient la mobilité suspecte et surtout marginale. Il est possible que cette

²⁸ SCHWARTZ Olivier, « L'empirisme irréductible. La fin de l'empirisme ? », in ANDERSON Nels, *Le Hobo. Sociologie du sans-abri*, Armand Colin, Paris, 2013, p. 343.

association entre la mobilité et les marges ou entre le nomadisme et le « sauvage » découle d'une croyance des sociologues, du moins d'une association d'idées – relevée par Michel Callon (Callon M., 1986) – entre l'incertitude inhérente aux faits de « nature » par opposition aux cadres et présupposés normatifs qui permettent de stabiliser la compréhension des faits de « société »²⁹. Les nomades, et les Tsiganes en particulier, ont longtemps été pris en étau dans les études les concernant entre le sauvage et le domestiqué du fait même de cette association de leur présence au registre de l'incertitude. Il s'agit là d'une lecture sédentaire de la présence tsigane, quand bien même bon nombre de voyageurs encensent leur mode de vie de la formule « *nous on vit le jour le jour* » qui leur permet de se distinguer radicalement des « paysans ». L'enjeu identitaire de « distinction » amplement souligné par Patrick Williams ne doit pas faire perdre de vue les contraintes réelles et les nécessités organisationnelles, prévisionnelles qui pèsent sur le mode de vie voyageur. L'incertitude que les sédentaires attribuent au mode de vie nomade n'est sans doute pas la même que celle que vivent les Tsiganes. Comment « mesurer » l'incertitude ? Comment jauger de la manière dont cette variable influe sur les décisions, les interactions, les comportements ? Car incertitudes il y a sur le voyage. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point. Cette notion d'incertitude est présente principalement sous le revers de la précarité dans les études sur les populations tsiganes. Elle ne constitue pas un concept qui permet de comprendre les logiques culturelles à partir desquelles s'organise la vie sociale. Et elle est immédiatement corrélée aux relations avec les sociétés sédentaires, cette notion d'incertitude ayant cimenté l'approche publique de l'accueil des populations tsiganes. Ce contexte analytique permet d'expliquer en quoi le clinquant concept de « mobilité » qui tend vers l'émancipation plus que la déchéance, vers le contrôle plus que l'aléatoire demeure le « grand absent » dans les études sur les populations tsiganes³⁰. Le concept de mobilité a accompagné les analyses du développement des cultures numériques au point de devenir un concept hybride susceptible de caractériser les flux humains tout autant que les réseaux permettant le maintien des « connexions » entre les individus. Or, ces réseaux, ces connexions n'ont pas plus qu'auparavant été orientées vers les populations Tsiganes ou les espaces voyageurs toujours aussi invisibles (Olivera M. et Pouyeto J.L., 2018). Et les populations tsiganes n'ont pas été véritablement questionnées à partir des concepts qui ont conduit à l'émergence des « mobility studies ». Voyons cependant ce que peuvent nous apporter quelques approches sociologiques de la mobilité.

²⁹ Ainsi, Michel Callon estime que cet agnosticisme observé dans les sciences dures à l'égard des faits de « nature » doit être étendu aux sciences sociales afin de contrer la logique imparable corrélée à cette « croyance » selon laquelle « la Société, quelle que soit la description qu'ils en donnent, finit toujours par avoir le dernier mot dans son face à face avec la Nature » (CALLON M., 1986 : 171).

³⁰ Les études historiques ou sociologiques qui ciblent les populations tsiganes mobilisent le plus souvent la notion de mobilité pour étayer l'analyse des politiques publiques de répression ou de contrôle de ces populations. Notons cependant que les travaux récents d'Adèle Sutre sur les circulations transnationales des Tsiganes au tournant du XXème siècle permettent de mieux cerner les modalités empiriques de cette mobilité (Sutre A., 2013 et 2017). En anthropologie, certains travaux ont pris comme curseur d'analyse les activités économiques en ce qu'elles façonnent la mobilité des populations tsiganes (Reyniers A., 1992 ; Brazzabeni M. (et al.), 2015), lesquelles pouvant ainsi se trouver insérées dans un ensemble plus vaste de « nomades péripatétiques » (Rao A., 1986).

I.1. DE LA CONTINGENCE DU RHIZOME AUX INTERDÉPENDANCES DE L'ACTEUR RÉSEAU

La mobilité en sociologie a surtout d'abord été étudiée selon une perspective de stratification sociale pour désigner le changement de statut, et plus particulièrement l'ascension sociale des individus au sein des sociétés industrielles et capitalistes. La sociologie française – avec Pierre Bourdieu – se démarqua à partir des années 1960 par une approche visant à expliciter les freins à la mobilité sociale en forgeant notamment le concept d'habitus et en s'intéressant à la « reproduction sociale ». Toutes ces études sociologiques sur la mobilité ont été relativement étanche à celles, plus anthropologiques et ethnographiques, sur le nomadisme. C'est la philosophie qui a le plus œuvré à maintenir une réflexion sur le nomadisme en tant que rapport spécifique de l'homme à son environnement, détaché des formes d'appropriation déployées par les sociétés sédentaires et plus particulièrement par le capitalisme. Au point qu'on ne peut dissocier la critique du capitalisme et la réhabilitation de l'idée même de nomadisme. Gilles Deleuze et Félix Guattari y contribuent à partir d'une théorie des jeux où s'affrontent la perspective poly-directionnelle du jeu de go (*nomos*) à celle striée et hiérarchisée des échecs (*polis*). « C'est que les échecs codent et décodent l'espace, tandis que le go procède tout autrement, le territorialise et le déterritorialise (faire du dehors un territoire dans l'espace, consolider ce territoire par construction d'un second territoire adjacent, déterritorialiser l'ennemi par éclatement interne de son territoire, se déterritorialiser soi-même en renonçant, en allant ailleurs...). Une autre justice, un autre mouvement, un autre espace-temps. »³¹ En pensant le rôle de la « fulgurance » dans ce qu'ils appellent « la machine de guerre », Deleuze et Guattari donnent du ressort à l'analyse de *ce qui survient et qui*, de ce fait, échappe au contrôle automatique et/ou enrayer le système. Ils élaborent une philosophie qui permet de penser les logiques propres à l'extériorité. « Il ne suffit pas d'affirmer que la machine est extérieure à l'appareil, il faut arriver à penser la machine de guerre comme étant elle-même une pure forme d'extériorité, tandis que l'appareil d'Etat constitue la forme d'intériorité que nous prenons habituellement pour modèle, ou d'après laquelle nous avons l'habitude de penser. »³² Cet aspect de la fulgurance que nous désignons plus spontanément comme « surgissement » ou « irruption » dans notre approche, présente cependant un aspect « biaisé » en prenant le cadre sédentaire (l'appareil d'Etat) comme point de réception de cette fulgurance et donc en occultant la dynamique relationnelle dont procèdent le déplacement et l'installation.

Pour penser la mobilité, la théorie Deleuzienne a forgé un autre concept qui a rencontré un succès plus vif encore que celui de « machine de guerre » : le « rhizome ». Celui-ci est traité dans une ontologie de la multiplicité qui consiste à penser à partir du possible ; de la contingence plus que de l'institué. Le concept de

³¹ DELEUZE Gilles et GUATTARI Félix, *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie 2*, Les Editions de Minuit, coll. « critique », Paris, 1980, p. 437.

³² Ibid., p. 438.

« rhizome » est mis en abîme à partir du concept de l'arbre chomskien qui est une métaphore de la linguistique avec ses mots-racine et ses dérivés. L'arbre a fourni à la pensée occidentale un schéma explicatif vitaliste conçu à partir du calque qui propose un « modèle » et une généalogie à toute réalité dont il déploie une représentation fataliste, « enfermée » dans des prénotions. Le rhizome adopte à l'inverse la logique cartographique « toute entière tournée vers une expérimentation en prise sur le réel »³³. Ce qui en fait un « prêt à penser » des logiques subversives, des « évènements », des mouvements contestataires, puisqu'il est constitué de « toutes sortes de « devenirs » »³⁴ dont l'origine et l'aboutissement importent moins que les agencements, les combinaisons, les alliances qui produisent l'action elle-même « telle qu'elle se fait ». « L'arbre impose le verbe « être », mais le rhizome a pour tissu la conjonction « et... et... et... ». Il y a dans cette conjonction assez de force pour secouer et déraciner le verbe être. Où allez-vous ? d'où partez-vous ? où voulez-vous en venir ? sont des questions bien inutiles »³⁵ nous disent Deleuze et Guattari. Voilà une belle introduction à la nomadologie dont ils se font les promoteurs. Cette analyse nous met sur la voie d'une corrélation possible entre nomadisme et contestation. Une telle question a-t-elle été réellement posée ? Le nomadisme a largement été présenté comme un mode de vie subversif, toujours opposé aux structures étatiques dans son organisation intrinsèque. Mais là encore des nuances doivent être apportées à partir des études sur le pastoralisme notamment qui montrent à quel point les Etats jouent toujours un rôle dans la régulation des économies nomades (Scheele J., 2011, Gardelle L. 2008). Le rapport de dépendance à l'Etat est donc déterminant et constitue un premier point de paradoxe apparent d'ailleurs souligné par Deleuze et Guattari : « Ce qui complique tout, c'est que cette puissance extrinsèque de la machine de guerre tend, dans certaines circonstances, à se confondre elle-même avec l'une ou l'autre des têtes de l'appareil d'Etat. »³⁶ Ce qu'on peut dire concernant la forme la plus organisée de « surgissement » de la présence voyageuse (dans le cadre des « grands passages » ou des « grands rassemblements »³⁷) c'est qu'elle convoite le déploiement à tous les échelons territoriaux de l'appareil sécuritaire de l'Etat. Si leur organisation est subversive, les nomades peuvent-ils pour autant être considérés comme des contestataires en actes ? Quelles sont les formes de cette contestation ? Est-elle hybridée et corrélée aux logiques de contrôle et au rapport de dépendance à l'Etat ? Pour le dire autrement, ce rapport de dépendance à l'Etat procure-t-il aux nomades un pouvoir

³³ Ibid., p. 20.

³⁴ Ibid., p. 32.

³⁵ Ibid., p. 36.

³⁶ Ibid., p. 438.

³⁷ Les « grands rassemblements » sont présentés dans la circulaire n° 2001-49/UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage. Ils désignent au titre III 2. des « rassemblements de plusieurs milliers de caravanes qui convergent en un point donné pour une durée en général relativement brève (de l'ordre d'une dizaine de jours) ». Notons que les rassemblements festifs de type rave-party fréquentés notamment par les néo-travellers relèvent également des « grands rassemblements ».

subversif dont ils feraient usage dans des actes de contestation *paradoxaux* (teintés d'autonomie et de dépendance) ?

La théorie deleuzienne du rhizome a ouvert de nouvelles perspectives épistémologiques pour décrypter les manières variées dont l'humain s'inscrit et compose avec et au sein d'un environnement. Elle est à l'origine des approches ontologiques qui tendent à rendre caduque la pensée catégorielle opérant par ruptures signifiantes. En soustrayant l'unique de la multiplicité à constituer (Deleuze et Guattari, 1980 : 13), la pensée en rhizome tend à démanteler les frontières à l'intérieur des mondes du vivant et entre le vivant et le non-vivant. En suivant les manières dont s'opèrent les connexions, les coalitions et hybridations mais aussi des lignes de fracture insoupçonnées ou paradoxales entre des acteurs de « natures » différentes, la pensée en rhizome a fourni aux anthropologues un socle épistémologique pour cheminer vers une émancipation du naturalisme occidental (Descola P., 2005) à l'origine de la bipolarisation classique entre nomades et sédentaires. Du côté de la sociologie, l'approche deleuzienne est à l'origine de la théorie de l'acteur-réseau forgée dans les années 1980 par Michel Callon et Bruno Latour. La théorie de l'acteur-réseau provoqua une véritable révolution dans les sciences humaines qui se sont mises à étendre leurs champs d'analyse aux relations et formes de collaboration et de controverses entre acteurs humains et non-humains. Les dialectiques structuralistes d'analyse du social devinrent insuffisantes pour appréhender les événements en prise à l'incertitude, les faits imprévisibles, les rencontres et collaborations improbables. Le concept de rhizome a donc bouleversé les sciences humaines en faisant basculer ses fondements structuralistes et accordant un poids équivalent aux entités humaines et non-humaines pour faire advenir *du* social ou *des* mondes multispécifiques (Tsing A., 2017).

La théorie de l'acteur-réseau forgée par Michel Callon et Bruno Latour se situe à la conjonction de deux approches. D'une part elle est fortement imprégnée de la pensée rhizomatique en ce qu'elle se fonde sur le principe d'hétérogénéité, dont John Law a montré la pertinence en sociologie (Law J., 1992). Cette notion d'hétérogénéité permet de penser le réseau comme une « méta-organisation » rassemblant une diversité d'acteurs humains et non humains : des objets, des discours, des dispositifs matériels ou conventionnels interagissent entre eux et avec les humains qui les emploient mais qui sont aussi « agis » par eux. « Un « acteur », au sens où le terme est utilisé dans l'expression « acteur-réseau », n'est pas la source d'une action mais la cible mouvante de tout un essaim d'entités qui fondent sur lui. » (Latour B., 2007 : 67). D'autre part, elle naît à la suite d'une étude de Michel Callon sur les relations et les formes de dépendances entre les chercheurs impliqués dans une recherche visant à faire « proliférer » les coquilles Saint-Jacques dans la baie de Saint-Brieuc, les marins pêcheurs et les coquilles elles-mêmes qui s'immiscent au même titre que les autres acteurs humains dans une controverse mettant en cause la représentativité des différents acteurs sélectionnés par les chercheurs (Callon M. 1986). De cette étude qui mise sur la symétrie généralisée interdisant tout changement de grille d'analyse entre les actions portées par des humains et celles impliquant des non-

humains, émerge le concept de traduction qui opère un renversement épistémologique en sociologie. L'analyse ne se circonscrit plus à l'intérieur de cadres mais se focalise dorénavant sur les mises en correspondance de « plateaux » (Deleuze G. et Guattari F., 1980) par l'élaboration de ponts symbolisant « l'extension de notre sphère volitive dans l'espace » (Simmel G., 1988 : 162). C'est au sein de cette théorie que se forge la sociologie la plus profilique de la mobilité en ce qu'elle se décentre de la dimension strictement géographique et se focalise sur les aspects « relationnels » qu'implique une telle notion. Ces auteurs expriment une forme de critique cependant vis-à-vis des travaux de Deleuze et Guattari dont ils soulignent les dangers inhérents à l'importance accordée à la formule elle-même teintée de métaphore, par ailleurs complètement axée à partir d'une succession de dualismes (arborescence / rhizome, sédentaire / nomade, Occident / Orient...). En effet, souligne John Law, « it is not productive to defend a more or less fixed theoretical location, a location which is performed, in part by the fact of its naming »³⁸. John Law tend davantage à rapprocher la Théorie de l'Acteur Réseau de l'analyse foucauldienne en ce que celle-ci met en tension la continuité entre des entités humaines et des entités matérielles, entre « les mots et les choses » ; arguant que le réseau procède davantage du verbe (« a somewhat uncertain process of overcoming resistance »³⁹) que du *fait accompli* du nom (Law J., 1992 : 380). La Théorie de l'Acteur Réseau procède de la sémiotique ; tout *signe* – quelle que soit son ontologie – entrant dans le champ de l'action. Les entités sont produites par les relations, par des discours, par des dispositifs matériels qui les « localisent » mais plus encore les « performant », font qu'elles sont rendues « réelles », efficaces. Mais ces entités peuvent aussi se défaire, se déplacer, trouver de nouveaux « alliés ». Les entités sont donc d'une certaine manière le fruit de coalitions non seulement incertaines mais dont elles sont, quoiqu'il arrive, *dépendantes*. L'insistance portée à cette notion de dépendance est importante pour comprendre la manière dont sont agencées les entités qui créent le social, le « réel » tout aussi imprévisible soit-il. Cette dimension de la dépendance fait l'objet d'une attention et de questionnements constants dans nos travaux sur la mobilité des gens du voyage, car elle vient toucher un aspect jugé contradictoire ou paradoxal du mode de vie *sur le voyage*. Les gens du voyage lorsqu'ils voyagent sont amenés de manière systématique à dénoncer les « manquements » des pouvoirs publics à leur égard, signifiant par là-même l'importance de ces dispositifs ou équipements dans l'exercice de leur mode de vie.

Le paradigme de la mobilité tel que l'a forgé John Urry est ficelé à cette question de la dépendance qui se décline sous des aspects sociaux (par des rapports d'obligations) et matériels, la mobilité engendrant dans son sillage un développement exponentiel de technologies de contrôle qui s'insèrent dans le quotidien et tendent

³⁸ LAW John, « After ANT : complexity, naming and topology », in LAW John and HASSARD John (dir.), *Actor Network Theory and after*, Blackwell Published / The Sociological Review, Oxford, 1999, p. 2.

³⁹ LAW John, « Notes on the Theory of the Actor-Network : Ordering, Strategy and Heterogeneity », *System Practice*, n° 5, 1992, p. 380.

même à être littéralement « incorporées » (sous forme d’implants par exemple). Si cette question de la dépendance a d’abord été posée en référence à un système capable de répondre où que ce soit aux besoins des personnes mobiles, elle doit dorénavant – du fait de l’émergence de l’habitat mobile – être pensée à partir de celle générée par le principal outil de la mobilité, à savoir l’habitat lui-même qui forge un premier créneau sur cet axe autonomie / dépendance. Instrument de mobilité et donc, d’une certaine manière, de liberté ; l’habitat mobile a tout d’abord cette faculté de renforcer le lien et le rapport de dépendance entre l’humain et son habitat. Car l’habitat mobile n’est pas « autonome » en soi, même s’il prétend faciliter l’autonomie de ses occupants. Sa fonctionnalité « mobile » repose sur une capacité technique à gérer (ingérer / digérer) une multitude de flux qui doivent être non seulement approvisionnés (carburant, eau, électricité) mais aussi évacués (eaux usées, huile de vidange, échappements). L’anthropomorphisme de l’habitat mobile est particulièrement mis en exergue par les habitants en camion qui, bien souvent, aménagent eux-mêmes leur habitat selon leurs besoins et à leurs goûts au point qu’il s’apparente à une « extension » et/ou une « signature » de la personne qui y vit (Reitz M. 2016). L’habitat mobile est-il à ce point annexé aux besoins humains qu’il en devient indécent, indigne ? C’est une hypothèse que nous ne rejetons pas d’un revers tant cette question ainsi formulée de l’indécence a traversé et continue de traverser les débats et l’orientation des politiques sociales de l’habitat mobile. L’indécence est attachée à l’habitat lui-même mais aussi au lieu où il est amené à s’établir.

I.2. DES TÉLÉOLOGIES DE LA MOBILITÉ A L’ODOLOGIE

Certaines approches privilégient une conception téléologique de la mobilité. Il est difficile d’échapper à une telle conception malgré les efforts conceptuels fournis pour s’extirper de cette idée qu’il puisse y avoir une finalité, disons rationnelle, à la mobilité. Selon la vision classique, la mobilité permet d’atteindre certains objectifs (comme se nourrir, exercer une activité productive, fuir des conflits...). D’autres visions plus contemporaines considèrent que la mobilité découle des multiples révolutions technologiques qui permettent d’accroître les possibilités de se rendre disponible soit en se déplaçant plus vite, soit en étant plus facilement « connecté » au reste du monde. La mobilité deviendrait, de ce fait, un mode de vie ordinaire dans un contexte globalisé. Par ailleurs, certaines mobilités sont visibles, admises voire valorisées tandis que d’autres sont plus occultes, subalternes et relèvent de pratiques délictueuses ou criminelles. Ainsi, la mobilité ne peut être pensée indépendamment de ses causes et de ses finalités (pourtant parfois difficiles à identifier) ; pas plus qu’elle ne peut être décrite indépendamment des représentations et pratiques qui lui sont associées. La mobilité n’existe pas « en soi », pas plus qu’il ne viendrait à l’esprit des sociologues d’interroger la sédentarité comme un mode de vie « à part entière ».

Les années 1990 voient émerger une forme de popularisation de ce concept « relooké » de mobilité avec la diffusion massive des « technologies mobiles » qui vont produire un renversement idéologique de la mobilité

et du « néo-nomadisme » (Abbas Y, 2011) entendu comme un attribut valorisé du capitalisme. En effet les technologies mobiles semblent avoir généré un processus paradoxal en ce que la mobilité amplifie d'autant plus les déplacements géographiques qu'elle semble toujours plus conditionnée à des dispositifs technologiques réticulaires ayant pour fonction de maintenir le lien social tout en facilitant les contrôles. Par ailleurs, Vincent Kaufman souligne que c'est « en pendulant plutôt qu'en déménageant » que se déploient les nouvelles stratégies afférentes à la mobilité contemporaine et qui permettent de préserver « l'ensemble de ses réseaux sociaux, car ces formes de déplacements n'impliquent pas un déracinement puis un ancrage dans un autre contexte » (Kaufmann V., 2005 : 124). La pendularité connaît en effet une forme de recrudescence dans tous les milieux et à des échelles variées. Elle est corrélée aussi bien à des pratiques de migrants précaires circulant à une échelle internationale qu'à des pratiques de multi-résidentialité en France contraintes par des choix de carrière. Ainsi, ces modes de vie mobiles ont vocation à maintenir une connexion entre les acteurs de l'économie globalisée qu'il s'agisse des oligarques ou des subalternes. Devenir mobile n'est donc pas assimilable à une métamorphose du cadre familial et de l'ordre social dans lequel les acteurs évoluent. La mobilité permet d'accroître des pouvoirs, de démultiplier des opportunités, et d'augmenter des flux. Etre mobile ne revient donc pas à s'affranchir de la propriété privée et coïncide davantage à une capacité d'ajustement à des injonctions sociales et économiques.

I.2.1. PASSAGES

Les travaux d'Alain Tarrus tiennent une place particulière dans la sociologie des mobilités. Sa pratique du terrain « sur les routes » mêlant observation participante et sociologie pragmatique restent atypiques⁴⁰. Pourtant c'est au cours d'une très longue enquête minutieuse des mobilités déployées par et pour les migrants pauvres qu'Alain Tarrus parvient à nous livrer une perception novatrice et jusque là occultée de la mobilité dans un contexte globalisé : le territoire circulatoire. Tout d'abord il conçoit le territoire comme étant le support de mémoires partagées et inscrites dans des « emplacements-événements » au point que selon lui « la forme territoriale est incessante négociation d'elle-même. (...) La référence à cette mémoire collective autorise chacun à aller plus avant, à se présenter encore et encore, à s'agréger à d'autres ou bien l'expulse de

⁴⁰ Alain Tarrus se distingue en effet des méthodologies classiques de la recherche en sciences sociales en jouant de la fluidité des identités qui lui sont imputées lors de ses enquêtes et qui lui permettent d'accéder à différents niveaux de compréhension sur son terrain. Il peut être ainsi tour à tour considéré comme « mac », accompagnateur d'autocars, camionneur, père d'un compagnon d'armes, professeur (cf. TARRIUS Alain, « Fluidité de l'identité du chercheur en situation d'immersion le long des territoires de circulations migratoires. Extraits de carnets d'enquêtes : Prizren, Kosovo, 2004. La Palme, Aude, 2014 », *Migrations Société*, n°167, 2017/1, pp. 41-52). Il a recours à des échanges de services (recherche de logement par exemple) et peut bénéficier de la bienveillance de certains commissaires territoriaux de police durant ses enquêtes, mais a également fait l'objet de virulentes tentatives d'intimidation de la part de certains notables ou élus impliqués dans des relations clientélistes (cf. TARRIUS Alain et BERNET Olivier, *Mondialisation criminelle. La frontière franco-espagnole de la Junquera à Perpignan*, rapport de recherche, Edilivre, Saint-Denis, 2014).

l'espace des multiples étapes et réseaux supports à l'initiative circulatoire. »⁴¹ La dimension mémorielle est très présente dans les logiques circulatoires des gens du voyage que ce soit au travers des visites aux défunts, dans l'éviction des lieux où se sont produits des accidents, par la considération de la réputation des familles et de la manière dont elles « tiennent » les lieux où elles vivent ou encore dans la vivacité entretenue des histoires que l'on se raconte et qui font que l'on va ou que l'on ne va plus à tel ou tel endroit. Tarrius poursuit : « Ces territoires, lorsqu'ils englobent les réseaux définis par les mobilités de populations qui tiennent leur statut de leur savoir-circuler, nous les nommons territoires circulatoires. Tout espace est circulatoire, par contre tout espace ne fait pas territoire. La notion de territoire circulatoire constate la socialisation d'espaces supports à des pratiques de mobilité. »⁴² Cette notion de territoire circulatoire peut selon nous s'appliquer aux pratiques de mobilité des gens du voyage. En effet, jusqu'alors l'ensemble des approches visant à rompre avec la vision monolithique du nomadisme des Tsiganes a consisté d'une part à inscrire leurs circulations dans des « circuits » reproductibles sur des cartes (Humeau J.-B., 1995 ; Bergeon C., 2011) afin de relativiser l'amplitude des déplacements, souvent restreints et articulés aux rythmes des communautés sédentaires (travaux saisonniers par exemple) ; et d'autre part à introduire la notion d'ancrage (Robert C., 2007) par opposition à celle de la mobilité qui induit une vision allogène faussant la réalité de la présence souvent multi-générationnelle des groupes voyageurs sur les territoires qu'ils parcourent. Mais penser en terme d'ancrage ou même de « polygone de vie »⁴³ ne suffit pas à saisir le processus des négociations multiples permettant de « stabiliser » temporairement la présence voyageuse à l'échelle des territoires sédentaires et la manière dont cette stabilisation participe de la construction du territoire circulatoire voyageur.

L'étude des passages est au cœur de l'anthropologie du mouvement développée par Alain Tarrius. S'intéressant aussi bien aux combinaisons (hommes-marchandises) permettant une optimisation des circuits, aux flux et redistributions drainant le territoire circulatoire, à l'articulation entre les modes de circulation et modes de transactions des transmigrants, aux lieux-étapes indispensables au fonctionnement du réseau et aux modes de communication qui le structurent ; Tarrius se situe dans une approche cosmopolite civilisatrice du migrant-nomade qui, pour faire valoir sa position « sur le voyage » s'appuie davantage sur les solidarités ponctuelles avec les pairs de la mobilité que sur des identifications ethniques. Tous les tsiganologues⁴⁴ ont

⁴¹ TARRIUS Alain, « Le lien social fort comme préalable à la réussite économique. Initiative des migrants entrepreneurs des économies souterraines internationales : parcours, étapes, transactions commerciales », *Journal des anthropologues*, « Anthropologie et économie », n° 84, 2001 [en ligne : <http://journals.openedition.org/jda/2592>]

⁴² Ibid.

⁴³ « Le polygone de vie désigne l'ensemble des lieux de stationnement ou de séjour prolongé (voire de résidence durable ou de sédentarisation) des caravanes d'une famille du voyage qui, tout au long d'une année, constituent les bases géographiques de l'espace parcouru. » (HUMEAU Jean-Baptiste, *Tsiganes en France. De l'assignation au droit d'habiter*, L'Harmattan, Paris, 1995, p. 255).

⁴⁴ Patrick Williams, Alain Reyniers, Jean-Pierre Liégeois, Henriette Asséo, Leonardo Piasere, Judith Okely, Martin Olivera parmi les plus illustres.

souligné l'importance des contextes d'interaction dans la déclinaison des identités par les populations tsiganes, toujours appréhendées à partir de leur capacité à passer d'un univers à un autre. Cette circulation d'un système de normes à l'autre procède de l'emploi de registres de langues (Williams P., 2003) différents selon les contextes (chine, négociations entre familles, dialogues avec les autorités, commerce...). Si les pratiques et stratégies d'évitement de certains lieux et groupes familiaux (ou au contraire de rapprochement) sont inévitablement liées à des modes de sociabilités familiaux et ethniques, force est de constater que la négociation de la présence voyageuse repose sur un principe général d'indifférenciation ethnique. La seule distinction opérante vis-à-vis des Gadjé a trait à « la parole donnée » que les voyageurs estiment primordiale pour stabiliser leur présence sur place. Ainsi, les récurrentes « chicaneries » entre « les bons et les mauvais » que les voyageurs aiment mettre en avant lorsqu'ils cherchent à « ne pas se mélanger » entre eux – alors que les Gadjé cherchent au contraire le « regroupement » de tous les voyageurs – sont au service d'un intérêt à maintenir intacte la valeur accordée à la parole donnée. Celle-ci permet de restructurer des coalitions de circonstances indépendamment des appartenances nationales, ethniques ou familiales, tout comme Alain Tarrus l'a souligné pour les nomades-migrants en mettant en avant leur cosmopolitisme : « Les différences attachées à l'ethnicité en sont de plus en plus bannies. L'éthique sociale intermédiaire qui permet de dire le lien, pour certains sur le mode de la parole donnée ou d'usages spécifiques, souvent originaux, avec les autres toujours plus autres par leurs origines, mais proches par leur situation de mobilité, est fondamentalement civilisatrice. » (Tarrus A., 2000 : 126).

Au sein des espaces voyageurs, ces « voisinages cosmopolites »⁴⁵ civilisateurs s'observent sur les places désignées « ouvertes » où la tolérance est de mise sans pour autant que la collectivité ait abandonné son droit de vigilance (allant parfois jusqu'à procéder à des stratégies de dissuasion ou de délogement de certains groupes indésirables). Ainsi certains espaces – comme le fut très longtemps la ZAC des Eaux-Blanches à Frontignan – ont pu connaître des fréquentations simultanées de familles manouches, roms et gitanes françaises, de roms migrants, de forains et aussi quelques familles ou personnes accidentées de la vie se retrouvant à vivre ponctuellement en caravane. Si les conflits étaient palpables (et traduits dans une organisation spatiale spécifique) entre les familles, la négociation du maintien de l'ouverture de la place tenait à des formes d'engagements (notamment pour participer à l'entretien de la salubrité de l'espace) et de vigilances réciproques.

D'autre part, ce travail civilisationnel à partir de l'espace de vie permet également aux voyageurs de reprendre possession de leur libre-arbitre non seulement pour l'instituer en tant que « lieu d'ordre » (De Certeau M., 1990 : 170), mais également pour le qualifier à partir de valeurs propres. Ainsi, les procès de catégorisation sont appliqués aussi bien aux groupes voyageurs (distinction opératoire entre « bons » et « mauvais »

⁴⁵ L'expression est empruntée à Alain Tarrus, qui l'emploie dans un ouvrage collectif en préparation.

dessinant des formes de coalitions et d'exclusions entre eux) qu'aux espaces dévolus à la halte (tour à tour qualifiés de « gadoue », « coupe-gorge » ou à l'inverse de « belle place »...).

Nous entendons donc cette notion du passage dans un sens large qui permet d'aborder aussi bien les conditions d'accès au territoire circulatoire que la dimension matérielle des échanges qui structurent ce territoire.

Qu'est-ce qui permet de réussir un « passage » ? Cette question a été abordée par Inguun Moser et John Law dans un article⁴⁶ qui relate la vie, le mode de vie si l'on peut dire, de Liv : une personne handicapée dont la mobilité dépend de sa capacité à pouvoir atteindre et manipuler toute une série de manettes et dispositifs technologiques conçus pour elle. La description de l'ensemble des gestes par lesquels Liv est obligée de passer pour parvenir de manière plus ou moins fructueuse à rétablir un certain niveau d'autonomie rend d'autant plus manifeste la nécessité de s'attacher aux étapes qui scandent et rendent possible la mobilité. Celle-ci, dès lors, apparaît comme le résultat d'un effort nécessitant le déploiement de diverses compétences et technologies ayant permis de s'affranchir d'un certain nombre de contraintes. La compréhension de la mobilité ne peut se passer de la description de ce processus du « passage » qui nous semble donc être la seule véritable perspective téléologique de la mobilité. Voyager, c'est pouvoir passer. Et pour passer, dirait Alain Tarrus, il faut « connaître la route ». Or, cette connaissance ne renvoie pas uniquement à des compétences géographiques ou topographiques. Connaître la route c'est connaître les moyens pratiques, techniques, humains, tactiques pour faire en sorte que le prochain passage puisse être franchi dans les meilleures conditions. Quelles sont les méthodes par lesquelles la halte des gens du voyage est rendue possible ? Dans leur article Inguun Moser et John Law pointent l'articulation entre standardisation et mobilité, à savoir que les « bons passages » sont ceux qui parviennent à faire leurs preuves et peuvent donc être répétés. Ils sont d'une certaine manière « fluides ». Pour parvenir à être mobile, Liv doit paradoxalement rester dépendante de son fauteuil roulant et de tous les dispositifs technologiques et humains qui l'accompagnent dans son quotidien. « Liv is able to move, able to write, able to act as an autonomous agent, only because she is embodied in and performed by an endless network of heterogeneous materials, human and non human. (...) She is cyborg in the sense that she is irreducible to a unity – even though 'she' is also a unity » (Moser I. et Law J., 1999 : 214-215).

Comment le dispositif matériel, parfois très lourd, est-il mis à contribution par les voyageurs pour réaliser de « bons passages », c'est-à-dire des passages où les familles bénéficient des meilleures conditions pour se déployer et vivre sereinement la halte ? Une chose est certaine : lorsque le matériel ne passe pas, c'est tout le groupe qui est bloqué. A l'inverse, lorsqu'il s'agit d'ouvrir « une place », c'est par le volume, le poids et

⁴⁶ MOSER Inguun et LAW John, « Good passages, bad passages », in LAW John et HASSARD John (dir.), *Actor Network Theory and After*, Blackwell Publishers / The Sociological review, Oxford, 1999, pp. 196-219.

l'inertie du « matériel » (véhicules et caravanes) que les groupes parviennent – de la même manière qu'on « pose des pions » sur un échiquier – à « *gagner le campement* ». Pour cela, l'homogénéisation du « matériel » est aussi ce qui permet de maintenir l'unité du groupe, la cohésion des familles entre elles lors de ces « passages » délicats. Alignés sur le même modèle, les véhicules et les caravanes sont interchangeables : le passage d'un fourgon tracté de sa caravane est finalement la garantie du passage de l'ensemble du convoi qu'ils soient 20 ou 150 caravanes. Cette standardisation du « matériel » voyageur procure donc aux familles la possibilité de se réunir en un même lieu, de produire un effet de « groupe » qui est aussi une des manières de s'affirmer comme « gens du voyage ». La standardisation matérielle est donc une garantie du passage, et donc du voyage.

I.2.2. BLOCAGES

La fluidité largement utilisée pour penser la mobilité renvoie immédiatement à la question de la stagnation jugée polluante et contre laquelle ont été déployés des systèmes domestiques que ce soit pour l'eau ou pour les déchets. Par extension, certaines catégories d'humains qui n'ont pas d'inscription mémorielle partagée sur un territoire sont jugés « superflus » et sont vulgairement refoulés. « Differentiation of mobility chances is one of the few strategies avidly and consistently pursued by the governments of more affluent areas in their dealings with the population of less affluent ones » (Bauman Z., 2002 : 83) rappelle Zygmunt Bauman pour signifier la constance des logiques de stratification sociale des mobilités.

La plupart du temps ces mécanismes d'exclusion opèrent par des mécanismes de dérégulation de l'attention portée à l'autre (suspicion, dénigrement, extrapolation, etc.), lesquels viennent appuyer ou même solliciter des opérations répressives. La prolifération du mobilier urbain anti-SDF ou anti-skateurs dans les villes, les multiples arrêtés municipaux ou préfectoraux visant à interdire la venue de populations indésirables (qu'il s'agisse de manifestants ou de gens du voyage), les pratiques devenues courantes consistant à installer des rochers à l'entrée de parking ou même sur toute la superficie d'espaces vacants, la réalisation de tranchées, de labours ou encore la disposition anarchique de plaques d'asphalte sur un terrain afin d'empêcher l'installation de caravanes, les interdictions des caravanes double-essieux dans les terrains de camping, etc. : tous ces systèmes d'entraves permettent de dévier la trajectoire des mobiles indésirables. Pour autant, tous ces dispositifs sont des signes ostensibles (pour qui sait les décrypter) de l'absence programmée des voyageurs : ils s'apparentent à des traces de leur absence. Etant la cause de tels accommodements, les voyageurs deviennent donc « matériellement » présents puisque les espaces en question sont parfois rendus complètement inutilisables, comme « figés » par le spectre de l'arrivée d'un groupe de voyageurs.



Photo 1 : butte de terre, secteur du rond point du Grand M, Montpellier, collection personnelle, 2018.

Sur cette photo 1, nous nous situons aux abords d'une des entrées situées à l'ouest de Montpellier, près d'un rond-point appelé « Le grand M ». Au premier plan on discerne une butte de terre d'environ un mètre de haut, vestige d'une première tentative d'entrave au passage des voyageurs. Tout au fond, on aperçoit des rochers entreposés les uns à côté des autres : dispositif beaucoup plus efficace et qui a succédé à la réalisation de la butée en terre. Bien avant que ces dispositifs aient été installés, j'ai été amenée à intervenir en tant que médiatrice sur ce parking tout d'abord pour un petit groupe de gens du voyage, puis pour une famille rom qui s'était installée par la suite sur ce parking peu fréquenté, situé à l'arrière d'un supermarché qui en est propriétaire.



Photo 2 : parking enroché, secteur du rond point du Grand M, Montpellier, collection personnelle, 2018.

Sur la droite, la façade arrière du supermarché. En arrière plan, on distingue une zone d'habitat construite récemment. Le supermarché a par ailleurs renforcé ses « protections » par l'installation de barrières d'accès à glissières latérales et verticales permettant de sélectionner le passage des véhicules de type fourgons ou camions.



Photo 3 : système de contrôle de l'accès au parking du supermarché, secteur du rond point du Grand M, Montpellier, collection personnelle, 2018.



Photo 4 : système de contrôle de l'accès au parking du supermarché, secteur du rond point du grand M, Montpellier, collection personnelle, 2018.

Un espace vacant est une aubaine pour un voyageur, surtout s'il dispose d'une possibilité de raccordement à l'eau et à l'électricité à proximité, ce qui est souvent le cas dans les espaces urbains. Ainsi, par leur mode de vie contrevenant aux usages admis de l'espace, les voyageurs contraignent les sédentaires à « remplir de vide » les espaces vacants dans le seul but d'en empêcher une utilisation jugée inopportune. Mais, ce faisant, les sédentaires prennent la mesure de la présence voyageuse, nous dirons même de l'« omniprésence voyageuse » caractérisée par le fait qu'elle peut être répétée par d'autres que ceux qu'ils sont parvenus à éloigner (par divers moyens allant de la discussion à l'amiable à la procédure d'expulsion). Au point que cette crainte primordiale gouverne les pratiques des sédentaires à l'égard des voyageurs. En lieu et place du *contact*, ils parsèment leur territoire d'inscriptions plus ou moins durables signifiant que l'absence voyageuse a été rendue possible.

D'une façon générale cette antinomie est admise, bien que contestée et faisant l'objet de nombreuses discussions, par les voyageurs. L'expulsion est le spectre avec lequel ils naviguent, ce contre quoi ils luttent et ce par rapport à quoi ils s'organisent.

Un premier problème corrélé à l'acte d'expulsion est celui des effets « indésirables » ou effets collatéraux qui vont impacter ailleurs d'autres territoires, souvent proches. Or une expulsion concerne des personnes et/ou véhicules situées en un lieu circonscrit. Vouloir étendre ce spectre de l'expulsion est un artifice qui vient précisément contrevenir aux libertés constitutionnelles d'aller et de venir. Pourtant, régulièrement les projets législatifs – y compris ceux qui prétendent une amélioration du sort réservé aux gens du voyage – tentent de contrer cette difficulté en cherchant à étendre toujours plus le périmètre à partir duquel l'expulsion resterait valable. Ainsi, le projet de loi Raimbourg présenté le 5 décembre 2013 prévoyait de passer outre le motif de trouble à l'ordre public généralement invoqué pour expulser les gens du voyage, en ajoutant une clause de périmètre distant d'une aire d'accueil (dans un rayon de 50 km)⁴⁷. A défaut de pouvoir appliquer cette clause (qui visait à contrebalancer la révolution contenue dans ce projet de loi, à savoir la disparition des titres de circulation emblématique du contrôle étatique des nomades), la loi adoptée a cependant retenu que la mise en demeure puisse rester valable pendant 7 jours sur l'ensemble du territoire communal et intercommunal, dès lors qu'il est « de nature à porter la même atteinte à la salubrité, à la sécurité ou à la tranquillité publique »⁴⁸. Comme c'est souvent le cas en matière juridique, on voit que des mots⁴⁹ visant à préciser les choses sont aussi

⁴⁷ L'idée était de pouvoir mettre en demeure les gens du voyage « dès lors qu'il existe, dans un rayon de 50 kilomètres, une aire d'accueil spécialement aménagée et offrant des capacités d'accueil suffisantes » (cf. proposition de loi n° 1610 relative au statut, à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, présentée par Dominique Raimbourg le 5 décembre 2013).

⁴⁸ Article 9 de la loi Besson n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifié par la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté (art. 150).

⁴⁹ Comment, en effet, deux installations d'un même groupe à deux endroits différents peuvent-ils occasionner les mêmes atteintes ? Cette appréciation peut faire l'objet de controverses.

ceux qui permettent de multiples interprétations et font que la décision ultime sera laissée à l'appréciation du juge. Mais, là aussi, l'étau est de plus en plus serré pour les gens du voyage qui voient les délais de recours et de suspension des décisions en cas de recours sans cesse raccourcis⁵⁰. L'Etat « plie » un certain nombre de règles pour permettre une prise en compte des usagers mobiles. L'absence de conformation à ces plures concédées par l'Etat est considérée comme une entorse, une forme de résistance qui convient de réprimer. Ainsi, ces actions de répressions – particulièrement les expulsions de gens du voyage – ne sont jamais questionnées ou remises en causes par les médias ou autres institutions para-étatiques relayant les discours disciplinaires.

Parallèlement, la démultiplication des moyens de contrôle des gens du voyage semble avoir été « avalée » par une sorte de contre-processus d'identification. Les carnets de circulation, les aires d'accueil sont à la fois les dispositifs de contrôle et d'identité. Ainsi, nous ne savons plus vraiment s'ils procèdent du passage ou du blocage, et s'il faut vraiment chercher à distinguer ces deux « paliers » pour ces dispositifs publics qui façonnent tout autant l'accueil que le contrôle. Les gens du voyage tentent de transformer cette assignation à la circulation, au déplacement constant, en une force, une richesse et une « identité ». Ils anticipent les expulsions par différents moyens visant à faire en sorte que les forces de l'ordre soient le plus souvent déboutées. Ainsi, la possibilité de conserver la maîtrise de la durée et le choix de l'emplacement pour la halte constitue un axe à partir duquel s'élabore toute une stratification sociale parmi les « mobiles » indésirables. Il y a ceux qui savent quand et où partir et ceux qui parviennent à rester. Il y a, dans tous les cas, une marge de manœuvre limitée (que ce soit dans le temps ou dans l'espace) à partir de laquelle se déploie la présence voyageuse. C'est dans la manière dont est orchestrée et diligentée cette marge de manœuvre qu'on perçoit la raison d'être, la « finalité » si l'on peut dire de la mobilité.

Car ce risque d'expulsion peut finalement être « retourné » contre les pouvoirs publics, et le squat constituer une force mobilisatrice, contestataire. Ainsi, certains voyageurs mettent un point d'honneur à aller s'installer année après année précisément sur des communes qui n'ont pas réalisé d'équipement d'accueil, afin de « *faire bouger les choses* », pour le commun voyageur. Ils prennent alors le risque de se voir couper l'eau ou l'électricité à tout moment, de se voir interdire de toute forme de service à commencer par le ramassage des ordures ménagères ou plus abruptement de se voir enfermés par des systèmes d'enrochements. Ce qui peut s'apparenter à une sorte de « sacrifice » prend place dans une bataille collective, une lutte qui se mène sur le long terme et par de multiples actions, disséminées et répétées années après année. Ainsi, Ludo, un néo-traveller qui vit en camion a-t-il accepté plusieurs années durant de faire office de gestionnaire bénévole (en plus de travailler comme saisonnier) sur une aire qu'une commune des Alpes avait accepté d'aménager (un

⁵⁰ La suspension de la décision d'expulsion en cas de recours est passée de 72 à 48 heures dans le cadre de l'adoption de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

peu de manière expérimentale) pour héberger les saisonniers en camion venant travailler sur la station. Explicitement, et malgré les nombreuses charges que cette mission faisait peser sur son quotidien et ses relations avec les autres saisonniers, Ludo jugea que son implication permettrait de faire avancer la cause des saisonniers en camion afin que d'autres lieux comme celui-ci puissent émerger. Cette aire figure aujourd'hui parmi les expériences pionnières d'accueil de saisonniers en camion en France, et Ludo est reparti vers d'autres horizons.

L'habitat mobile s'il permet de vivre successivement sur plusieurs lieux, permet aussi et avant tout de *se rendre présent* en un lieu qui n'est pas apprêté par la société pour y vivre. Par cette présence, souvent manifeste, les habitants mobiles « interpellent » l'opinion publique soit sur leur propre sort (comme le font les gens du voyage) soit sur une question qui a trait au commun (la pénurie de logement, l'enfouissement des déchets nucléaires, la construction de supermarchés ou d'infrastructures de transport, etc.). La détection de formes de vies végétales ou animales et d'écosystèmes a de plus en plus le pouvoir de limiter ou contrer la réalisation des projets planifiés par les humains. Manifester, c'est manifester sa présence. Le corps peut être l'instrument de formes d'investitures charnelles du politique (on peut citer le mouvement Femen par exemple, les grèves de la faim, mais on peut tout simplement déjà considérer le tatouage comme une manière de convoiter « sur » soi une utopie ou un idéal). Pour se faire entendre, les manifestants mobilisent les voies de circulation, en défilant en groupe ou en se postant (parfois avec des véhicules lorsqu'ils sont des outils de travail) en des endroits stratégiques afin d'obstruer le trafic et de troubler l'ordre. Les manifestants parviennent par leur présence patente, pour peu qu'elle soit massive ou durable (comme doivent l'être les rochers des parkings s'ils veulent empêcher des installations « sauvages »), à neutraliser des projets de grande envergure. L'indécence est donc parfois une manière d'être « présent » là où on n'est pas attendu et/ou d'une manière qui n'est pas normée.

Le mouvement d'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes doit en grande partie son succès au fait que plusieurs dizaines de personnes et familles sont venues habiter, *occuper* l'espace visé pour ce projet. En construisant des cabanes, en vivant dans des caravanes, dans des yourtes ou dans leurs camions, ces nouveaux habitants sont venus seconder le contrepouvoir agrobiologique. L'habitat mobile a permis la mobilisation de l'humain dans cet environnement humide et bocager parsemé de quelques fermes. Il est venu renforcer la manifestation d'une diversité de vies sur place. Et, on pourrait dire avec Anna Tsing que la greffe entre le biotope et les néo-habitants a bien pris puisqu'ils se considèrent non seulement comme des révélateurs de la vie sur place mais des « cultivateurs » de formes de vies à venir. Leur habitat a permis de rendre effective la lutte par le déploiement d'une « zone à défendre » conçue sur la base de l'installation éphémère, mais bien « réelle » (par ses multiples capacités à « mobiliser » au-delà de ses propres habitants) et difficile à expulser. Les « zadistes », en effet, ne défendent pas la logique du « projet » (ils refusent de se voir imposer

une affiliation à la chambre d'agriculture ou à la MSA⁵¹) mais plutôt celle de l'expérimentation, du droit au tâtonnement. Ils se situent, en cela, non pas en surplomb mais en « friction » (Tsing A., 2005) avec l'environnement dans lequel ils évoluent, soit une logique décrite par Anna Tsing consistant à entretenir des relations multispécifiques, dont on considère que le caractère incertain est un gage de créativité et de survie.

C'est donc une ode à la précarité à laquelle se livrent les « zadistes » mais aussi tous les voyageurs vivant sous la menace de l'expulsion. La précarité est souvent la cause, disons le prétexte invoqué, pour mettre en œuvre une mesure d'expulsion. Mais elle constitue aussi une force et probablement la meilleure contre-offensive qui soit pour faire face à cette menace. A la manière dont les voyageurs considèrent qu'ils défendent la démocratie en faisant la démonstration que le mode de vie « sur le voyage » reste possible en France ; Wilhem, un habitant de La Mine (un espace d'accueil pour habitants en camion) estime que la précarité est une véritable force politique qui permet de défendre l'intérêt commun. La Mine est, comme son nom l'indique, une ancienne mine qui n'a pas été correctement dépolluée après le départ de ses exploitants en 1971. Wilhem et d'autres habitants vivent en camions ou cabanes sur ce site depuis les années 2000. Leur installation n'a jamais été vue d'un bon œil par les riverains et les pouvoirs locaux qui n'ont eu de cesse de chercher à les déloger. L'une des armes déployées par les autorités publiques pour parvenir à leurs fins a été de déployer l'argument de la pollution du site. Mais c'est précisément en prenant au mot cet argument que les habitants de La Mine sont parvenus à lutter contre cette menace d'expulsion, montrant progressivement que la pollution concernait en réalité l'ensemble de la vallée au point de devenir un véritable scandale environnemental⁵². En 2018, l'espace d'accueil de La Mine existe toujours et ses habitants vivent sur place sans véritablement savoir pour combien de temps encore... Voici comment Wilhem présente les choses lors d'une assemblée générale de l'association HALEM qui se déroule sur place l'été 2016 : *« S'ils ont démarré ça c'est parce qu'on était présents sur le site. Et à chaque fois qu'ils ont voulu nous dégager c'était soit pour grillager, soit pour qu'y ait rien qui s'passe et que fff' heu... on enferme le problème de pollution qui est... par contre, pour le coup c'est un vrai problème ! L'intérêt c'est d'habiter toujours dans cette friche industrielle parce que c'est là où on risque de... de les baiser, d'avoir une vie citoyenne même au cœur des endroits les plus pollués. C'est pour ça qu'on a toujours demandé la transparence, pour savoir vraiment à quoi on est exposés. (...) On cherche pas des responsables, on cherche la solution alors que les autres (les riverains propriétaires dont les parcelles ont aussi été polluées) sont partis dans une procédure au pénal ou au civil pour chercher des responsables pour se faire indemniser. Nous on cherche pas l'indemnisation. Nous on cherche la réparation. Parce qu'en fait on sait qu'on va s'faire niquer. Si on d'mande l'indemnisation au prix où on a l'terrain, ils vont nous donner deux mille balles et ils vont nous dire « cassez-vous » (rires). Là nous*

⁵¹ Mutualité Sociale Agricole.

⁵² Cf. le webdocumentaire d'Alain Renon et Arnaud Jouve, *Scandale environnemental à la porte des Cévennes*, RFI : <http://webdoc.rfi.fr/pour-suites/enquete-pollution-cachee-cevennes/>

on n'a pas perdu 300 millions d'euros dans notre maison quoi ! Et c'qu'on demande c'est la restitution du droit d'usage. »⁵³ Voici donc un exemple explicite de la manière dont la précarité permet dans certaines circonstances de lutter efficacement pour le commun.

Ainsi, Anna Tsing a bien raison de ramener au cœur de la vie la notion de précarité qui a trop longtemps été pensée comme une flétrissure ou un engourdissement. Car si l'habitat mobile est bien un habitat incertain et soumis aux aléas climatiques, il est toujours présenté par ses usagers comme étant une source de revitalisation. Anna Tsing a les mots justes pour décrire cette condition précaire « dans laquelle on se trouve vulnérable aux autres. Chaque rencontre imprévue est l'occasion d'une transformation : nous n'avons jamais le contrôle, même pas de nous-mêmes. Pris dans l'impossibilité de nous fier à une structure communautaire stable, nous sommes projetés dans des agencements fluctuants qui nous refabriquent en même temps que les autres. Nous ne pouvons nous appuyer sur aucun *statu quo* : tout est toujours en mouvement, y compris notre capacité à survivre. Penser avec la précarité change l'analyse sociale. Un monde précaire est un monde sans téléologie. L'indétermination, ou l'imprévisible nature du temps, a quelque chose d'effrayant, mais penser avec la précarité fait que l'indétermination rend aussi la vie possible. » (Tsing A., 2017 : 56).

Tous les modes d'habiter poreux au milieu naturel, misant sur la création d'espaces collectifs, revendiquant l'autonomie, l'autosubsistance et la multi-activité se heurtent aux règlements (urbanisme, agricole...) et procédures administratives qui limitent les « possibles » et tendent à lutter contre ces initiatives⁵⁴. Ces situations qui produisent de l'illégalité viennent renforcer la dimension de l'incertitude dans laquelle ces habitants ont peu ou prou « choisi » de vivre. Seul l'habitat mobile permet de parer au risque de l'expulsion puisqu'il s'y prête de part sa fonctionnalité même : il peut être numériquement important si la mobilisation est importante et faire « bloc », il peut être monté puis démonté, installé puis déplacé si la pression se fait trop forte, mais dans tous les cas, il préserve des possibilités de survie. Il est, de toute façon, l'habitat de la survie. Que les résidents soient socialement exclus ou marginaux n'est pas un facteur « excluant » dans l'habitat mobile, dans la mesure où aucun statut social ne peut enrayer le processus d'émancipation qui se produit

⁵³ Cf. le lien suivant dans mon webdocumentaire *Des Aires. Vivre en habitat mobile* : http://www.desaires.fr/#Lamine_MenuCretelasso

⁵⁴ Ainsi, Béatrice Mésini rappelle que « la garantie légale d'un droit au revenu minimum s'est construite « contre » l'usage du lopin de terre : au début de l'application de la loi, le RMI était réduit de 400 francs lorsque le bénéficiaire possédait un jardin cultivé » (MESINI Béatrice, « Résistances et alternatives rurales à la mondialisation », *Etudes rurales*, n° 169-170, 2004, p. 44). Cette logique a été également appliquée pour les gens du voyage allocataires du RSA (revenu de solidarité active) qui ne perçoivent pas le « forfait logement » au motif qu'ils n'auraient pas de charges liées au logement (puisque considérés comme « sans domicile fixe » ; plus précisément parce la caravane n'ouvre pas droit aux aides au logement (n'étant pas juridiquement reconnue comme un logement). Pourtant les charges liées à l'achat et l'entretien de la caravane sont démultipliées par le fait que les banques refusent de leur octroyer des prêts (n'ayant d'autre choix que de passer par des organismes de prêts à la consommation qui sont souvent les vendeurs de caravanes pratiquant des taux avoisinant parfois les 20%) et qu'ils ne bénéficient d'aucune assurance habitation (cf. ROBERT Christophe, « L'accès au logement et à l'habitat », in LIEGEOIS Jean-Pierre (dir.), *L'accès aux droits sociaux des populations tsiganes en France*, ENSP, Rennes, 2007, pp. 37-69).

quasi-mécaniquement lors de la prise en mains de l'habitat mobile. Cette « interdépendance » des humains à leur habitat et de ces habitats mobiles à leurs propriétaires est un point de questionnement qui manque dans l'analyse des mobilités puisque celles-ci ont avant tout été forgées à partir des mobilités humaines stricto-sensu, démunies de toute forme « élaborée » d'habitat susceptible de les accompagner dans le mouvement. A moins que le train, l'avion, la voiture ou le poids-lourds soient considérés comme des habitats, le *mobility turn* reste encore orphelin de cette élucidation du rôle joué par l'habitat dans la mobilité⁵⁵. La pragmatique de la mobilité se doit d'être attentive à tous les systèmes d'entraves et aux canaux de circulation, mais également aux « manières de faire » la mobilité, de la rendre effective « ici et maintenant ». La question de la présence et particulièrement de la co-présence fait partie des spectres d'analyse de la mobilité tels qu'ils ont été énumérés par John Urry. Bien qu'elle puisse sembler paradoxale, notre approche repose sur une perspective interactionniste qui considère que la mobilité opère par la formalisation et la teneur du lien.

I.2.3. NŒUDS

Les théories de la mobilité s'articulent autour de deux grands principes que sont le mouvement (circulations, disséminations, flux), et la connexion qui correspond à une articulation productive au cours du mouvement. La connexion n'a pas pour objectif de stopper le mouvement. Elle tire profit des flux qu'elle concentre en son sein et qu'elle alimente en démultipliant leurs possibilités de trajectoires, de transmission et leurs chances d'établir de nouvelles connexions. Les techniques de l'information et de la communication, issues de cette combinaison entre le mouvement et la connexion, ont réhabilité et donné toute sa force au concept de réseau, devenu incontournable pour penser la société. Mais comment un concept si vaste peut-il parvenir à *traduire* au sens de Bruno Latour, nos observations de terrain ? Bien sûr que les gens du voyage ont des fonctionnements en réseau : des réseaux familiaux, des réseaux économiques, des réseaux religieux, des réseaux sociaux tout simplement. Bien sûr qu'ils ont leurs « habitudes » de voyage et que bien plus qu'une quelconque forme d'errance qu'on cherche à leur imputer, leurs déplacements s'apparentent à des circuits qui se répètent d'année en année parce que des liens les conduisent à revenir – ou au contraire à éviter – certains lieux. Mais à chaque fois qu'ils reviennent, ils doivent « retrouver le chemin », dans le sens où ils doivent pouvoir déployer de multiples tactiques ou stratégies pour faire en sorte que « ça passe » aussi bien sur le plan humain que matériel (les deux fonctionnant ensemble sur le voyage). Nous avons vu que leur mode de vie mobile leur permet de résister et de déborder des mesures répressives dans le but d'agir pour le commun. Ces exemples tirés de notre expérience de terrain nous amènent à prendre la mesure du rôle que jouent ces différentes actions et interactions *sur le voyage* et considérer l'importance de la dimension relationnelle dans l'odologie des gens du voyage.

⁵⁵ Thomas Sigaud abonde en ce sens : « dans l'inépuisable inventaire des formes de mobilité, il en est toujours une qui manque : la mobilité résidentielle » (Sigaud T., 2014 : 29). Notons cependant que malgré cette remarque pertinente son étude exclut l'habitat mobile ainsi que les mobilités résidentielles marquées par le passage de l'habitat en dur à l'habitat mobile (ou inversement).

L'odologie, concept forgé à partir du grec « odos » (route, chemin) et « logos » (discours, parole) se définit comme étant la science des chemins, des cheminements. Notre intérêt se porte sur cette notion de cheminement qui permet d'étudier la manière dont les voyageurs progressent et manœuvrent au sein de leur environnement. « Odos » en grec comporte deux sens différents selon que l'accent porté sur la première voyelle lui attribue un « esprit rude » (ο) (ὀδός) ou un « esprit doux » (ω) (ὠδός). Explicitement traduit par « voie », « route », « chemin » au sens propre, le dictionnaire Le Bailly précise que selon cette première acception⁵⁶, *odos* peut aussi renvoyer à la notion d'« entrée », d'« accès » ; et dans l'action à « la marche » et au « voyage » par voie terrestre ou maritime. Au figuré, ce même terme *odos* évoque la « voie » en tant que « moyen » ou « manière de faire » que recoupe le mot « way » en anglais signifiant à la fois la route et la manière et qu'on retrouve dans l'expression « way of life ». Le dictionnaire étymologique de la langue grecque de Chantraine précise que ce terme couvre un plus large champ sémantique que κέλευθος (kéleuthos), qui désigne le chemin, la route, le voyage car il indique *la direction qui vous mène au but*. La seconde acception que traduit l'« esprit doux » de l'accentuation transcrite en tant que *oudos* renvoie à la notion de « seuil », qui rapporte comme dans *odos* la notion d'« entrée » et d'« accès », de « passage » en quelque-sorte. Ce second sens renvoie par ailleurs au « terme de la vieillesse », c'est-à-dire « à la limite qui sépare la vieillesse de la mort » ; soit au « terme de la vie »⁵⁷. Son usage poétique, ionien que l'on retrouve également dans la prose attique procurent à ce mot une certaine plasticité qui se prête à un travail de conceptualisation, sans compter qu'il est précisé que son étymologie est inconnue. Nous privilégions cette connotation de « l'esprit doux » – qui ne comporte pas de « h » aspiré dans sa transcription en français – pour signifier l'importance que nous accordons à la halte, aux étapes, aux moments de relâchement du mouvement à partir desquels on peut tracer rétrospectivement la route. La halte et le cheminement se tiennent l'un l'autre, tout comme ὀδός et ὠδός ne peuvent ni s'ignorer ni se confondre. Ajoutons enfin que les correspondants slaves et indo-iranien de *odos* se ramifient eux-mêmes en deux catégories de mots qui, sans se confondre, se répondent par des formes homonymiques : « le slave a ainsi différencié * *sed-* « aller » de * *sed-* « s'asseoir » ; l'indo-iranien présente des formes comparables avec préverbes : sanskrit *ā-sad* « s'avancer, s'approcher », avestique *apa-had* « se retirer ». »⁵⁸

Cheminer c'est avancer par étapes, c'est progresser en gagnant du terrain sur l'incertitude. La halte qui (comme le campement ou le bivouac) dérive du registre militaire est caractéristique de l'anticipation et l'organisation requises pour prévenir l'épuisement inéluctable des ressources humaines, vitales et matérielles. Si lors du voyage les humains peuvent avoir recours à de multiples substituts (animaux, véhicules) pour

⁵⁶ BAILLY Anatole, *Dictionnaire grec-français*, Edition Hachette, Paris, 1935, p. 1352.

⁵⁷ Ibid., p. 1421.

⁵⁸ CHANTRAINE Pierre, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque. Histoire des mots*, Editions Klincksieck, Paris, 1968, p. 775

opérer le mouvement ; lors de la halte c'est bien l'humain (au travers de ses besoins et de ses sociabilités) qui est au centre de l'action et de l'attention. Quelques éléments vitaux (raccordements aux fluides) et fonctionnels (praticabilité du terrain) confèrent à un lieu ou à un non-lieu (Augé M., 1992) la possibilité d'être converti en espace voyageur. C'est à cette conversion que l'odologie s'intéresse. Ce concept d'odologie recouvre donc les deux principaux axes de la « mobilité » telle qu'elle a été définie en sociologie, à savoir le mouvement (ici, le chemin) et la connexion (entendue comme le fait de pouvoir « franchir un seuil »). L'hodologie en neurologie a déjà été recensée comme la science étudiant la « connectivité entre les neurones »⁵⁹. Cette approche repose sur la conductibilité, soit la capacité des chemins à « transmettre », à véhiculer des informations, des substances, des vibrations. Notre odologie pose son accent sur les manières, les savoirs, les techniques et tactiques qui *font* le voyage, en tant que succession de passages qui structurent son déroulement.

Alors qu'apporte l'odologie dans une sociologie des mobilités ? Tout simplement, l'odologie s'intéresse aux voyageurs qui « font » leur route et non à ceux qui empruntent des routes existantes, ou des itinéraires conçus et « sécurisés » par des tiers. L'odologie concerne les voyageurs « exposés », amenés à se connecter en chemin avec d'autres acteurs, plus que ceux qui sont « en transit ». L'odologie porte son attention sur la temporalité, la conflictualité, la matérialité et les dispositions nécessaires pour *vivre* en chemin. Nous prenons au premier degré le poème d'Antonio Machado :

*Caminante, son tus huellas
el camino, y nada más ;
caminante, no hay camino,
se hace camino al andar,
Al andar se hace camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante, no hay camino,
sino estelas en la mar.*⁶⁰

J'en propose la traduction suivante :

Toi qui fais le chemin, ce sont tes traces

⁵⁹ Cf. <http://www.cnrtl.fr/definition/hodologie>

⁶⁰ MACHADO Antonio, « Cancion XXIX », *Campos de Castilla (1907-1917)*, Ed° Catedra, Madrid, 1981.

le chemin, et rien d'autre ;
 toi qui marche, il n'y a pas de chemin,
 le chemin découle de la marche,
 En marchant le chemin se fait,
 et en portant le regard en arrière
 on voit le sentier que jamais
 plus on ne devra fouler.
 Toi qui marche, il n'y a pas de chemin,
 seulement des sillages en mer.

Cette dernière strophe comporte une double signification, le terme *estela* signifiant « sillage » (qui est bien entendu le premier sens du terme puis qu'il fait référence à la mer) mais aussi « stèle », qui est la pierre sur laquelle on grave, pour s'en souvenir, le nom d'un être disparu. Machado a-t-il voulu faire allusion à la dimension du risque de « se perdre » que comporte le fait de « tracer sa route » ? Par ailleurs, Machado écrit *la mar* (et non *el mar* qui est plus courant), ce qui – d'après notre entourage hispanophone – signifie que l'auteur fait référence à une mer plutôt agitée. Nous traduisons donc « en mer » pour appuyer le mouvement conjugué du bateau et de la mer, ces *estelas* désignant les traces écumeuses produites par le passage d'un bateau sur une mer qui ne cesse d'onduler. C'est donc une allégorie de la trace éphémère, la trace du marcheur qui plante ses pas dans une nature qui « réagit » à son passage, puis reprend ses droits. Le marcheur de Machado n'a donc pas d'autre alternative, à chaque fois qu'il voyage, de frayer son *propre* chemin, étant entendu que cette « propriété » tient à *la manière* de le faire « à chaque fois » et non pas à l'établissement d'un chemin qui serait « le sien ».

En un sens, nous dirions que l'odologie permet de penser la manière dont les voyageurs agissent et bousculent l'espace, et comment en retour ces actions – qui font événement – se répercutent et prennent place dans leur existence. Il faut considérer bien entendu le rapport asymétrique qui s'exerce sur les voyageurs indésirables par les dispositifs législatifs et répressifs de domination, largement admis par les sédentaires. Ces dispositifs s'apparentent à des formes de canalisations ou de moyens de dérivation des voyageurs. Ils produisent partiellement des effets, mais pas sans incidences ni remous. Ces remous prennent la forme et la consistance de ce que James Scott désigne sous le terme de « texte caché » : « Comme le discours du subordonné en présence du dominant constitue le texte public, le terme *texte caché* sera de son côté utilisé pour caractériser le discours qui a lieu dans les coulisses, à l'abri du regard des puissants. Le texte caché a de la sorte un caractère situé : il consiste en des propos, des gestes et des pratiques qui confirment, contredisent ou infléchissent, hors de la scène, ce qui transparait dans le texte public. » (Scott J.C., 2008 : 19). Comment ces situations de tensions avec les pouvoirs publics, avec les riverains ou les forces de l'ordre prennent-elles place dans un récit

voyageur ? L'ensemble des entretiens que nous avons menés avec les gens du voyage s'engagent par un discours de contestation et partent d'exemples concrets de discriminations ou de situations « typiquement voyageuses » mettant en exergue des malentendus ou des altercations. Ces récits tiennent lieu de conversations ordinaires et exercent une fonction dans le quotidien voyageur. Ils ne sont pas seulement la conséquence du fait que nous ayons pu être identifiée comme « médiatrice » à qui ces discours *devaient* être livrés pour être « portés » vers les pouvoirs publics. Ces discours exercent un effet voulu de contagion. Tout Gadjou qui se présente « en connaissance de cause », c'est-à-dire en sachant qu'il a affaire à des voyageurs, fait office de diffuseur, d'intermédiaire (Latour B., 2007), c'est-à-dire de sujet susceptible d'être « porteur » et rapporteur de la cause voyageuse, supposée par cela même s'amplifier. Ces récits constituent une sorte d'épopée instantanée en ce sens qu'ils sont aussi l'occasion de rappeler ce que comporte en termes de contraintes, de valeurs et d'actions le fait d'être voyageur. Ils sont donc une façon d'indiquer à l'interlocuteur la manière dont ce vécu est irréductible et constitue la matière première à partir de laquelle l'identité peut se décliner.

Cependant, l'effet de contagion se limite bien souvent au premier échelon : celui qui a été « en contact » avec les voyageurs. Lorsque ces intermédiaires cherchent ensuite à relater dans des cercles sédentaires ces « causes voyageuses » dont ils ont été dépositaires, ils se heurtent régulièrement à des postures sceptiques ou clairement hostiles. Le fait d'avoir été médiatrice nous a constamment confronté à ces configurations d'interactions au cours desquelles il nous semblait que la « réception » n'était pas bonne ou paraissait inappropriée. Cette sensation de mise en doute de ma parole m'amenait mécaniquement à sur-argumenter et puiser dans d'autres expériences connues ou vécues afin d'obtenir une forme d'accréditation de la part de mon auditoire. En définitive, ces expériences de narration de récits voyageurs auprès de mon entourage « profane », ne faisaient que reconduire sous une autre forme la conflictualité qui avait amené les voyageurs à se positionner face à moi *en voyageurs*. Ces situations où je me retrouvais – malgré moi – défenseuse de la « cause voyageuse » me faisaient l'effet d'un « retour à la case départ », ou d'annulation de la *version voyageuse*, laquelle ne pouvait en quelque-sortie être entendue. Non seulement le conflit initial demeurerait irrésolu, mais de surcroît, je me retrouvais personnellement totalement imprégnée de cette « conflictualité ambiante », prise dans une boucle de surenchère argumentaire dont je cherchais à m'extirper, le plus souvent par la *tacite* soit le fait de choisir de se taire. Nombre de récits de situations que je jugeais ubuesques ou paradoxales finirent par se « banaliser » tant elles demeuraient confinées à l'univers voyageur car difficiles à traduire par le récit, mes interlocuteurs sédentaires profanes ne pouvant soupçonner ni même parfois simplement se représenter les situations décrites. On peut dire que j'ai été « prise » dans ces logiques discursives qui *font* le voyage. En tant que médiatrice j'ai pu être « atteinte » par ces expériences qui ont laissé en moi des traces sensibles de la manière dont le voyage *se fait* aujourd'hui en France. Et, dès lors que je n'ai plus été médiatrice, que le contact et l'expérience commune avec les voyageurs ont été interrompus, je n'ai

plus véritablement été en mesure de « capter » les épisodes plus récents de l'incessante poursuite de l'épopée voyageuse. Ne les *vivant* plus, je n'ai plus eu ce besoin impérieux de raconter ces aventures inaudibles ou intraduisibles. Réapparues au cours des entretiens, elles sont restées confinées dans mon enregistreur et prennent sens dans le rapport empirique que j'entretiens avec cet outil précieux qui me permet de me « replonger » dans cette *atmosphère voyageuse*. Le sentiment qui me reste de cette expérience est bien celui d'une intensité éphémère. La déconnection avec le milieu voyageur tarit en même temps la fébrilité produite par le « contact » et l'expérience voyageuse.

L'institution de la médiation orientée vers les gens du voyage est un premier élément traduisant l'herméticité entre sédentaires et voyageurs, du moins la perception des voyageurs par les sédentaires comme étant – le mot a été si souvent employé à leur égard – « insaisissables ». La scalabilité a un rôle à jouer dans cet état de fait en ce qu'elle refoule toute tentative de rencontre (Tsing A., 2017 : 219). Nous avons déjà évoqué l'impossibilité pour les sédentaires de percevoir les voyageurs à partir de leur subjectivité. Chaque voyageur étant à la fois la partie et le tout : chacun d'entre eux est « tous les voyageurs » à la fois, ce que laisse bien supposer la métaphore récurrente et inquiétante de l'*invasion*. Cette confusion entre la partie et le tout empêche toute possibilité d'identification. Ainsi, on attendait de moi – en tant que médiatrice – que je puisse « nouer » des contacts avec *les voyageurs* « en personnes », non pas tant pour les connaître mais plutôt pour influencer sur leur libre-arbitre et connaître les décisions prises par les responsables. Ainsi, les conflits allaient pouvoir être « résolus » par l'anticipation ou la désignation des lieux de halte. Leur mobilité devait pouvoir être consacrée à des formes de « placements » (dans les deux sens littéraux du terme, à savoir le fait de placer des personnes et celui d'investir) ou comme dirait Michel Callon d'« intéressements » (Callon M, 1986 : 185-186) ; soit l'idée selon laquelle certains acteurs (ici les pouvoirs publics) ont intérêt à ce que d'autres acteurs (ici les voyageurs) se comportent à partir de la manière dont les premiers les ont « définis », soit à partir de critères venant « stabiliser » leur identité (ici la mobilité assignée).

Or, les voyageurs sont toujours complètement maîtres de leur mobilité tout comme de leur immobilité malgré qu'ils soient souvent incités à partir, et malgré tous les dispositifs de médiation qui peuvent être mis en place. Ils sont, dirons-nous, ceux qui ont le « pouvoir de » envers et contre tous ceux qui ont le « pouvoir sur » eux.

On observe donc un rapport de forces asymétrique de domination d'un côté et de pouvoir de l'autre. L'entrée en scène des médiateurs est une aubaine pour les voyageurs. Pourquoi ? Parce que tout leur pouvoir d'agir repose sur la parole et la relation directe contrairement à la manière dont s'exercent les formes de dominations instituées. Le médiateur est un nouveau « centre de forces » doté de capacité d'influer dans un sens où dans l'autre. Les voyageurs auront toujours le privilège du contact direct et de l'expérience pratique de terrain puisque ce sont eux qui mènent l'action de terrain. Or, le contact direct et le terrain sont les deux domaines de prédilection des médiateurs. Les médiateurs deviennent donc ce que Manuel Castells appelle des « nouveaux

nœuds » permettant l'extension ou le redéploiement du réseau voyageur. Il emploie en effet ce concept de réseau selon une conception large qu'il définit à partir de l'idée de nœud. Selon lui, « les réseaux sont des structures ouvertes susceptibles de s'étendre à l'infini, intégrant des nœuds nouveaux tant qu'ils sont capables de communiquer au sein du réseau. »⁶¹ Ce concept de nœud nous est très parlant car il permet de penser le réseau voyageur au-delà de ses structures « internes ». Il permet de s'émanciper de ces récits hermétiques les uns aux autres⁶².

Puisque la sociologie des mobilités se nourrit de métaphores (Debarbieux B., 2014a ; Bernardot M., 2016c ; Urry J., 2005), nous n'allons pas faire exception à cette pratique en général fort instructive. Le nœud marin nous semble le plus approprié à cet exercice. Son intérêt porte sur le fait qu'il permet de faire tenir à la fois la *trajectoire* (les nœuds des voilages qui doivent « tenir » et être suffisamment souples, donc réglés en fonction de la force du vent) et aussi l'*embarcation* lorsqu'elle est amarrée et qu'elle continue d'être ballotée par les flots. Le nœud d'une certaine manière maintient la tension entre la mobilité et l'immobilité. Un bon nœud est celui offre une bonne flexibilité dans l'action. Le nœud doit être fiable, il doit pouvoir répondre à une commande précise et avoir du « ressort », c'est-à-dire qu'il doit pouvoir se défaire facilement et sans succomber à l'effort. Les nœuds marins sont conçus manuellement selon des techniques différentes qui répondent à des besoins pratiques liés aux conditions climatiques, à la pêche et aux différentes manœuvres nécessaires à bord ou lors de l'accostage. La voile pour pouvoir être dirigée nécessite d'être fermement tenue, et donc que les nœuds soient à la fois solides et faciles à dénouer pour faciliter le bon déroulement de la navigation au gré du vent. La reproductibilité du nœud en tout lieu et à tout moment participe de sa fonction stabilisante aussi bien dans l'instant que tout au long du parcours. Par sa capacité de contrôle de la mobilité, il permet de « maintenir le cap ». D'autre part, la notion de nœud correspond à une unité de vitesse en mer. Les nœuds marins en définitive filent la métaphore de la progression et du rythme du voyage. Une autre acception du nœud, plus physiologique cette fois-ci, renvoie à une impossibilité ou une difficulté à faire circuler les éléments vitaux dans l'organisme. On parle de « nœud à l'estomac » par exemple pour évoquer un malaise, une sensation souvent corrélée à l'état de tristesse, de perte d'élan vital. Du nœud, nous retenons donc à la fois le principe de flexibilité, de « ressort », de pouvoir d'agir dans le mouvement ; sans pour autant occulter le prix à payer de cet effort utile qui contient une forme de trouble plus intériorisé, moins explicite.

⁶¹ PFLIEGER Géraldine, *De la ville aux réseaux. Dialogues avec Manuel Castells*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2006, p. 326.

⁶² Les sédentaires ont bien entendu leurs propres récits à propos des voyageurs, des récits généralement transmis au travers d'une longue chaîne d'intermédiaires, contrairement aux récits des voyageurs. Paradoxalement, cette multiplication des intermédiaires est considérée comme étant productrice de « vérité », tandis que la parole voyageuse qui transpire le « vécu » est systématiquement mise en doute. Ce mécanisme traduit là encore une forme de domination systémique où l'expérience voyageuse est condamnée à circuler dans l'entre soi et à alimenter l'épopée identitaire, tandis qu'un répertoire classique fortement médiatisé constitue la principale mélodie que les sédentaires acceptent d'écouter.

Les nœuds déterminent l'ouverture de l'espace voyageur. Ainsi, les nœuds opérés par certains voyageurs peuvent être utilisés ou réactivés par d'autres qui viennent, ce faisant, tester leur fiabilité, les actualiser ou les invalider. Comme le souligne à juste titre Manuel Castells, les nœuds prennent place dans un réseau. « Un réseau est un ensemble de nœuds interconnectés entre eux. (...) Plus les nœuds absorbent d'informations pertinentes et plus ils les traitent efficacement, plus leur importance augmente au sein d'un réseau. L'importance d'un nœud ne dépend pas de ses caractéristiques propres, mais de sa capacité à aider le réseau à réaliser efficacement ses objectifs, ceux-ci étant définis par les valeurs et par les intérêts programmés dans le réseau. La performance d'un réseau dépend cependant de chacun de ses nœuds, même si pour assurer leur bon fonctionnement les réseaux tolèrent un certain degré de redondance entre leurs nœuds. Lorsque les nœuds ne sont plus nécessaires à la réalisation des objectifs du réseau, les réseaux ont tendance à se reconfigurer, supprimant certains nœuds et en ajoutant de nouveaux. Les nœuds ne sont que des éléments des réseaux, et c'est à cela que se limitent leur existence et leur fonction. Le réseau est une entité, pas le nœud. » (Castells M., 2013 : 49-50).

Le voyage tel qu'il est élaboré par les gens du voyage se définit selon nous avant tout par cette capacité à créer des nœuds. Etre *sur le voyage*, c'est savoir faire et défaire des nœuds et être en mesure de faire émerger des *espaces voyageurs*. S'il suffit de « prendre » ou de « suivre » la route pour se déplacer, voyager suppose de savoir « faire des nœuds » auxquels on peut s'arrimer pour « tenir » dans le mouvement. Nous avons vu que la tendance générale concernant les voyageurs indésirables est de les remettre constamment sur les routes (Bernardot M., 2016a ; Bauman Z., 2002). Ainsi, particulièrement pour eux, le voyage suppose une force nodale sans cesse renouvelée. Car ce qui caractérise les voyageurs *précaires*⁶³ c'est l'absence de lien permanent avec l'Etat. Disons que l'Etat s'enquiert de suivre leur trace, mais le lien n'est jamais garanti ni même véritablement programmé par l'Etat lui-même. En définitive, ce sont les voyageurs qui détiennent ce précieux pouvoir d'établir la connexion quand ils le veulent / peuvent et où ils le veulent / peuvent avec l'Etat, y compris dans le domaine de l'accès aux prestations sociales. Ce contact s'opère dans l'espace public ou au sein de structures médiatrices (associations assurant la domiciliation notamment). Ainsi ce réseau voyageur dont nous parlons comporte des acteurs publics, des Gadje, d'autres voyageurs et des dispositifs divers qui participent de la construction du territoire circulatoire voyageur.

Cette force nodale du voyage tient à ce que les voyageurs sont à la fois le médium et le message (Mc Luhan M., 1964). Leur installation (sur un espace public ou privé) produit simultanément la médiatisation de leur présence, laquelle est l'unique message que les voyageurs ont à délivrer aux Gadje. Mais l'installation en elle-même ne suffit pas à médiatiser leur présence ; celle-ci s'opère par une diversité d'acteurs (une borne

⁶³ Nous nous reportons à la définition citée plus haut de la précarité élaborée par Anna Tsing à partir de la vulnérabilité aux autres. Etre précaire suppose selon elle que l'on ne puisse s'« appuyer sur aucun *statu quo* : tout est toujours en mouvement, y compris notre capacité à survivre » (TSING Anna, op. cit., p. 56).

incendie, un cadenas, un stade, un article de presse, etc.) impliqués dans le processus de *réalisation* de cette présence qu'ils traduisent dans de multiples sphères (administratives, politiques, médiatiques, économiques, etc.).

La force nodale du voyage tient à cette perpétuelle oscillation entre la capacité à faire surgir des espaces voyageurs par enchevêtrement, et le ressort inhérent à la rétractation, la réversibilité, soit la capacité à dénouer cet enchevêtrement. Cette notion de surgissement est appropriée à décrire la manière dont se déploie la présence voyageuse sur un territoire. Son étymologie nous ramène à nouveau au domaine maritime : surgir (du latin *surgere*) signifiant « jeter l'ancre ».

Les espaces voyageurs surgissent par de multiples nœuds qui tiennent à des enchevêtrements, qu'Anna Tsing définit comme des « entre-deux où il est possible de trouver des alliés » (Tsing A., 2017 : 369). L'odologie est l'étude de ces oscillations d'enchevêtrements et de dénouements de la force nodale voyageuse qui permet le surgissement de leurs espaces de vie. Elle ne s'intéresse pas tant aux lieux de la topographie voyageuse qu'aux environnements au sein desquels peuvent sourdre les espaces voyageurs. Cela nécessite de porter attention à ce qu'Anna Tsing appelle les « communs latents » sur lesquels les voyageurs comptent pour exercer leur mode de vie. Rappelons-nous que l'identité voyageuse est indéterminée. Elle se décline dans certains contextes mais pas d'autres, elle n'est ni une « propriété ethnique » ni une propriété de « mode de vie » et surtout elle est « ouverte » alors même qu'elle s'affiche sous des abords d'hermétisme. Ainsi, on comprend que l'odologie doit accepter de suivre les trajectoires du voyage lui-même quitte à délaïsser le *noyau dur* (juridique, ethno-historique) du voyage afin de porter le regard sur la manière dont le mode de vie *du voyage* fait lui aussi son propre chemin. L'odologie se doit d'observer la manière dont les tactiques voyageuses se disséminent ou à l'inverse comment elles demeurent spécifiques et façonnent des « typologies » de voyageurs. Le voyage (tel que nous l'avons décrit) n'est pas cantonné aux voyageurs contrairement à ce que les détenteurs du pouvoir légitime voudraient laisser entendre. Etudier le voyage, c'est étudier ses débordements et prêter attention aux bifurcations inattendues (White H., 2011). Nul ne sait où le voyage d'Antonio Machado peut mener. Certains ont aimé penser que le voyage des Tsiganes était sur sa fin. Certains voyageurs le croient d'ailleurs au point de s'essayer – voire de s'échiner – à la sédentarité. Cette idée angoissante de l'extinction du voyage est significative d'une conscience que ce mode de vie tient à un équilibre fragile. Il fait partie de cette oscillation dont nous avons parlé, mais aucun rythme n'est imposé sur le voyage. Certaines haltes durent longtemps et conservent pourtant bien tous les attributs de l'incertitude du voyage. Bien sûr qu'il faut toute la volonté mêlée d'angoisse et de fierté des voyageurs pour que ces « communs latents » puissent devenir patents. Les voyageurs vivent et voyagent dans l'angoisse, qui est une caractéristique de leur précarité et de leur force (Missaoui L., 2012).

Nous avons déjà dévié. J'étais partie pour parler de mobilité et nous voilà, déjà depuis un long moment, engagés *sur le voyage*. Cette expression voyageuse qui consiste à dire qu'on vit « sur le voyage » dénote à elle seule toute la force qu'exerce sur les individus ce mode de vie. Etre *sur le voyage* c'est accepter de se laisser porter par l'incertitude tout en essayant d'y parer en se positionnant en surplomb : « sur » le voyage. Le voyage qui absorbe (partir « en voyage », un voyage « dans » l'espace) s'apparente déjà à une forme de perte. Les voyageurs ne se laissent pas submerger par le voyage, ils composent sans cesse avec lui.

II LES ALLER-RETOURS D'UN TERRAIN SUR *LE VOYAGE*

Toute enquête de terrain se construit à partir de « voies d'accès » qui orientent nécessairement les premiers échanges avec les enquêtés. Notre première expérience – à Poitiers – de prise de contact avec les gens du voyage via une association travaillant avec ce public cible⁶⁴ nous a conduit à éviter par la suite d'avoir recours à ce type d'intermédiaire pour des raisons qui ont trait à la proximité entre les sciences humaines et les métiers du social. A Bordeaux, je me suis engagée sur le terrain en réalisant un documentaire sur la religion et le deuil au sein d'une famille catholique de Manouches sédentarisés en Charente⁶⁵. L'accès au terrain a été conditionné par la rencontre et la confiance accordée à notre travail par le *rachai*⁶⁶ faisant autorité au sein de la communauté voyageuse catholique en Gironde. L'entrée par l'audiovisuel a suscité une vive adhésion de la part des familles rencontrées à l'occasion d'un petit pèlerinage catholique de gens du voyage à Verdélais (les Manouches particulièrement, les Gitans étant un peu plus réticents), au point de parvenir nouer des relations de confiance et d'intimité partagée avec l'une d'entre elles qui m'a permis de débrouiller les premiers aspects liés à l'articulation entre l'organisation socio-économique familiale et l'habitat sédentaire de type « cabane » chez les voyageurs. Pouvoir rencontrer des voyageurs « chez eux »⁶⁷ ne s'est finalement pas présenté si souvent dans mon parcours. Dans ce premier cas, c'est bien la caméra et le projet de film qui ont ouvert les portes d'une réalité plus sédentaire du mode de vie « voyageur ». Une autre entrée a été celle de l'église évangélique Tsigane du quartier de Belcier à Bordeaux où je me rendais une à deux fois par semaine en vélo dans les années 1999-2000 pour assister aux réunions de prières. Ce type de terrain où mon « intrusivité » était palpable par tous m'octroyait un accès restreint aux pasteurs qui, en tant que représentants de l'autorité légitime, se prêtaient prioritairement à l'exercice de l'entretien approfondi. Cependant, c'est dans le cadre de

⁶⁴ Expérience relatée dans le préambule de cette thèse.

⁶⁵ LOISEAU Gaëlla, *Voyage à l'âme*, film documentaire, 1999, 52 min.

⁶⁶ Nom donné par les voyageurs aux aumôniers catholiques des gens du voyage.

⁶⁷ Nous employons volontairement cette expression car elle pose un problème qui nous intéresse. Le « chez soi » voyageur tel que nous l'employons ici (dans un sens commun) renvoie à des espaces dont ils sont propriétaires au sens juridique du terme. Bien évidemment dans notre travail, la dimension du « chez soi » voyageur n'est pas limitée par la notion de propriété du sol.

cette enquête à l'église évangélique Son Tey à Bègles que j'ai mesuré l'importance de la mise en scène de l'intimité collective telle que les voyageurs aiment la partager dans le cadre des « témoignages »⁶⁸. Il me fallait pourtant toujours compléter ces enquêtes par des déplacements plus aléatoires où je pourrais discuter plus longuement avec des voyageurs et voyageuses convertis au mouvement évangélique (qui était le sujet de mon mémoire de maîtrise). L'accès à ces voyageurs était donc déterminé par des formes de « repérages » (réalisés au gré de mes propres déplacements) de leurs espaces de vie, en l'occurrence des campements spontanés sur l'agglomération bordelaise. Les prises de contacts dans ce cadre n'étaient pas aisées et faisaient l'objet de nombreux questionnements évoqués en préambule sur ma légitimité à pénétrer ainsi à l'intérieur des campements. Ces expériences me demandaient de prendre confiance en moi pour affronter les regards insistants ou interrogateurs, de faire « bonne figure » par une approche feignant la décontraction et consistant à assumer la nécessité de déambuler au milieu des caravanes – soit chez des inconnus vacant à leurs occupations domestiques et familiales – pour établir un premier contact. Cette sensation de véritablement tâtonner à chaque fois que je me rendais sur le terrain sans savoir véritablement si j'allais rencontrer des personnes disposées à discuter avec moi (et quelles personnes, et sur quels sujets tout cela m'amènerait...) compliquait mon positionnement sur le terrain tandis que les voyageurs que je croisais (des enfants et adolescent notamment) ou avec qui j'étais amenée à discuter (souvent des femmes, plus rarement des hommes) n'avaient quant à eux aucune difficulté à y donner du sens : j'étais une Gadji, une journaliste, une assistante sociale, peu importait vraiment. Dans le meilleur des cas, si j'avais la chance de pouvoir retrouver des personnes déjà rencontrées, je devenais « la Gadji ». Cette expérience du terrain dans un « espace voyageur » déployé par la simple efficacité de la présence des familles et de leur matériel a toujours été particulièrement sensible. Cette vulnérabilité ressentie (corrélée à la prévalence de l'incertitude dans le déroulement de l'enquête) est une composante du terrain tel que je l'ai vécu et avec laquelle j'ai travaillé en tant que médiatrice. Elle fait écho à la dimension précaire dans laquelle une recherche s'effectue. Non pas tant par le manque de moyens, mais plutôt par cette aptitude que les chercheurs doivent acquérir pour ne pas « perdre leurs moyens », à savoir leur propre confiance à pouvoir faire des rencontres inopinées, susceptibles de déplacer leur perception du terrain ; à capter tout ce qui peut advenir sur le terrain.

Au cours de toutes ces années passer à travailler auprès des voyageurs, j'ai atteint plusieurs fois ce que Glaser et Strauss entendent par « saturation théorique » et « saturation des données » (Glaser B. et Strauss A., 1967). L'outillage théorique auquel nous avons été sensibilisé durant nos années d'études à l'université de Bordeaux fut celui des relations interethniques qui a orienté mes premières publications⁶⁹. Mais cette lecture

⁶⁸ Le témoignage est une pratique qui consiste pour les évangélistes à se livrer en public, pendant les réunions de prières, à une narration d'épisodes biographiques par lesquels ils apportent la preuve qu'ils ont été « touchés par le seigneur ».

⁶⁹ LOISEAU Gaëlla, « Pentecôtisme, ethnocentrisme, ethnicité tzigane. L'efficacité des mots dans la relation interethnique », *Etudes Tsiganes*, n° 20, 2004, pp. 107-125.

correspondait et « répondait » à des éléments de discours particulièrement frappants consistant à opposer Tsiganes et Gadjé qui ne résistaient pas à certaines observations de terrain. Un exemple fut celui du fils de Bogo qui m'expliqua qu'il allait être « propriétaire » d'une maison. Etonnée d'une telle certitude – sachant qu'il habitait sur le terrain de ses parents, qu'il avait plus de 30 ans et venait tout juste de se mettre en ménage – je le questionnai rapidement et sa réponse ne manqua pas de me décontenancer puisqu'il m'annonça qu'il s'était fait « *adopter par une vieille dame qui n'avait pas d'enfant* » vivant à proximité de chez ses parents⁷⁰. Puis, je me souvins alors que j'étais allée avec lui, Bogo et Kalo (le frère de Bogo) visiter des membres de leur famille vivant dans une ferme en Charente, précisément dans un corps de ferme passablement délabré où étaient installées une ou deux caravanes. Je me souviens être entrée dans la cuisine qui semblait être la seule partie habitée de l'immense bâtisse. Je n'avais pas suffisamment prêté attention à ce moment clé du terrain qui m'avait conduit dans une ferme... un univers qui m'était tellement familier qu'il avait suscité un drôle de sentiment rendant cet événement plus proche de l'illusion que de la réalité. J'en ai longtemps gardé un souvenir presque gênant qui, paradoxalement, restituait une perception *étrange* de mes interlocuteurs, comme si je ne parvenais plus à bien les « situer ». Ce rapprochement inattendu avec le milieu paysan dont j'étais issue venait altérer mes propres représentations et « attentes » d'une démarche ethnographique en milieu manouche. Lorsque le fils de Bogo m'annonça cette « nouvelle » de son « adoption », j'étais passée rendre visite à sa famille mais j'avais déjà terminé mon terrain avec eux. Je n'envisageais pas de reprendre mes investigations sur ce sujet qui, avec le recul, m'aurait probablement ouvert des pistes stimulantes de recherches. J'en déduisis simplement qu'il me fallait reconsidérer cette question des relations interethniques avec plus de circonspection que ce que les discours de mes interlocuteurs avaient bien voulu laisser entendre à la jeune ethnologue que j'étais. Plus précisément, je choisis de conserver la focale sur la dimension relationnelle (Strathern M., 1995) et de me distancier d'une vision à partir de l'ethnicité qui tend, malgré toutes les précautions épistémologiques (Amselle J.L. et M'Bokolo E., 1985), à creuser le processus de distinction par lequel les sociétés tsiganes ont toujours été appréhendées. Pour échapper aux travers d'une trop forte pré-conceptualisation, j'ai souhaité revenir sur le « terrain tsigane » par une approche plus pragmatique et je m'orientai vers la sociologie appliquée à l'intervention sociale et l'étude d'un service social de logement de populations gitanes à Bordeaux (Loiseau G., 2005). Ce faisant, j'acquis les outils qui allaient me permettre à nouveau de ré-aborder le terrain (peut-on réellement dire qu'il s'agit du même ?) avec une nouvelle approche, toujours pragmatique, dont la particularité allait cette-fois-ci résider dans le fait que j'allais y occuper une fonction utile et aidante pour les voyageurs. A chaque fois donc que cette sensation de saturation arrivait, je ne cherchais pas tant à trouver les moyens de « sortir » (Debonneville J., 2017) du terrain que d'opérer un retour par d'autres biais. Cependant, le contexte d'une ethnographie multi-située (Marcus G.,

⁷⁰ J'en déduisais – hâtivement et sans possibilité de vérification – qu'il devait s'agir d'un viager.

1995) dans lequel j'ai toujours peu ou prou exercé conduit à reconsidérer cette notion de « sortie » et à parler plutôt d'aller-retours sur « le » terrain.

J'ai occupé le poste de médiatrice départementale auprès des gens du voyage dans l'Hérault durant une dizaine d'années, de mai 2004 à décembre 2013 : six ans en tant que salariée et trois ans et demi en tant qu'entrepreneuse indépendante. Cette longue période de terrain au sein duquel j'ai été impliquée comme « actrice » m'a amené à consolider les liens avec les voyageurs qui faisaient appel à la médiation pour pouvoir séjourner dans l'Hérault. Mes interventions se faisaient toutes en dehors des équipements conçus pour l'accueil des gens du voyage. Cependant, cette mission de médiation ayant inauguré la prise en compte (tardive) des gens du voyage dans ce département, j'ai pris place au sein d'un réseau d'acteurs publics (agents des collectivités, gestionnaires, médiateurs scolaires, animateurs...) qui s'est étoffé au fur et à mesure de la création des aires d'accueil et de grands passages des gens du voyage sur ce territoire. Cette implication sur un terrain long qui s'est constitué à partir de ma fonction publique est devenu plus difficile à relater à partir de la « bonne distance » épistémologique. Cette remarque permet de pointer du doigt la question de l'immersion tant valorisée sur le terrain qui peut aboutir à des formes de submersion si le chercheur ne parvient pas à s'extraire de sa position sur le terrain afin de « transformer l'essai » (Barel Y. 2008 : 7) pour faire exister et raisonner *ailleurs* cette expérience vécue. « Ce qui donne à l'expérience sa valeur heuristique est la profondeur de l'ouverture, le degré de traumatisme auquel le chercheur atteint sans pour autant basculer de l'« autre côté ». S'il bascule, le rite s'interrompt, le passage ne s'effectue pas et la richesse de l'aventure reste inexploitée, à jamais perdue pour la science. » (Caratini S., 2004 : 26).

J'ai donc profité de l'opportunité qui s'était présentée d'exercer cette mission de médiation à mon compte pour entamer (en parallèle de la médiation) un retour au terrain par le biais de l'enquête audiovisuelle et en ciblant volontairement l'analyse sur l'habitat mobile qui allait m'amener à travailler sur d'autres modes de vie « du voyage ». Ainsi je m'engageai dans la réalisation d'un webdocumentaire qui allait me conduire durant cinq ans à observer l'évolution des situations de personnes et familles vivant en camion, en caravane ou en yourte. Ce projet démarré fin 2011 me permit de mettre à distance ce terrain de la « médiation » qui m'avait donné accès aux principaux acteurs et espaces voyageurs du département de l'Hérault. Il m'offrit la possibilité de recueillir d'autres types de témoignages plus réflexifs et biographiques que ceux portant sur les difficultés d'installation qui avaient davantage trait à l'instantané. La réalisation de ce webdocumentaire constitua une opportunité pour approfondir la compréhension de situations qui m'avaient paru difficiles à saisir et à résoudre en tant que médiatrice (comme la sédentarisation) ; ou de sujets qui avaient tendance à être minorisés ou écartés par les commanditaires de la médiation (comme la cabanisation ou la prise en compte des néo-voyageurs résidant en habitat mobile à l'année). Les instruments d'enregistrement audiovisuel de part leur fonction de « filtre » m'ont permis de renouer avec une approche à la fois directe (l'enregistreur comme support de captation du vécu) et plus distanciée par le long travail de montage prenant en compte les différents

enjeux de diffusion de ces expériences. Tout au cours du montage du webdocumentaire, la concentration sur les matériaux récoltés me permit d'y voir plus clair sur certaines situations et certains récits qui m'avaient été relatés par bribes maintes et maintes fois sans pour autant que je parvienne à en établir le « fil rouge ». Ce webdocumentaire fut un bon tremplin pour sortir du ressenti – du ressentiment aussi – et un véritable outil pour cerner les déterminations influant sur les trajectoires de vie et le devenir des espaces voyageurs.

II.1. ALLER SUR LE TERRAIN EN TANT QUE MÉDIATRICE ET SOCIOLOGUE

La DDASS et la DDE de l'Hérault qui ont financé la création du poste de médiatrice départementale auprès des gens du voyage au sein de l'association Césam migration santé souhaitaient le recrutement d'une personne qui puisse établir le lien avec les voyageurs installés dans l'Hérault, résoudre les conflits occasionnés par leur présence sur le territoire tout en prenant la mesure de leurs conditions de vie et besoins consécutifs en matière de santé. L'intérêt des agents de la DDE, destinataires d'appels protestataires provenant des élus locaux, était de pouvoir orienter ces derniers vers un « interlocuteur unique » qui pourrait véritablement les renseigner sur les « données de terrain » (durée et motif du séjour, besoins en termes de commodités...) mais aussi sur les dispositifs législatifs existants en matière d'accueil des gens du voyage. Les agents de la DDASS entrevoyaient l'opportunité à terme de mener à bien des interventions de santé publique auprès de ce « public cible ». Les membres du conseil d'administration et la directrice de l'association Césam migrations santé voyaient quant à eux l'opportunité de faire de cette association un acteur clé dans la « prise en charge » de ce public cible sur le territoire de l'Hérault (envisageant notamment la possibilité de « se lancer » sur le marché de la gestion des aires d'accueil⁷¹). Mon propre intérêt était d'être en contact direct avec les gens du voyage afin de pouvoir poursuivre dans un contexte plus pragmatique mes enquêtes de terrain en étant étroitement associées à leurs préoccupations concrètes dans leur quotidien sur le voyage. Ce recrutement me permit donc de faire mon entrée dans le « réseau voyageur » tel qu'il se déploie pour les voyageurs transitant ou circulant sur le territoire de l'Hérault.

II.1.1. LE TERRAIN COMME « FAISCEAU » DE CONNEXIONS

Ma prise de fonction démarra très simplement par l'ouverture d'une ligne téléphonique vers laquelle allaient être orientés l'ensemble des interlocuteurs ayant besoin d'être « co-reliés » les uns aux autres dans le cadre d'une installation de gens du voyage sans forcément être amenés à se côtoyer. Les premiers jours, je fus mandatée à passer quelques appels aux collectivités pour présenter la mission de médiation. Rapidement – et toujours consécutivement à des appels téléphoniques provenant d'élus, de services de police ou gendarmerie, d'agents de l'Etat ou de voyageurs – je me retrouvai « sur le terrain » dans une posture qui se prêtait

⁷¹ Cette volonté est exprimée dès le début de l'exercice de la mission de médiation face aux partenaires (cf. notamment le compte rendu de la réunion du 25 juin 2004 rassemblant des représentants de la DDASS, de la CAF ainsi que des référents des deux aires alors en service dans le département de l'Hérault : Lunel et Montpellier, alors gérées par le même délégataire privé désigné GDV ou « AREAT »).

parfaitement à l'observation participante. J'étais en effet contactée pour venir sur place constater ou assister à ce qui se passait. J'étais « attendue ». Ainsi parfois lorsque j'arrivais sur place, des situations étaient littéralement bloquées (une route encombrée par un convoi de gens du voyage cherchant à entrer sur un terrain à l'entrée duquel étaient postées les forces de l'ordre). La médiation était censée permettre que le mouvement reprenne dans un sens ou dans l'autre. Le plus souvent il s'agissait pour moi de faciliter la halte des voyageurs dans un contexte de forte hostilité.

Avec les services de l'Etat, je faisais régulièrement usage de la messagerie électronique (en plus des communications téléphoniques), utile en ce qu'elle permet d'échanger des documents (courriers, photographies, tableaux, comptes rendus de réunions, plans, etc.), mais surtout en ce qu'elle permet d'établir une traçabilité des échanges et du travail réalisé sur le terrain. J'ai également été amenée à communiquer régulièrement avec des chargés de mission employés par les collectivités pour faire un travail de médiation à l'échelle intercommunale (sur le territoire de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée essentiellement) ainsi qu'avec les gestionnaires des aires d'accueil. Certains de ces professionnels de l'intervention sociale auprès des gens du voyage pouvaient être considérés comme des alliés de part leur manière de décrypter les décisions politiques ou les stratégies déployées par les voyageurs ou les pouvoirs publics. Dans ce cas j'entretenais avec eux des relations étroites (communications téléphoniques informelles, rendez-vous occasionnels au grés des besoins « ressentis ») indépendamment des réunions de travail pouvant être organisées par les instances de gouvernance telles que la préfecture ou les collectivités. D'autres étaient beaucoup plus distants dans leurs approches du terrain et j'avais alors des relations plus tendues, parfois conflictuelles avec eux. A plusieurs reprises j'ai pu être confrontée à des refus explicites de rencontre ou « fins de non recevoir » de la part de certains gestionnaires. Ce qui a bien entendu eu des conséquences sur l'enquête sociologique, orientant mes investigations davantage auprès de ceux que je considérais comme des « alliés » plutôt que vers les autres. Cependant, le blocage délibéré de la communication, de la même manière qu'il s'apparente à un acte explicite dans le cadre de la médiation, matérialise des postures que nous avons pu observer dans des cadres plus formels et qui figurent parmi les matériaux récoltés dans le cadre de notre étude.

Un volet important de mon activité de médiatrice était consacré à la « recherche de terrains ». Ainsi j'ai été amenée à arpenter le territoire de l'Hérault avec mon véhicule non seulement pour trouver les voyageurs auprès de qui on me demandait d'intervenir ; mais aussi pour identifier en amont des arrivées des groupes de grands passages des terrains susceptibles de se convertir en « espaces voyageurs ». Ces déplacements faisaient toujours suite à des appels provenant essentiellement de la préfecture, des voyageurs, mais également des collectivités et régulièrement aussi de propriétaires de terrains voire de riverains. Comme je l'ai expliqué plus haut, j'étais aguerrie dès mes premières implications de terrain auprès des gens du voyage au tâtonnement et à l'acceptation d'une proportion forte d'incertitude pour pouvoir ne serait-ce qu'« accéder » à mon terrain. Ne connaissant pas le territoire de l'Hérault, au début de ma mission j'ai passé énormément de temps à

« chercher » les voyageurs à partir des bribes d'informations qu'on voulait bien me transmettre (« au bout de la ZAC après le pont », « sur l'ancien parking d'Intermarché », « au bord du canal », « derrière la rocade », « dans un champ près du rond point situé à la sortie de la commune », etc.). Par la suite, j'observais que certains de ces espaces étaient finalement routiniers des voyageurs et donc de mes déplacements sur le terrain. Ils étaient devenus des espaces voyageurs véritablement.

Tout ce volet exploratoire de la médiation corrélé à un mode d'intervention *immédiat* a contribué à forger l'image de la médiatrice militante qu'on a voulu me prêter. En effet, mes attributions et mon rôle sur le terrain n'étant pas relayés par un dispositif symbolique ou matériel (comme par exemple un uniforme, un logo sur un véhicule « de fonction » ou un sigle institutionnel sur une carte de visite), tout portait à croire que j'intervenais en mon nom propre. D'ailleurs, mon nom de famille fut largement associé à cette fonction aussi bien auprès des voyageurs (« *Allo Loiseau ? Comment ça va ? Dis, on s'est mis sur le stade dimanche et le maire veut pas qu'on reste...* ») que des collectivités (« *On a fait appel à Madame Loiseau pour le groupe qui est installé sur le stade* »), puis des services de l'Etat (« *Le marché de médiation Gens du voyage a été attribué en janvier 2011 à Madame Loiseau pour une durée de trois ans* »). Cette personnalisation de la mission était très redoutée par la directrice qui créa le poste de médiation au sein de la structure Césam migrations santé. Ce qui eu pour corrélat des formules de « personnification » de l'association dans les bilans que j'ai pu rédiger pour le compte de l'association Césam migrations santé où on pouvait lire par exemple : « Césam a jugé hors de propos l'injonction qui lui a été faite de demander à la mission évangélique de partir »⁷². Pourtant, sur long terme c'est bien cette possibilité d'interagir à tous les niveaux de la chaîne relationnelle entre les voyageurs et l'Etat qui rendait la médiation efficace. Ainsi que je l'exprimais dans un entretien accordé à Monique Sélim le 19 décembre 2013 publié dans le *Journal des anthropologues*⁷³, alors qu'elle m'interrogeait sur le sens éthique que je donnais à ma mission :

« G.L. – Ce qui m'intéresse vraiment dans cette posture finalement c'est de continuer à pouvoir maintenir une forme de rapport de force. La cohérence dans mon cheminement, c'est cette configuration de l'interlocuteur unique, qui peut être contestable dans certains cas, mais qui est opérationnelle dans les situations d'installations irrégulières. La stratégie sur le long terme est, dans un contexte départemental de pénurie d'associations de promotion des droits des gens du voyage, de maintenir une pression pour faire valoir les droits de cette population et éviter que le préfet soit l'unique décideur du sort donné à une situation sans aucune autre forme de contre-pouvoir. Quelque part, je suis payée pour ça.

M. S. – C'est le sens que tu donnes à ce que tu es en train de faire. Tu aplanis la contradiction dans laquelle tu étais de manière très forte lorsque tu étais salariée de l'association. C'est-à-dire que là tu te réhabilites dans une position vertueuse, valorisante... et morale. Tu te réhabilites toi-même en étant auto-entrepreneuse dans une position éthique où tu as le sentiment de n'agir que pour les droits des

⁷² Césam migrations santé, bilan de la médiation, septembre 2004, p. 11

⁷³ LOISEAU Gaëlla et SELIM Monique (2014), « Les schizes d'une médiation anthropologique entre l'Etat et les gens du voyage. Entretien réalisé par Monique Sélim », *Journal des anthropologues*, n°136-137, pp. 177-204.

gens. Et alors, est-ce que durant la période précédant ton installation à ton compte, tu as eu le sentiment de défaillir ?

G. L. – Oui, puisque je me sentais instrumentalisée dans certaines prises de positions qui auraient parfaitement pu être légitimées si j'avais été maître de l'ensemble de la chaîne de relations tissées du terrain à la sphère décisionnelle. Donc je n'arrivais pas à mettre en œuvre une réelle stratégie. Je n'avais pas le pouvoir que j'ai aujourd'hui, qui repose beaucoup sur des éléments de discours et une façon d'appréhender la réalité. Aujourd'hui je suis maître de ma relation au terrain comme de ma relation à la préfecture. Et du coup, cette posture m'ouvre une sphère d'investigation « totale » puisque je suis aussi bien en mesure d'explorer et d'analyser l'univers des gens du voyage que celui des services de l'État, du moins avec la DDTM et le cabinet du préfet. Auparavant je n'étais pas en position d'être destinataire de remarques de nature un peu confidentielle ou des éléments qui relèvent de l'observation sensible de la part de mes interlocuteurs de la DDTM, notamment à propos des décisions prises par le cabinet ou le préfet. »⁷⁴

La partie de mon activité dans laquelle j'exerçais en tant que « chercheuse de terrains » en amont de l'arrivée des groupes de grands passages était une autre forme de quête qui nécessitait une certaine discrétion et qui s'est imposée progressivement par l'impossibilité d'obtenir des propositions de terrains par les collectivités malgré les relances formelles réitérées par la préfecture pour que les communes se plient à cette demande. Cette partie de ma mission m'exposait littéralement sur le terrain à toutes sortes de complications relationnelles pour exercer la médiation. Je devais prendre attache avec les propriétaires pour leur demander leur accord qui n'aboutissait quasiment jamais et me mettait clairement en « porte-à-faux » en cas d'installation effective de gens du voyage. Les réunions préfectorales permettaient de temporiser cet effet d'exposition où il était toujours rappelé que ma mission était « délicate » ou « difficile ». Plusieurs stratégies ont été expérimentées pour encadrer cette recherche de terrains : envoi de courriers signés du cabinet du Préfet aux communes sur lesquelles les terrains repérés étaient situés, organisation de réunions invitant les élus à faire des propositions de terrains, utilisation de la circulaire ministérielle invitant les Préfet à se saisir de la médiation pour réaliser une recherche de terrains et organiser l'accueil par voie de convention temporaire (fournie en annexe de la circulaire) entre la Préfecture et les propriétaires. Mais en définitive l'absence de collaboration des collectivités m'amenait constamment à réaliser cette recherche de terrains dans l'urgence. Alors, je devais m'assurer que les voyageurs à qui je proposais les terrains ne dévoilent pas le fait que la médiatrice (et donc l'Etat) les y avait orientés. On comprend donc que l'entretien d'une relation de confiance avec les voyageurs était déterminant pour tenir ce rôle de médiatrice sur le long terme. Cette dimension prospective était aussi une manière pour la sociologue de garantir une continuité des échanges avec les voyageurs qui l'avaient sollicitée dans le cadre de la médiation. Mon implication dans la recherche d'un terrain en vue de le voir se convertir en un « espace voyageur » me permettait en effet de cerner les différents aspects de la pragmatique du voyage tout en nouant un véritable lien de confiance avec les voyageurs qui voyaient dans cette mobilisation « sur le terrain » une marque probante de loyauté. Lorsque j'arrivais pour

⁷⁴ Ibid. pp. 191-192.

constater leur installation sur un terrain que je leur avais suggéré par téléphone ou que nous avions repéré ensemble, ils me relataient spontanément la manière dont s'était déroulée « l'ouverture de la place », enrichissant par là-même ma connaissance du terrain sociologique. En définitive, ce qui légitimait la médiation du point de vue voyageur était la mobilisation active à leurs côtés, sur le terrain par le déploiement d'actes avérés. De l'autre côté de la chaîne, les services préfectoraux étaient en attente de rapports d'information (durée et motif du séjour) ou d'évaluation (quant à la possibilité d'orientation vers un autre terrain par exemple) « en direct » mais à distance, par téléphone ou par mail. Ils avaient donc tout intérêt à ce que cette confiance entre la médiatrice et les voyageurs soit efficace car de celle-ci dépendait la qualité des informations qu'ils allaient pouvoir recueillir pour procéder à des actes administratifs ou juridiques.

Jacques Faget parle à juste titre de la « double vie » de la médiation : « derrière l'apparence d'une existence officielle se cache une autre réalité, plus ou moins soupçonnée et acceptable » (Faget J., 1995 : 26). Cette perception « tronquée » de la médiation d'un côté comme de l'autre reposait sur une séparation plus ou moins nette des méthodes d'intervention : sur le terrain, par la discussion informelle, la négociation et les actes concrets côté voyageurs ; à distance, par la « remontée d'informations » (dont la formalité tenait à sa traçabilité dont nous avons parlé plus haut), la rédaction et la transmission de documents administratifs et les réunions officielles côté services de l'Etat. Ainsi, le point de rupture qui mit fin à toute perspective de renouvellement de ma mission fut caractérisé par un acte qualifié de « déloyal » par le directeur de cabinet du Préfet qui eu lieu en juin 2013. Afin de permettre à un groupe de grand passage de contester un arrêté préfectoral d'expulsion, j'avais transmis le compte-rendu de la réunion de préparation des grands passages du département de l'Hérault au président de l'association Action Grands Passages⁷⁵. Bien qu'il ne comportait aucun caractère confidentiel, ce document sema le malaise parmi les agents du cabinet du Préfet qui le découvrirent annexé au mémoire de recours auprès du Tribunal administratif, déposé par les gens du voyage. Le directeur de cabinet me contacta immédiatement pour savoir si j'étais à l'origine de cette transmission de document (ce à quoi j'acquiesçai). S'ensuivit une longue discussion houleuse dont il est inutile à ce stade de relater le contenu. Ce qui nous importe ici c'est de pointer que c'est bien cet acte là – dont l'opérationnalité permettait aux gens du voyage d'empiéter sur le « domaine » de l'administration – et non pas les déplacements, accompagnements et témoignages que j'avais pu faire au Tribunal administratif (pour aider pareillement les voyageurs à se défendre contre des décisions d'expulsions), qui fut à l'origine d'une crise de confiance au cours de laquelle le directeur de cabinet du Préfet estimait clairement que j'avais « basculé » dans le camp opposé. On entrevoit dans ces tensions le principe même du « nœud » qui permet de faire tenir ensemble des acteurs déployant des logiques antagonistes. Le médiateur, ballotté entre ces deux camps sans

⁷⁵ Cette association ainsi que son président (dont son numéro de téléphone portable) étaient mentionnés dans la circulaire du ministère de l'intérieur du 23 avril 2013 comme interlocuteurs pour l'organisation des grands passages dans la région Languedoc-Roussillon.

jamais pouvoir s'instituer en tant que tiers légitime (contrairement à des professions plus normalisées ou ayant pignon sur rue comme le psychologue, l'assistante sociale ou même le juge), doit composer dans et par l'interaction *sur les lieux du conflit* (on ne vient pas à lui, c'est lui qui se rend sur place) et au travers de dosages dans la circulation des informations.

Ainsi, l'accès au terrain de la médiation a été entièrement conditionné par une succession de chaînes socio-techniques (Akrich M, 1987) incluant des acteurs (humains et non-humains) opérant la canalisation du lien avec les voyageurs. Cette posture de « médiatrice » était à la fois un chaînon du dispositif de connexion avec les voyageurs et un déterminant dans la collecte des données de terrain. A plusieurs reprises les commanditaires ou la direction de l'association Césam migrations santé me demandèrent de « *ne pas* » me rendre sur le terrain (invoquant la nécessité de mettre les élus face à leurs responsabilités par exemple ou le fait de ne pas « m'exposer »). Les maîtres mots de la médiation tels qu'ils avaient été formulés par la directrice de l'association Césam migrations santé lors de mon recrutement étaient : « neutralité, dialogue, interface ». Si le dialogue et l'interface ont pu être opérationnels tout le long, la neutralité n'a jamais été qu'un simple vœu qui s'effaça dans mon esprit en même temps que le départ de cette directrice en juillet 2005⁷⁶. Plus j'avais en expérience dans cette fonction de médiatrice, plus je m'apercevais que cette mission s'avérait fructueuse dans la mesure où elle permettait d'opérer un contre-pouvoir qui ne pouvait s'exercer que par des prises de paroles contrevenant parfois aux cadres de la bienséance institutionnelle. Il s'agissait en effet de ramener la parole des voyageurs au cœur des réunions institutionnelles où ils faisaient figure de grands absents. Je n'étais pas tenue à un devoir de réserve qui prive de nombreux fonctionnaires de leur parole dès lors qu'ils ne manient pas suffisamment la rhétorique et la diplomatie. Il faut noter que dans certaines collectivités ou services de l'Etat, le service « gens du voyage » est régulièrement employé pour « recycler » des éléments dérangeants dans l'institution. Au sein de la DDTM de l'Hérault, j'ai eu affaire à une fonctionnaire très impliquée et militante qui avait probablement été « mise au placard » mais visait une ascension dans un autre service (qu'elle a obtenu rapidement). Puis j'ai eu longuement affaire à un agent improductif dont la « mise au placard » semblait arranger l'ensemble de l'institution et lui même qui s'y complaisait. Une partie des missions qui m'étaient attribuées (recherche de terrains pour réaliser des aires d'accueil notamment, prospective pour des opérations de relogement de gens du voyage sédentarisés) relevaient de ses propres fonctions. Le chef du service habitat de la DDTM qui supervisait son travail a fini par capituler devant son inertie et considéra plus judicieux d'utiliser la mission de médiation pour essayer de faire avancer le « dossier gens du voyage ». A défaut de voir les aires d'accueil « sortir de terre », la DDTM

⁷⁶ L'association s'est trouvée en difficulté financière en 2005. Le choix d'un licenciement économique du poste de direction (budget de fonctionnement) permit de sauvegarder l'ensemble des actions.

de l'Hérault décida de prélever le budget de la médiation sur le BOP135⁷⁷ dédié à la création des équipements d'accueil des gens du voyage. En effet, à compter de 2009 les aides de l'Etat à l'investissement pour la création des aires d'accueil disparaissent⁷⁸ ; seuls quelques communes ayant remis un dossier complet avant cette date pouvant dorénavant y prétendre. C'est donc véritablement un investissement sur l'humain qui, par ses capacités de « négociation », s'est substitué aux freins, blocages et non recours des élus vis-à-vis des enveloppes budgétaires de l'Etat dédiées à la création des équipements d'accueil. Ce bricolage, jalon dans la longue chaîne de *traductions* de la loi Besson, posait le principe de l'ajustement auquel le système est lui-même subordonné. La médiation, par ses aller-retours constants entre les données du terrain, les configurations institutionnelles et politiques et les dispositifs réglementaires propose une lecture propre du « social » tel qu'il chemine entre ces différents acteurs (Latour B., 2007 : 253). Les hostilités ou tentatives d'empêchement de la médiation attestent que cette mission n'est pas réductible à un exercice de « transmission » d'informations brutes. En ce sens, nous rejoignons Bruno Latour lorsqu'il distingue le médiateur de l'intermédiaire qu'il désigne comme « ce qui véhicule du sens ou de la force sans transformation : définir ses entrées, ses *input* suffit à définir ses sorties, ses *output*. (...) En revanche, on ne saurait comptabiliser des médiateurs comme de simples unités ; ils peuvent compter pour un, pour zéro, pour de grands nombres, ou pour une infinité. Leur *input* ne permet jamais de prédire vraiment leur *output* : il faut à chaque fois prendre en compte leur spécificité. Les médiateurs transforment, traduisent, distordent, et modifient le sens ou les éléments qu'ils sont censés transporter. Quel que soit le degré de *complication* d'un intermédiaire, il prend en pratique la forme d'une unité - voire d'un zéro, puisqu'on peut aisément l'oublier. Quel que soit le degré de simplicité apparente d'un médiateur, il peut devenir plus *complexe* ; il peut se déployer dans de multiples directions qui vont modifier tous les compte rendus contradictoires que l'on donnera de son rôle. » (Latour B., 2007 : 58-59).

Que ce soit en tant que sociologue ou médiatrice, mes deux principaux outils de travail ont été le téléphone portable et mon véhicule. La nature particulière de ma position tenait à la relation étroite que j'entretenais ponctuellement avec les gens du voyage et les membres du cabinet du Préfet. Ma fonction était, ni plus ni moins, de parvenir à établir des relations influentes susceptibles d'agir sur les voyageurs, les élus locaux et les services de l'Etat. On comprend donc que ce terrain ne fut autre qu'un vaste faisceau de connexions qu'il me

⁷⁷ Le ministère de l'économie et des finances stipule qu'« un budget opérationnel de programme (BOP) est la déclinaison opérationnelle d'un programme sur la base du principe liberté / responsabilité induit par la loi organique relative aux lois de finances (LOLF). En conséquence le BOP comprend la déclinaison des objectifs et des indicateurs de performance du programme et un budget prévisionnel. » (source : Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, *Guide pratique de la déclinaison des programmes. Les budgets opérationnels de programmes*, édition janvier 2005, p. 2). La nomenclature du programme 135 intitulé « Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat » comporte (dans sa version de 2013) une ligne budgétaire désignée sous la simple appellation « gens du voyage » à l'intérieur d'un libellé « construction locative et amélioration du parc ».

⁷⁸ Ces subventions de l'Etat avaient déjà été revues à la baisse, passant de 70% à 50% à partir du 31 décembre 2007.

fallait activer pour pouvoir y accéder. S'inscrivant dans le prolongement de controverses, ces connexions s'apparentaient à des formes de négociations. Elles jouaient donc un rôle dans la configuration du terrain que j'étais amenée à la fois à « observer » tout autant qu'à « agir ». L'observation était la condition et le fondement de l'appréciation de la « réalité du terrain » par les autorités préfectorales. Mes observations et descriptions du terrain avaient pour fonction d'orienter l'action à venir et comportaient en cela une dimension stratégique. Ces observations opéraient donc des déterminations : elles « actaient » les situations, tout du moins au sein des services de l'Etat qui recevaient mes comptes rendus. J'utilisais la photographie afin de collecter les preuves des installations, des systèmes d'entraves, des désagréments matériels, des pollutions ou tout simplement de la « nature » du terrain (type de revêtement, sol enherbé, inondé ou sec). Mais j'étais surtout amenée à faire usage de ma présence physique sur les lieux afin d'*imposer* un cadre pour le dialogue avec les élus locaux lorsque les voyageurs se voyaient refuser toute forme d'audition. Au point que j'ai été aussi « emportée » par cette mission de médiation. Mon engagement sur le terrain était à chaque fois non seulement « attendu » mais faisait aussi l'objet d'instrumentalisations contre lesquelles je devais constamment me positionner en rappelant les fondements de la médiation. J'ai souvent exprimé un agacement en considérant qu'on cherchait à « *me mettre un képi sur la tête* »⁷⁹ à chaque fois que mes interlocuteurs institutionnels tentaient d'utiliser la médiation à des fins de régulations de conflits liés à des différends intracommunautaires où des individus faisaient usage de la violence, parfois avec armes. J'ai aussi souvent regretté qu'on me contacte pour « *éteindre l'incendie* » alors que le conflit aurait pu être évité par un recours anticipé à la médiation. « Césam tient à préciser que sa fonction ne doit pas être assimilée à celle de la police ni à celle des pompiers »⁸⁰ pouvait-on lire dans le bilan que j'ai rédigé à l'issue de ma première saison de médiation, à partir de l'exemple d'une commune ayant pris des engagements oraux face aux voyageurs qu'elle avait refusé de contractualiser par écrit. Revenant sur ses engagements cette commune m'avait ensuite sollicitée pour demander aux voyageurs de quitter les lieux. Le refus des élus de collaborer à toute forme d'anticipation des arrivées programmées ou annoncées de gens du voyage avait aussi pour corollaire le fait qu'ils puissent se retourner contre moi, arguant que j'avais expressément « envoyé » les gens du voyage sur leur commune.

II.1.2. EVALUER LA SITUATION DES VOYAGEURS

Progressivement le volet juridique s'est avéré décisif dans l'exercice de ma mission, les collectivités tout comme les services de l'Etat faisant régulièrement usage des procédures d'expulsion qui venaient influencer sur

⁷⁹ C'est l'expression que j'utilisais pour signifier cette confusion explicite des rôles entre l'agent de police et l'agent de médiation qui était récurrente au cours de mes différentes interventions.

⁸⁰ Césam migrations santé, bilan de la médiation, septembre 2004, p. 11.

les trajectoires des voyageurs. Sollicitant les associations de défense des voyageurs comme l'ANGVC⁸¹ ou la FNASAT, j'ai été amenée à me former « sur le tas » en droit public appliqué au stationnement des caravanes de gens du voyage. Alors que les membres du conseil d'administration et la directrice de Césam migrations santé avaient tendance à renvoyer à leurs responsabilités respectives les pouvoirs publics (aussi bien les élus locaux que les services de l'Etat) au nom du principe de « neutralité » qui pouvait aboutir à des formes de retrait⁸² ; ma posture s'est orientée vers un accompagnement juridique qui consistait essentiellement à *traduire* le droit (afin, notamment, d'atténuer les effets de « menaces » provoqués par les procédures, comme la visite d'un huissier ou la remise d'un document préalable à l'expulsion...) et permettre aux voyageurs de se sentir suffisamment légitimes et en confiance pour *faire valoir* leurs droits⁸³. Ainsi, comme nous l'avons souligné plus haut, j'ai pu accompagner les responsables des groupes devant les juridictions lorsque ceux-ci acceptaient de s'y rendre ; ce qui m'a amené à œuvrer parfois *contre* la Préfecture lorsque celle-ci demandait l'expulsion d'un groupe sans que les conditions requises soient réunies.

Le principe qui gouvernait ma posture n'était pas tant celui d'être au service de l'Etat mais plutôt d'être au service d'un cadre légal, plus précisément d'un rééquilibrage des forces à l'œuvre au travers du droit. Car de la même manière que les crédits de l'Etat alloués à la réalisation d'équipements d'accueil n'ont pas été mis à profit des voyageurs par une forme de « blocus » des élus locaux, les droits constitutionnels en matière de liberté de circulation et d'accès aux besoins fondamentaux sont régulièrement bafoués pour les gens du voyage. Le travail de médiation avec les voyageurs, plus qu'une opportunité de pénétrer un *monde autre*, imposa de trouver une place qui puisse faire sens pour des individus en proie à des « contraintes situationnelles » et possibilités d'action qui nous étaient jusqu'à présent inconnues. La posture empirique fut donc celle d'une ethnographie combinatoire (Dodier N. et Baszanger I., 1997) considérant « des positions avant tout actantielles, c'est-à-dire définies par les places respectives des personnes lors de rencontres, plutôt que par des appartenances à des totalités : victimes / bienfaiteurs / spectateurs ; soignants / soignés ; juges / prévenus / défenseurs, etc. »⁸⁴ ; et offrant « l'explicitation de ce qui est présent de fait en nous tous, quoique non nécessairement activé du fait des occasions limitées que nous offrent nos engagements situés : des capacités communes; ou alors des capacités plastiques, indéfiniment modelables en raison du surgissement

⁸¹ L'Association Nationale des Gens du Voyage Catholiques (ANGVC) créée en 1997 a modifié le sens de son sigle en 2015 troquant le terme « catholiques » contre celui de « citoyens ».

⁸² Ainsi la direction ou le conseil d'administration de l'association Césam pouvaient m'inviter à stopper toute forme d'intervention à partir de ce type d'argument : « *on est allé jusqu'au bout de ce qu'on pouvait faire* » ou « *on atteint notre limite, tu les renvoies à la Préfecture maintenant* ».

⁸³ J'ai d'ailleurs pu observer une progression des recours et tout simplement des représentations des voyageurs devant les juges, ce qui au tout début de ma mission était difficile à obtenir. Cette recrudescence est le fruit du travail mené par les associations de voyageurs telles que L.V.D.V., l'A.N.G.V.C ou France Liberté Voyage.

⁸⁴ DODIER Nicolas et BASZANGER Isabelle, « Totalisation et altérité dans l'enquête ethnographique », Revue française de sociologie, 38-1, 1997, p. 56.

des non-humains, auxquels nous sommes confrontés dans le cadre des transformations incessantes des réseaux sociotechniques. »⁸⁵

Ainsi, les acteurs auxquels les voyageurs ont affaire pour négocier leur présence « sur le voyage » sont des agents publics dotés de pouvoirs liés à cette fonction. Et, comme le souligne Noudjin, le premier maillon de la chaîne relationnelle permettant de nouer un lien en vue de stabiliser le campement est le « schmitt » :

« Les flics, quels que soient les forces de l'ordre dans leur diversité, c'est les premiers interlocuteurs qu'on a quand on vient dans une collectivité. On a affaire à la gendarmerie, ou à la police selon où on est, voire parfois les deux, on a vu quand même... pour une fois qu'y s'mettent d'accord pour bosser ensemble, souvent c'est quand on arrive (*sourire*), ou alors la police municipale. Et quand c'n'est pas la police municipale, c'est le maire de la collectivité à travers son rôle et son mandat de premier magistrat d'la commune, donc de flic. Donc les premiers interlocuteurs qu'on a c'est – les médiateurs souvent ils arrivent bien après quand y en a... hein – et heu... c'est d'abord les schmitts quoi... Nos premiers interlocuteurs c'est tout l'temps les schmitts, d'une manière ou d'une autre. »⁸⁶

Les interlocuteurs des gens du voyage sont donc des professionnels du droit public à divers niveaux. Or leur perception est aussi induite par cette « déformation professionnelle » qui profile les gens du voyage non seulement en tant que cible de l'action publique, mais surtout en tant que perturbateurs de l'ordre public, dont ils sont les garants. Placés sur le devant de la scène médiatique en tant que « menace » pour le territoire, les « gens du voyage » sont aussi le sujet sur lequel certains administrateurs et élus mettent un point d'honneur à faire montre du rétablissement de l'ordre par tous les moyens (injonctions directes, procédures administratives et pénales, mobilisation des services municipaux pour aménager des systèmes d'entraves, etc.). Comme le souligne Mary Douglas, « quand l'individu n'a pas sa place dans le système social, quand il est, en un mot, marginal, c'est aux autres, semble-t-il, de prendre leurs précautions, de se prémunir contre le danger. L'individu marginal ne peut rien changer, de lui-même, à sa situation. » (Douglas M., 2005 : 114).

Enfin, ma mission consistait le plus souvent à permettre aux voyageurs de mieux évaluer leur propre *situation* qui, plutôt qu'à une configuration strictement géographique ou topographique, tenait davantage à un ensemble de considérations politiques, administratives et juridiques corrélées à leur installation sur un territoire selon qu'une aire d'accueil ou de grands passages y ait été réalisée ou non, qu'il soit ou non assujéti à des obligations d'accueil, qu'une réflexion sur la prise en compte des voyageurs y ait été officiellement engagée ou non. En effet, nombre de refus d'accueil faisaient référence à des « actes administratifs » dont les voyageurs n'avaient pas connaissance ; du type « *ah non, nous on peut pas accueillir de gens du voyage, on a proposé un terrain l'année dernière mais il a été retoqué par la préfecture, alors là on n'a rien d'autre...* » et dont l'interprétation nécessitait un certain nombre de vérifications sur la recevabilité de l'argument utilisé, évaluée notamment à partir d'actes ou de décisions plus politiques. Ainsi de nombreuses tractations entre les

⁸⁵ Ibid., p. 57.

⁸⁶ Entretien du 6 avril 2018.

collectivités et les services de l'Etat précédaient et influaient sur le déroulement d'un séjour ; de la même manière que tout séjour pouvait impacter la poursuite de négociations pour la prise en charge de l'accueil des gens du voyage à l'échelle d'un territoire.

L'accueil n'est pas une décision unilatérale mais procède de multiples concertations constamment à l'œuvre et à laquelle participent – que ce soit pour l'empêcher ou y donner suite – les services de l'Etat et les collectivités mais également les « riverains » pétitionnaires, les associations de défense des gens du voyage, les médiateurs, les voyageurs eux-mêmes puis une fois l'équipement réalisé, les gestionnaires, les assistants de services social, les enseignants, etc. De la même manière, la prévalence de l'accueil n'est pas exclusivement du ressort des pouvoirs publics, mais peut être induite ou favorisée par des postures ou logiques plus « privées » (y compris à l'intérieur des services publics) : la réputation accueillante d'un médecin ou d'une école, la possibilité d'élire domicile au sein de tel CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) ou telle association ou de contracter un prêt caravane à la CAF (Caisse d'Allocations Familiales) du département, etc. De telle manière qu'on peut s'interroger sur les modalités de l'articulation entre les postures privées et publiques dans la mise en œuvre du dispositif public de l'accueil des gens du voyage. Mon propre contrat – de droit privé – non seulement m'autorisait mais m' enjoignait à adopter des postures plus « libérales » (pas d'horaires fixes, pas de bureau fixe, pas de « protocoles », pas de hiérarchie...) que les agents du secteur public avec qui j'étais amenée à interagir. La plus-value de mon activité tenait à l'anticipation et au suivi des installations de voyageurs dans un contexte où l'orientation vers des équipements d'accueil n'était pas possible. Ainsi, dans mes échanges avec les collectivités et la préfecture, les modes identificatoires de chacune des « situations » procédaient par l'emploi des noms de famille des responsables des groupes pour les distinguer les uns des autres. Ma mission « de service public » consistait donc à fournir des repères, à partir des particularismes (« Le groupe Adel n'a pas pu entrer sur l'aire de grands passages qui était déjà occupée par le groupe Espinos »), afin d'offrir une forme d'adhérence au système globalisant de « l'accueil des gens du voyage » et lui éviter de « tourner à vide et dans le vide ». La médiation consistait donc à replacer les particularismes voyageurs au cœur du système globalisé de l'accueil des gens du voyage. Ce qui, dans un système « huilé » d'accueil des gens du voyage, resterait confiné aux cercles des interlocuteurs directs (gestionnaires essentiellement) des gens du voyage mais jouerait néanmoins un rôle déterminant dans l'accueil. Le développement de la privatisation de la gestion des aires d'accueil (dans le cadre de délégations de service public) vient questionner les limites et failles d'une conception publique de l'accueil des voyageurs fondée sur le principe de « fluidité » et l'absence de « friction » (Tsing A., 2005). La notion même d'accueil est dévoyée par le principe légaliste qui impose aux collectivités d'accueillir les gens du voyage. Celles-ci vivent bien souvent cette « obligation d'accueil » comme une violation de leur souveraineté. Selon nous, le recours aux sociétés privées pour exercer un travail relationnel avec les gens du voyage permet aux agents publics de s'affranchir de l'interdit de la prise en charge de l'accueil des gens du

voyage, implicitement posé par le fait qu'ils ne sont pas considérés comme des administrés ; sans compter qu'ils sont, de surcroît, de puissants déstabilisateurs du pouvoir local.

En effet, les élus et administrateurs locaux sont les « spectateurs » souvent passablement impuissants des installations de gens du voyage sur « le(ur) » territoire. Les voyageurs produisent donc un premier effet de renversement des positions socialement admises de pouvoir sur le sol. S'octroyant, par l'effraction, la prérogative de décider de l'usage temporaire à des fins d'habitat d'une portion d'espace pouvant constituer un repère de sociabilités pour les habitants (le parc où on va promener le chien, les abords du stade où les enfants vont s'entraîner, le parking du supermarché où on va faire les courses...) ou convoité par des promoteurs immobiliers dans le cadre d'une expansion urbaine (agrandissement d'une ZAC⁸⁷ ou d'une zone commerciale, chantier de construction d'un nouveau parc de logements...), les voyageurs piétinent le schéma cognitif de perception de l'espace urbain (Bailly A., 1977). La logique de la place des voyageurs – qui s'apparente à celle de la *chôra* de Platon et Derrida dont nous retenons le principe de nécessité et de contrainte⁸⁸ – entre en confrontation avec celle du territoire en tant que « matière d'expression » (Deleuze G. et Guattari F., 1980 : 381-433). Déployant une forme de critique du pouvoir à l'échelon local, ils représentent un véritable enjeu politique en ce que leur présence réamorçait des débats ayant trait à l'aménagement et la gestion du territoire. Avant tout prétexte à des postures politiques et médiatiques des élus et acteurs locaux, cette présence voyageuse se trouve « réduite » à un enjeu public en ce sens que les voyageurs provisoirement installés sur un territoire n'ont pas voix au chapitre, y compris lorsque ces débats ont trait à la question de l'aménagement d'une aire d'accueil qui sera plutôt traitée « en haut lieu » (et au mieux avec les représentants associatifs des gens du voyage dont ils ne se réclament guère). Les logiques discursives des pouvoirs publics se situent donc à un niveau globalisant (politique, légaliste, administratif...) qui incite à éluder et à désavouer les particularismes du campement présent (pouvant être caractérisé par une panne, un malade, un rassemblement festif...) sur leur territoire.

La préconception qui guide l'action des pouvoirs publics est façonnée par la notion de fluidité pensée à une échelle toujours plus large que celle du territoire sur lequel ils interviennent. Ainsi, les acteurs publics locaux ne cessent de contester et de s'étonner de la présence des voyageurs dans des lieux qui leur semblent inopportuns, pensant qu'ils « devraient aller ailleurs » et en tout cas « reprendre la route ». Il y a donc un cadre universel de pensée fondé sur la propriété privée (à préserver) et le postulat de fluidité des voyageurs, qui vise à empêcher tout sorte de rapprochement, de connexion et de *friction* (Tsing A. 2005) entre voyageurs et acteurs publics locaux. Pour mieux penser ce phénomène, nous nous référons à la question que pose Anna

⁸⁷ Zone d'Aménagement Concerté.

⁸⁸ CASEY Edward S. « Espaces lisses et lieux bruts. L'histoire cachée du lieu », *Revue de métaphysique et de morale*, n°32, 2001, p. 469 ; HERNANDEZ Marta, « La Khôra du Timée : Derrida, lecteur de Platon », *Appareil*, n°11, 2013, en ligne : <https://journals.openedition.org/appareil/1780>.

Tsing à propos de la manière dont les principes universaux façonnent un mode de pensée abstrait de la connexion globalisée : « How can universals be so effective in forging global connections if they posit an already united world in which the work of connection is unnecessary ? » (Tsing A., 2005 : 7).

Afin de comprendre comment opèrent les cadres de pensées universaux, Anna Tsing recommande de s'atteler à une ethnographie déployée en de multiples sites (Marcus G. E., 1995) et à partir de fragments qui sont autant de traces du processus incommensurable de la globalisation. Comme nous l'avons déjà souligné, sur notre terrain d'enquête la raison universelle est gouvernée par le principe de la propriété privée (« vous ne pouvez pas rester là ») et par celui de la fluidité (« vous n'avez qu'à voyager »). Les postures des élus et agents publics rencontrés sur notre terrain étaient – toutes tendances politiques confondues – au service de la légitimation et de la diffusion de ces principes. Tandis que celles des voyageurs révélaient sans cesse un besoin de reconnaissance de leurs besoins, de leurs valeurs... de leur humanité. Mais, comme le souligne à juste titre Anna Tsing, dans un contexte de globalisation ces positions particulières ont vocation à être illégitimées car « here, the particular is that which cannot grow ». (Ibid. : 9). L'accueil des voyageurs doit donc rester circonscrit au titre de l'exception. Cette exception de l'accueil est à la fois la perspective « dangereuse » (sans cesse associée à l'effet d'« appel d'air ») qui amorce le syndrome de l'invasion, et la seule issue possible qui conduit, de fait, à une prise en compte des particularités voyageuses à partir de laquelle se trament les possibilités de rencontres dans le cadre de nécessaires négociations et contractualisations. Cette dualité est au cœur du principe de *friction* décrit par Anna Tsing qui offre prise aux universaux tout en limitant leurs aspirations généralisantes. « Friction give purchase to universals, allowing them to spread as frameworks for the practice of power. But engaged universals are never fully successful in being everywhere the same because of this same friction. » (Ibid. : 10). C'est pourquoi chaque installation de voyageurs hors d'un équipement public d'accueil, en même temps qu'elle contredit les deux principes de fluidité et de propriété, connecte les voyageurs avec leurs compétences actanciennes qui leur permettent d'éprouver leurs capacités à être et à se perpétuer en tant que voyageur dans un monde globalisé. « Friction inflects historical trajectories, enabling, excluding, and particularizing. The effect of encounters across difference can be compromising or empowering. Friction is not a synonym for resistance. Hegemony is made as well as unmade with friction » (Ibid. : 6). Dès lors l'une des questions à se poser serait : que produisent les frictions ? Les frictions déterminent-elles les espaces et identités voyageurs ?

A la manière du jeu de go, l'espace voyageur se déploie sur les croisements et non à l'intérieur des cadres établis. Les réseaux et points de raccordements balisent la potentialité de l'espace voyageur. « Dans le go, il s'agit de se distribuer dans un espace ouvert, de tenir l'espace, de garder la possibilité de surgir en n'importe quel point » (Deleuze G. et Guattari F., 1980 : 437). Dans l'absolu l'espace voyageur est indéterminé. Mais au fur et à mesure qu'il apparaît – donc à partir du moment où les voyageurs investissent une place – des logiques de positions viennent le « déterminer » sur le plan moral, économique et politique ; opérant par la

mise en exergue d'un rapport jugé inopportun entre une portion d'espace et ses occupants temporaires. Un espace voyageur est donc assujéti à des logiques spéculatives qui mettent en concurrence la valeur de l'humain et la valeur du foncier. Il vient mettre à mal l'ensemble des processus de contractualisation formels et informels (de normalisation en somme) qui lient les habitants aux espaces qu'ils fréquentent au point qu'aucun argument ne parvient à réhabiliter l'espace voyageur dans l'opinion publique. La question de la soutenabilité de la recrudescence de fréquentation d'un territoire (lors de la construction de nouveaux espaces commerciaux ou d'habitats) est ordinairement réglée par des dispositifs urbains de canalisation de la circulation des « nouveaux venus ». Tandis que l'humanité voyageuse est perçue sous l'angle de la souillure du territoire lui-même par le fait qu'elle contrevient aux règles de répartition spatiale des activités humaines (habitat, consommation, travail, éducation...) qui le régissent. Les réponses de l'environnement qui voit se déployer en son sein un espace voyageur dénotent un malaise de l'empathie qui s'exprime par une lecture déshumanisante ou à l'inverse ré-humanisante du campement. Il en va des récurrentes références à la pollution qu'occasionnerait cette présence voyageuse sur le sol ou dans l'environnement, à la dévaluation du foncier pour peu que cette présence s'installe dans la durée. Mais nous pourrions également évoquer les multiples initiatives visant à segmenter l'accès au droit commun pour les voyageurs par la mise en place de dispositifs spécifiques (camions écoles, délégation de la domiciliation ou de l'instruction des droits sociaux aux associations de voyageurs...) qui canalisent et concentrent la présence voyageuse pour éviter sa dilution, sa propagation au sein des institutions et services publics.

Ces formes d'ajustements de l'environnement produisent véritablement la « situation » dans laquelle se trouvent les voyageurs. Comme le souligne Erving Goffman, « si toute situation demande à être définie, en général cette définition n'est pas inventée par ceux qui y sont impliqués » (Goffman E., 1991 : 9). Les voyageurs comme les élus se pensent comme étant en permanence sous la vigilance « publique ». Ainsi, leur comportement est guidé par la projection qu'ils se font des rôles qu'ils doivent tenir : un maire qui s'affale sur le capot d'un véhicule pour l'empêcher de pénétrer avec l'ensemble du convoi dans un parc public, répond par la dramatisation aux attentes de l'opinion publique. Ce jour-là les voyageurs m'ont relaté la scène avec beaucoup d'humour tout en manifestant une certaine empathie envers le maire qui avait connu plusieurs installations sur son territoire, dont une qui avait été orchestrée sans son aval par la préfecture. La répétition de l'exception est ici le déclencheur de conduites extrêmes. C'est à la lecture de ce même processus que l'on doit saisir la réaction relatée par Noudjin à propos du contrôle policier :

« Souvent tu prends sur toi et tu courbes l'échine. Et puis à un moment... quand tu fais mettons « Nantes - Les Saintes Maries » et t'es contrôlé 17 fois... Dix-sept fois de commune en commune, ils t'attendent pour te contrôler les mêmes choses. Tu pètes un câble et puis à un moment t'en prends un et pis tu lui fous une volée. Et pis heu... pis tu fais trois mois d'taule ferme, voilà. Parce que tes nerfs ont... parce que t'en pouvais plus, que tes gamins en peuvent plus, tout l'monde est épuisé, et puis

parce que y'a un p'tit jeu malsain qui s'organise de la part de certaines brigades... »⁸⁹

Le devenir de l'espace voyageur tient au degré de compatibilité des multiples projections dont les présences voyageuses sont les révélatrices sur un territoire vivant. Ainsi, la répétition (de saison touristique en saison touristique) des installations anarchiques de gens du voyage sur le territoire d'Agde a suscité une motivation économique pour réaliser une aire d'accueil (en dépit de l'impopularité politique du projet) afin de prémunir les espaces touristiques de toute « invasion » (qui synthétise le principe de répétition). L'événement d'une installation de voyageurs peut donc contenir et concentrer la puissance de l'effet accumulée au cours des installations précédentes sur le territoire concerné. C'est ainsi que fonctionne la répétition selon Gilles Deleuze : « non pas ajouter une seconde et une troisième fois à la première, mais porter la première fois à la « nième » puissance. (...) On oppose donc la généralité, comme généralité du particulier, et la répétition comme universalité du singulier. » (Deleuze G., 1968 : 8).

Evoquant ses souvenirs du voyage Jeannot fait référence à cette dimension de la répétition et emploie une image saisissante, celle du désert, qui contraste avec les bords de rivières qu'ils fréquentaient pour survivre :

« J : Avé les sédentaires, on s'éloignait. On s'éloignait parce que bon... ils tenaient pas trop qu'on... qu'on rentre dans les villages. Voyez. Alors on était, voyez... un peu repoussés. Voyez, alors bon... on n'avait pas le choix. Il nous fallait les bords des rivières pour le bois, pour faire le manger et tout. Pour se laver et tout... voyez à l'époque. Bon heu... ça c'était important. Pour pêcher, le poisson. Voyez.

G : Vous passiez votre vie dans la nature ?

J : Voilà, dans la nature. Et toujours on avançait, et toujours on avançait (*geste de moulin avec sa main*). Comme le désert avance, nous on avançait pareil. On faisait que tourner (*la même main qui fait un geste circulaire*), que tourner voyez... »⁹⁰

Cette allégorie du désert renvoie donc à cette nécessité de s'établir en un lieu « neutre », vide, impropre à l'habitat, sans valeur foncière. Cependant, il faut comprendre que ces lieux vides, neutres et impropres à l'habitat ne sont pas « fixes » mais au contraire « mouvants » : « comme le désert avance, nous on avançait pareil », c'est-à-dire que l'opportunité de s'installer quelque-part était créée et conditionnée par l'évolution et la vitalité du territoire, qu'il soit en expansion ou en déclin.

Les besoins humains fondamentaux régissent la vie sur le voyage par la répétition *en tout lieu* des mêmes gestes pour pouvoir cuisiner, se laver, dormir (donc s'installer quelque-part où le raccordement à l'eau est possible), et des mêmes requêtes pour obtenir le ramassage des ordures ménagères, pour scolariser les enfants et s'acquitter des consommations en eau et électricité. Cette répétition des aspects routiniers de la vie quotidienne se déploie donc invariablement sur des « places » repérées et choisies en fonction de critères techniques et pratiques qui coïncident avec la viabilisation d'un terrain : espace vacant suffisamment grand

⁸⁹ Entretien du 6 avril 2018.

⁹⁰ Entretien du 23 septembre 2011.

pour accueillir tout le groupe, sol portant et plat pour supporter la circulation des véhicules, présence d'une borne incendie et d'un boîtier électrique. D'une certaine manière, les voyageurs tirent profit de l'expansion urbaine et du processus d'artificialisation des sols pour y établir provisoirement leur « place ». Mais celle-ci entre en collision avec les logiques spéculatives et contraintes de rentabilité sous-tendues par l'urbanisation, le surgissement d'un espace voyageur venant bien souvent freiner un chantier de construction et reporter le déroulement d'un événement.

Plus qu'un conflit économique (qui pourrait se solder par une contractualisation) c'est une douloureuse coexistence de deux économies distinctes qui se trame dans le surgissement d'un espace voyageur. L'une repose sur la transformation de la valeur d'une ressource (en l'occurrence le sol) qui opère notamment par la spéculation immobilière. L'autre repose sur la possibilité de survie, donc la capacité à collecter et à rassembler chaque jour l'ensemble des conditions et ressources nécessaires pour vivre, lesquelles sont relativement stables. « Si l'échange est le critère de la généralité, le vol et le don sont ceux de la répétition. Il y a donc une différence économique entre les deux. » (Deleuze G., 1968 : 7). Ainsi, la permanence d'un espace voyageur doit se jauger aussi bien à des enjeux de rentabilité corrélés à l'investissement que peut représenter la procédure d'expulsion ou le gardiennage d'un site (notamment pour une société privée), qu'à la plus-value que procure pour le commun l'investissement dans le domaine de la survie. Elle tient donc au degré de compatibilité de ces deux systèmes de valeurs dans un ensemble plus vaste. En cela, cette stabilité requiert des formes de créativité, de prises de risques et un seuil élevé de tolérance à l'incertitude.

Le site de Gare Vieille à Bédarieux doit sa stabilité (le terme est mal choisi), son « prolongement », sa « permanence » à un jeu entre ces deux économies. Ancienne mine désaffectée (dans laquelle les voyageurs les plus anciens ont travaillé), ce site leur a été proposé au début des années 1970 par le maire pour qu'ils s'y installent provisoirement afin de libérer un espace en construction où ils étaient installés en centre-ville. La présence d'une source ainsi que l'aplanissement du site dû à l'ancienne activité industrielle a rendu le terrain viable pour les voyageurs, malgré qu'il ait conservé des traces de son passé minier (rails, poteaux électriques...) qui le rendent dangereux pour l'habitat. Aujourd'hui Gare Vieille est un espace voyageur dit de « sédentarisation » connu et toléré mais qui, au sein de la municipalité, ne supporte en aucune manière des projections d'aménagement ou de régularisation. Pour autant, on n'observe pas sur ce territoire rural de tension immobilière qui pourrait remettre en cause la présence des voyageurs sur ce site. Le déclin économique de la ville et la marginalisation qui en résulte des espaces industriels a produit une opportunité de « stabilisation » d'un espace voyageur qui demeure pourtant juridiquement complètement irrégulier. Les voyageurs savent qu'ils « ne sont pas chez eux » et créent leur espace de vie à partir de ce paradoxe de la tolérance qui fait de leur moindre initiative d'appropriation du sol un acte illégal, comme le souligne Jeannot :

« J : (...) Et moi j'ai jamais voulu rien faire là. C'est pour ça que vous voyez que y'a pas de mur. Je l'ai laissé là parce que j'ai pensé j'ai dit, si un jour heu... on est déplacés. Vous comprenez. C'est ça !

Je veux pas faire de frais. Eux (*ses enfants*) ils ont dit « bon depuis les années qu'on est là bah on le fait et tant pis hein ». Et s'ils le cassons ils le cassons hein. Ca fait rien. Ils l'ont fait et c'est vrai qu'ils en profitent. Bon, parce que bon. Comme on nous avait dit qu'ils allaient casser pour tout refaire, alors j'y dis, regarde j'y dis à mon fils « regarde un peu les frais que j'aurais faits, ça aurait été... à fonds perdus ». Parce qu'on peut pas rien réclamer là. Même que vous faites des factures n'importe quoi, vu qu'on vous laisse faire tout, hein... hein bon... vous pouvez pas rien demander à la mairie ! C'est logique. Ca bon... Bon. Mais c'est vrai qu'on a... qu'on a tout fait... Petit à petit, petit à petit. Et moi j'ai resté toujours comme ça. J'ai pas changé.

G : Vous pouvez encore bouger quoi, quelque part...

J : Oui.

G : C'est encore l'espoir que...

J : Oui que... l'espoir qu'on nous fasse quelque-chose quand même. J'espère que... avant que je meure, qu'au moins qu'on nous fasse quelque-chose que je le vois de mes yeux (*rires*). Voilà oui, c'est ça. Oui... Oui, la vie, la vie est dure. Oui, parce que... c'est vrai il est à la mairie le terrain, il est pas à nous. On n'est pas patrons. »⁹¹

On assiste donc davantage à une forme d'abandon programmé qu'à une véritable prise en compte de la présence voyageuse sur ce territoire. Ces formes d'abandon sont observables également à l'échelle d'installations plus provisoires lorsque les collectivités par exemple refusent de mettre en place un ramassage des ordures ménagères sur un espace voyageur, conduisant à des plaintes pour atteinte à l'environnement dont les voyageurs sont jugés responsables par l'opinion publique. Ce qui, juridiquement n'est pas le cas, le maire devant assurer la salubrité publique. C'est encore une fois en pleine saison touristique à Agde, qu'un groupe de grand passage se trouvant dans cette situation a décidé de jouer sur l'impact économique et la valeur du territoire pour rétablir la collecte de ses déchets ménagers. Les hommes se sont tous organisés pour collecter, sur plusieurs jours, l'ensemble des sacs poubelle du campement et les ont déposés tout près du panneau d'entrée de ville formant une pile d'ordures en guise « d'accueil ».

Chaque situation observée dans le cadre de la médiation non seulement résultait mais surtout procédait par frictions. Le travail consistait donc davantage en une sorte d'objectivation par le droit qu'à une véritable résolution des problèmes rencontrés. Rétablissant l'ordre des illégalités – la « chaîne opératoire » de l'illégalisme en quelque-sort – la médiation permettait aux voyageurs de mieux appréhender leur situation et, ce faisant, pourvoyait leurs compétences actantielles. Cette posture nous positionnait donc dans une ethnographie combinatoire dont le travail est « à la fois de l'ordre de l'explicitation des conditions concrètes de l'agir, de l'ouverture à des capacités nouvelles, et de la critique de ce qui est caché d'ordinaire des comptes rendus autorisés, critique qui ne procède pas tant, comme souvent en sociologie, du dévoilement de l'intérêt des acteurs, mais de la mise en évidence des ajustements auxquels les personnes, quels que soient par ailleurs

⁹¹ Entretien du 23 septembre 2011.

leurs intérêts, doivent se livrer de fait dans le cours détaillé de leurs actions. » (Dodier N. et Baszanger I., 1997 : 62).

Ainsi non seulement notre terrain était fragmenté (Ho K., 2009) et se livrait au gré des opportunités de rencontres provoquées par la gêne que la présence voyageuse occasionnait sur le territoire, mais chaque rencontre suscitait des possibilités d'agir multiples dans lesquelles nous étions impliquée. Cette implication consistait essentiellement à fournir des informations concernant le territoire et des informations concernant le droit afin de rétablir la chaîne des illégalismes et permettre aux voyageurs d'ajuster leurs positions actantielles.

II.1.3. LA RECHERCHE ACTION AU PRISME DE LA PARTICIPATION

Durant cette longue période, j'ai enquêté sur des aires d'accueil ou terrain familiaux pour les gens du voyage incluant la prise en compte des interactions et interférences induites par la gestion⁹². Tout d'abord, j'étais régulièrement en lien avec les responsables de la gestion (gestionnaires coopérants mais aussi service de la Direction départementale de la cohésion sociale instructeur du paiement de l'aide à la gestion des aires d'accueil versées aux gestionnaires) dans le cadre de réunions au cours desquelles nous partageons des informations sur le fonctionnement des aires (règlements intérieurs, questionnements sur les bonnes ou « justes » conditions des séjours sur les aires, problèmes de comportements des usagers et des gestionnaires, formulation du rôle des gestionnaires...). Puis la médiation m'amenait à réaliser un travail de conseil aux collectivités devant créer des aires d'accueil ou de grand passage, ce qui m'a conduit à assister à un certain nombre de discussions questionnant les dispositifs matériels des aires d'accueil (implantation de barrières d'accès, type de revêtement, salle collective, sanitaires...). Au tout début de l'exercice de ma mission, ce rôle se couplait avec celui du cabinet d'audit qui avait été retenu dans le cadre d'un appel d'offre pour réaliser le schéma départemental des gens du voyage. L'ANGVC (membre de la commission départementale consultative des gens du voyage) participait généralement à ces réunions. A la suite de réflexions portant sur la privatisation de la gestion des aires d'accueil, j'ai effectué en 2008 un voyage d'enquête entre la Normandie et la Bretagne afin de recueillir des observations de terrain et une série d'entretiens réalisés auprès d'agents (publics et privés), techniciens et élus travaillant dans ce domaine sur un territoire qui n'était donc pas celui où j'exerçais une fonction d'intervention sociale.

Durant la seconde période d'exercice de mon activité de médiatrice à mon compte (2011-2013), j'ai travaillé à l'ouverture de la question de la prise en compte des gens du voyage auprès d'associations intervenant dans le champ de l'éducation populaire ou de l'animation (association Art Rom de Voyages pour l'organisation d'ateliers d'arts plastiques, association Les Ziconofages pour la réalisation de films avec les voyageurs,

⁹² Enquête sur l'accès aux droits sociaux des gens du voyage en France (Cf. LIEGEOIS J.P. (dir.), 2007) et audit réalisé en 2011 pour le cabinet Aurès dans le département du Vaucluse dans le cadre de la révision du schéma départemental.

association Lafi Bala pour l'organisation du jeu de rôle Zigani Drom mettant en scène le déroulement d'une séance d'un conseil municipal ayant pour ordre du jour la création d'une aire d'accueil des gens du voyage). L'idée était cette fois-ci de sortir de la stricte fonction « vitale » de l'espace voyageur instauré par des dispositifs de raccordements, pour créer des opportunités de rencontres conçues en tant que vecteurs de « transformation sociale ». En réalisant ces actions bénévoles et qui correspondaient à la manière dont je concevais mon travail de médiation (que je me « réappropriais » d'une certaine manière), j'opérais une réorientation de ma démarche empirique qui allait se traduire plus tard dans une implication plus explicite du côté de la recherche-action dans le cadre d'interventions d'éducation populaire.

Le chantier le plus lourd a toujours été celui de faire en sorte que les aires d'accueil puissent devenir des espaces de rencontre et pas seulement de connexion (dans le sens sous-tendu par l'acte du raccordement). Au moment où je me suis inscrite en thèse, Virginie Poujol m'a sollicitée pour répondre avec le LERIS à un appel d'offre européen portant sur la participation des jeunes roms impliquant neuf pays européens⁹³. Je lui proposai de formuler une réponse à partir d'une lecture du terme de « rom » en tant que catégorie politique trans-européenne qui permettrait d'intégrer les jeunes voyageurs à la recherche-action. Notre proposition a été retenue et j'ai donc rejoint l'équipe du LERIS pour une mission dite « d'expertise » d'un an et demi intégrée à mon contrat doctoral. Cette recherche action ciblée sur des jeunes âgés de 8 à 25 ans et visant à travailler à partir de leur perception de leur espace de vie coïncidait parfaitement avec mon projet de thèse. J'inaugurai, ce faisant, un nouveau point de vue qui était resté dans l'angle mort de mes observations de terrain : celui des jeunes dont la prise en compte reste très aléatoire et largement tributaire de la volonté politique locale à déployer des moyens en direction de ce public. Deux terrains ont été réalisés dans le cadre de cette recherche : l'un sur l'aire d'accueil de Marseillan et l'autre sur le terrain familial de Pignan.

Le LERIS m'a proposé de participer à une autre recherche action située dans mon champ de compétences à la suite d'une proposition de la Fondation Abbé Pierre de la région Languedoc Roussillon de travailler sur l'habitat léger et mobile. L'enjeu de cette recherche action était cette fois-ci de parvenir à élaborer des pistes pour une prise en compte de la variété des configurations d'habitat léger et mobile dans la région Languedoc Roussillon par l'ensemble des acteurs institutionnels (conseil départementaux, directions départementales des territoires et de la mer, directions départementales de la cohésion sociale, élus locaux). Une sélection de cinq sites a été réalisée par le comité de pilotage et mon intervention s'est restreinte à celui de Gigean où résidait depuis plusieurs générations une famille de gens du voyage. L'intérêt de ma participation à cette étude était surtout de pouvoir sonder – lors des réunions du comité de pilotage – les jeux d'acteurs dans le travail de catégorisation et d'institutionnalisation (ou les freins à un tel processus) de la notion juridique – proposée par

⁹³ Cette recherche action est dénommée sous l'acronyme PEER (Participation, Experiences and Empowerment for Roma youth).

l'association HALEM – d'« habitat léger et mobile » permettant de désigner dans un même ensemble des populations hétérogènes : les gens du voyage sédentarisés, les saisonniers en camion, les cabaniers, les résidents en terrains de camping et les yourteux. Le volet action de cette recherche visait et reposait sur les acteurs institutionnels du comité de pilotage amenés à interroger leurs représentations des populations (précarité / autonomie), à prendre conscience des mécanismes de traitements différenciés des situations et à mobiliser des acteurs politiques locaux pour aboutir à des régularisations ou mener des expérimentations. L'ambition d'une telle recherche a rapidement été contrariée par les logiques d'acteurs consistant à ramener chaque institution à sa « prérogative » ou à son « champ de compétences », les élus (absents des comités de pilotage) étant le plus souvent mentionnés comme étant les « chefs de file » tout désignés pour porter le changement de regard et l'orientation de l'action. La sensation d'œuvrer à « contre-courant » et de se retrouver dans une impasse quant aux perspectives rapidement retombées de « faire bouger » les choses a été constante durant cette enquête. Elle reste en ce sens significative des forces agissantes et des enjeux politiques dont certaines enquêtes sociologiques sont porteuses ; le simple questionnement de certains aspects de la réalité sociale en étant le premier écheveau. La recherche-action fait expérimenter aux acteurs de nouvelles positions actantielles qui peuvent être employées à une reconduction des jeux de pouvoir ou à l'expérimentation de transformations sociales, donc à une prise de risque. Ces deux études nous renseignent donc sur les logiques d'acteurs situés dans positions sociales opposées (marginalité dans la première, pouvoir légitime dans la seconde). Notre hypothèse consiste à dire que la transformation menace davantage les acteurs « institutionnels » (dont le rôle tient précisément à savoir « tenir » une « fonction stabilisée » par des décisions politiques) que les précaires (dont la position est précisément instable). Cependant, dans chacune des deux études, il apparaît que la participation des uns et des autres était aussi gouvernée par des rapports de loyauté vis-à-vis d'acteurs périphériques à la recherche action, non directement ciblés par elle, à savoir le préfet, les décideurs politiques et la parentèle. Comment parvenir à obtenir leur « participation » si les enjeux (de pouvoir et de carrière notamment) sont menacés par les « issues » possibles de la recherche action ? L'action des chercheurs impliqués dans ces deux études reposait notamment sur leur capacité à « rassurer » les acteurs afin qu'ils puissent se sentir en capacité d'expérimenter ne serait-ce qu'une nouvelle perception de la réalité sociale. Si le terme peut sembler maladroit – bien entendu que le chercheur n'est pas là pour « cajoler » les acteurs ou les « rassurer » de quelque ce soit – il s'agissait pourtant bel et bien de trouver un stratagème (argumentaire, opérationnel...) pour susciter un redéploiement de leurs ressources et capacités d'agir.

Nous étions donc, en tant que chercheurs, les porte-greffes de régimes d'action possibles en même temps que nous souhaitions étudier la manière dont ils pouvaient être *actés* dans le réel. En cela, la recherche action implique une inscription des chercheurs et des acteurs dans un même mouvement, dans une dynamique commune qui les porte au-delà des logiques habituellement opérantes.

Le fil conducteur de notre terrain d'enquête est bien cette oscillation constante et paradoxale entre le mouvement et la répétition : les gens du voyage « bougent » selon des logiques qui semblent stabilisées au sein d'un système dont ils ont admis les rouages et en explorent les possibilités par les frottements et frictions. Le système est ici pensé à partir des réflexions d'Yves Barel le considérant « non pas comme une machine logique expulsant hors d'elle-même ce qui la contredit, mais comme une machine paradoxale, le paradoxe naissant de son vice logique inéliminable : la tâche d'imposer sa logique à son fondement qui est hors de toute logique ; un système social est comme un raisonnement ou une théorie qui chercherait à « démontrer » ses postulats ou ses axiomes, une théorie qui se voudrait sa propre méta-théorie. Un système social, tout le monde le sait, est un ordre social : il doit simplifier, orienter, déterminer le foisonnement de la vie sociale, et il n'y parvient jamais jusqu'au bout. Là est le cœur de son paradoxe : dans l'insécable combinaison qu'il représente l'ordre et le « désordre ». » (Barel Y., 2008 : 13-14).

La recherche action postule cette dimension paradoxale du système qui tient à l'articulation entre des principes généraux et ses traductions dans des actions particulières. Le fondement épistémologique de la recherche action n'est autre que celui de la *possibilité* (conçue comme un véritable acquis) de rebattre les cartes du système ; cette possibilité étant la condition inaliénable de l'action.

II.2. RETOURS : UN WEBDOCUMENTAIRE

Mon activité de médiatrice a pris fin en décembre 2013, soit deux ans après avoir démarré la réalisation d'un webdocumentaire sur l'habitat mobile avec la photographe Alexandra Frankewitz. Son travail sur les habitants « à l'année » du camping de La Ferté Allais dans l'Essonne à l'époque où Joe Sacco (fondateur de l'association HALEM) y résidait dans son bus⁹⁴, et notre proximité résidentielle avaient suffi à me convaincre que nous allions former une « bonne équipe ». C'était sans compter sur les enjeux de connaissance et de reconnaissance, les querelles de propriété et d'appropriation que suscite le rapport à l'image dans les milieux des sciences humaines et de l'art. La photographie se situe à l'intersection de ces deux domaines. Support de captation du réel, elle est un instrument de connaissance sans autre prétention que la mise à nu. Mais ce faisant elle se révèle un excellent allié des recherches reposant sur l'observation : « Comme la Photographie est contingence pure et ne peut être que cela (...), elle livre tout de suite ces « détails » qui font le matériau même du savoir ethnologique » (Barthes R., 1980 : 52).

Je suis donc retournée sur le terrain avec une perspective nouvelle de le *rendre* en partie accessible au public par le détour de l'image. La notion de retour que nous employons ici comporte une double acception : celle de *revenir* sur place qui dénote un mouvement du chercheur ; et celle de *rendre*, d'effectuer un « retour » qui

⁹⁴ Cf. le reportage photo d'Alexandra Frankewitz : <http://www.alexandra-frankewitz.com/index.php?/albums/non-lieu-ou-la-vie-en-camping-a-lannee/>

s'inscrit dans une dimension d'échange, de contre-don. Le biais de l'accès au terrain est donc passé de la médiation à la médiatisation.

II.2.1. L'IMAGE ENTRE LA PAROLE ET L'ECOUTE

Le 25 août 2011, mon activité de médiatrice m'amène sur le secteur de Bédarieux pour un groupe d'une vingtaine de caravanes installé sur le stade d'Hérépian. Afin de trouver une solution pour ce groupe (qui compte parmi les siens une personne en rééducation à Lamalou-les-Bains), je suis amenée à contacter le directeur général des services de la ville de Bédarieux inscrite au schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage. Définitivement, selon lui, il est hors de question d'accueillir un groupe de voyageurs puisque « *Bédarieux n'est pas une ville de passage* », contrairement à Lamalou-les-Bains. Il évoque un courrier envoyé à la Préfecture pour demander le retrait de Bédarieux du schéma départemental. Notre discussion ravive mes interrogations sur le sort des familles dites « sédentarisées » que j'avais rencontrées en 2006 et 2007 à « Gare Vieille » et « Super U ». J'en avais gardé le sentiment de ne pas avoir véritablement « pénétré » ce terrain qui demeure difficile à cerner dans toute sa complexité ; les habitants étant à la fois reconnus comme Bédariens depuis plusieurs générations et voyageurs « ne voyageant plus », conduits de ce fait à être maintenus dans une résidentialité de l'*ici* qui se traduisait par des conditions déplorables d'habitat. Malgré la réalisation d'un diagnostic social en juillet 2006 et plusieurs relances des services de l'Etat pour inciter la commune à réaliser une opération de relogement de ces familles, l'équipe municipale n'a jamais souhaité contribuer à un tel investissement qu'elle a toujours estimé trop important⁹⁵. J'en étais restée là et aucun signe au sein des services de l'Etat ne m'avait laissé entendre une réelle reprise de ce projet. Stupéfaite d'entendre le directeur général des services de Bédarieux me garantir en ce mois d'août 2011 que « *ça va se faire dans l'année 2011* », je décide, après ma visite à Hérépian, d'aller voir comment la situation a évolué sur le site de Gare Vieille. Les habitants semblent à la fois étonnés de me voir mais s'emparent immédiatement de ma présence pour exprimer leurs revendications. Je prends quelques photos avec mon téléphone portable en vue de faire un rapport qui aboutira sur une nouvelle rencontre des services de l'Etat avec la mairie (en juillet 2012) pour relancer le projet... en vain.

⁹⁵ La proposition du cabinet Arhome qui avait été chargé de faire une étude préalable au relogement de la vingtaine de familles apparentées et réparties entre deux sites (dénommés « Super U » et « Gare Vieille ») à Bédarieux s'élevait à un peu plus de 80 000 euros en mai 2006.



Photo 5 : bloc sanitaire



Photo 6 : point d'eau

(Gare Vieille, Bédarieux, collection personnelle, 2011)

Claudine, impliquée auprès des voyageurs de Bédarieux, me rappelle peu après cette rencontre. Elle veut faire « bouger les choses ». Je lui propose alors de revenir avec Alexandra dans le cadre de mon webdocumentaire. Je souhaitais en effet retourner à Bédarieux sans me sentir investie par les pouvoirs publics dont les habitants se méfiaient après tant d'années de « promesses » non tenues aussi bien de la part de l'Etat que de la municipalité. Claudine fut notre médiatrice pour reprendre contact avec les habitants de Gare Vieille.

Ce site incarne une situation de « tolérance » qui a dégénéré en forme d'abandon de ces familles de voyageurs « d'ici », c'est-à-dire qui sont parfaitement identifiés au territoire local. Les photographies prises par Alexandra lors de notre venue à Gare Vieille le 23 septembre 2011 permettent de m'extirper du ressenti immédiat et des différents aspects émotionnels, de respect et de considération mutuelle qui viennent interférer dans l'observation. La présence de la photographe sur le terrain a recentré les interactions avec les habitants sur le souci du « réel » tel qu'il *est*, par le respect que la photographie inspire aux personnes en situation de vulnérabilité sociale, soucieuses de « dévoiler » leur misère à des fins politiques ou médiatiques (et certainement pas esthétiques). Regardant à nouveau ces photos, j'ai pu reprendre contact avec « le contexte » et sortir de l'unique perception par le discours et la revendication.



Photo 7 : Jeannot et Claudine, Bédarieux, Alexandra Frakewitz, www.desaires.fr, 2011

Sur cette image⁹⁶, les deux personnages regardent la photographe (et tous ceux qui les regardent via la photo) avec un air de défiance, presque accusateur. Ils sont plantés devant leur chez eux, soit un ensemble d'éléments disparates, comme dés-imbriqués de leur contexte domestique, ce qui en fait un univers chaotique. Le personnage « central », Jeannot, porte une casquette de marin et à son cou un trousseau de clés qui évoquent la dispersion de son habitat. Claudine, assise à ses côtés ne semble pas être d'« ici », son sac à main en bandouillère témoigne de cette posture « visiteuse ». Jeannot est assis sur un tabouret en plastique sous lequel se trouve une bouteille de gaz rouge, renversée. Claudine est assise devant un bidon de pétrole. Les deux ensembles d'éléments, Jeannot et Claudine puis bouteille de gaz et bidon de pétrole, forment un « couple » et une alchimie « explosive ». La colère est là. Il y a ensuite cette caravane dont on ne distingue pas les contours, ni les roues. L'arbre sur la gauche en barre l'accès et semble prêt à s'effondrer sur elle. Or, cette caravane est déjà ensevelie sous un amas d'encombrants entreposés contre elle, les uns sur les autres et surplombés par un panier en osier, symbolique de la culture manouche. La menace plane par la présence au pied de ce monticule de deux bouteilles de camping-gaz qui rappellent la dimension explosive de la situation et préfigurent la possibilité d'un incendie. J'apprendrai rapidement à l'occasion de ce retour à Gare Vieille qu'un jeune de la famille est décédé dans sa caravane au cours d'un incendie. L'événement remonte à plus de 20 ans ; le traumatisme est palpable. C'est Béo, le fils de Jeannot, qui prend la parole pour « recadrer » les choses

⁹⁶ Photographie d'Alexandra Frankewitz incluse dans cette séquence du webdocumentaire : http://www.desaires.fr/#Aire_Cabrol_Bedarieux (1'10).

indiquant que tous les travaux sur le site de Gare Vieille ont été faits « à leurs frais » alors que beaucoup d'entre eux « *sont des Rmistes* ». Il poursuit :

« Bécu : Madame, ils nous ont mis le... le... le courant vous savez pourquoi ? Parce qu'on a eu un décès dans la famille.

H : Au départ oui...

Bécu : Nous avons un p'tit cousin qui est décédé dans une caravane.

Carmen : Ouai (*émue*)

Bécu : Voyez. Il a cramé vif dans la caravane. On n'avait rien pour l'éteindre madame, voyez ce feu. Actuellement on n'a même pas une bouche d'incendie ! Vous voyez qu'c'est grave ! Si on avait eu ce truc, c'te lance nous dans les mains, on n'aurait pas eu besoin des pompiers. On intervient ! On aurait pu faire quelque chose. Mais là on n'a pas pu. Voyez madame. On n'a rien. On avait un tuyau d'eau, c'était comme si qu'on avait un verre d'eau qui coulait. Vous imaginez madame. On a arraché les carreaux d'la caravane, mais y'avait des flammes de... de j'sais pas d'combien ! On n'a pas pu sortir le cousin d'dedans. Voyez. Il est mort dedans.

Claudine : Il avait à peine 16 ans.

Bécu : Et c'est pour ça qu'ils nous ont mis le... le l'électricité et la lumière... pour nous... pour nous rendre quoi ? Pour nous rendre heureux ? On n'est pas heureux madame. On a perdu quelqu'un nous. Voyez.

Gaëlla : Et depuis y'a eu une borne incendie...

Bécu, Claudine, Carmen et les autres en chœur : Non !

Claudine : Y'a rien eu du tout. Rien du tout !

Bécu : Et on l'a toujours demandé.

Claudine : Y'a eu là dernièrement, là l'année dernière y'a eu un incendie là. Hein, les pompiers sont venus. Eh bé heu... on l'a réclamé. Vous l'avez vu arriver vous ? Non ! Y'a rien qui arrive ! »⁹⁷

Au premier plan, un tuyau est enroulé sur lui même. Non raccordé, posé à même le sol, il ne « conduit » rien, mais nous amène près de l'élément central non seulement dans la composition de cette photo mais dans le quotidien des habitants de Gare Vieille : le point d'eau. Une vieille casserole et une bassine sont flanquées au pied de cette « fontaine » : cuisine et lessive semblent se côtoyer, ce qui dévoile le caractère unique de ce robinet sur le site. De la mousse recouvrant le béton de la « borne » trahit les nombreuses fuites et écoulements constants de l'eau. Nous apprendrons plus tard qu'il s'agit d'une source et que cette eau est « gratuite » pour les habitants qui occupent ce terrain appartenant à la mairie. Cette source est donc la raison

⁹⁷ Entretien du 23 septembre 2011.

même de la présence de ces familles sur ce site. La photo ne « dit » pas ce que nous avons appris au cours des entretiens, mais elle est éclairante par la captation de l'agencement des éléments matériels, environnementaux et émotionnels qui participent du « réel ».

Sur le terrain, les acteurs ont parfois recours aux images, à leur propre fond photographique pour parler de leur histoire. Ce qui est frappant, c'est que les archives personnelles n'ont été mobilisées par nos interlocuteurs voyageurs qu'une fois que nous étions engagées dans la réalisation du webdocumentaire. Des images retranscrivant le quotidien des familles ainsi que leurs conditions de vie nous ont été présentées parce que la caméra pouvait en être le vecteur. « Ce qu'il y a entre la parole et l'écoute, c'est l'image »⁹⁸ nous dit à juste titre Jacques Rancière. Ce travail à partir de l'image m'a permis de me rendre compte que j'ai pu passer à côté de certaines informations importantes qui m'étaient pourtant relatées sans que je parvienne à me les « représenter ». Se mettre en position d'écoute, tout aussi attentive soit-elle, peut parfois buter sur l'écueil de la représentation, qui elle a besoin de descriptions et de détails que les interlocuteurs n'ont pas toujours la possibilité de fournir. En effet, comment se représenter une situation réduite à « *on n'avait rien du tout* » ? Ainsi Violette m'avait bien raconté à plusieurs reprises qu'elle avait vécu dans une toile de tente et même que son père était né dans une toile de tente. La « toile de tente » faisait bel et bien partie de son récit, mais au cours de nos discussions, je ne questionnais pas vraiment cette affirmation par laquelle Violette évoquait au travers d'une « image » (celle de la « toile de tente ») la misère qu'avait connu sa famille. Car la toile de tente n'était pas, dans mon esprit « compatible » avec le quotidien d'une famille de voyageurs des années 1970-1980, elle relevait plutôt du domaine des loisirs et du camping. Cette réalité du vécu de Violette ne m'est revenue « en pleine figure » qu'une fois que je me suis trouvée face à ses archives personnelles.

En mars 2016, alors que j'avais terminé le tournage avec Violette pour le webdocumentaire, elle est arrivée chez moi avec une mallette remplie de photographies de familles, de vidéos et enregistrements, de lettres et de courriers administratifs, bref un véritable joyau ethnographique. « *C'est toute ma vie* » m'avait-elle dit avant de commencer à me montrer cette toute première photo qu'elle avait soigneusement rangée dans un porte-vue, scotchée sur une feuille blanche sur laquelle elle avait écrit : « *voilà comme on vivé* ». Une « canadienne » : c'était donc bien cela qu'il me fallait me représenter lorsqu'elle évoquait la « toile de tente ». J'ai regardé longuement cette photo en mesurant à la fois ma naïveté et la manière dont les représentations dont je suis imprégnée avaient entravé ma capacité de « compréhension » d'une réalité dont j'étais encore manifestement bien éloignée. Violette et sa famille avaient donc, ni plus ni moins, « campé » en plein cœur de la garrigue, dans des champs. En guise de meuble, une table pliante sur laquelle est posée un cageot en plastique contenant les courses pour cuisiner et en dessous un seau. Eugénie⁹⁹, la mère de Violette, enceinte, un enfant dans les

⁹⁸ RANCIERE Jacques, « Le travail de l'image », *Multitudes*, n° 28, 2007, p. 199.

⁹⁹ Le prénom a été modifié.

bras, un autre plus grand qui semble jouer avec une chaise, Violette âgée de 2 ou 3 ans, à peine perceptible derrière sa mère... A l'heure où j'écris ces lignes, je n'ai aucune idée de qui a pris la photo. Probablement un membre de la famille de Violette, peut-être son père.

Cette photo a ré-ouvert les questionnements, et m'a ramenée sur le terrain. Elle a déclenché un processus dialogique qui a pu être retranscrit lors du montage du webdocumentaire en puisant dans les archives visuelles qu'avait réalisées Violette. Cette photo m'a donc ouvert de nouvelles perspectives de représentation du vécu des voyageurs après de longues années pourtant passées à échanger et dialoguer avec Violette sans le support de ses archives visuelles. Sa parole – malgré tout le crédit qu'un sociologue porte à cette « matière » – n'était pas parvenue à elle-seule à me transmettre l'essentiel du message de son vécu. Les images en sociologie ne peuvent être dissociées du sens dont elles sont porteuses pour les acteurs y ayant recours pour se raconter. La sensibilité des matériaux photographiques est donc un vecteur de compréhension de la réalité sociologique, mais pas de n'importe quelle manière.

Voilà comme on vivé'



Photo 8 : « Voilà comme on vivé », Pérols, collection de Violette, 1975.

Ainsi, poursuit Jacques Rancière « l'image n'est pas simplement le visible. C'est le dispositif dans lequel ce visible est pris. (...) Au plus loin donc de l'ahurissement ou de l'idôlatricie, l'image visible est alors l'élément d'une histoire. Mais cette histoire est elle-même faite du renvoi entre plusieurs instances. Entre la parole qui

raconte et l'oreille qui se renseigne, elle fait voir sur les visages le travail d'une pensée attentive qui requiert l'attention. Elle n'est pas le simple véhicule de transmission d'un témoignage. Elle est le « portrait d'une histoire ». » (Rancière J., 2007 : 199-200).

Violette elle-même dialogue avec cette image qui semble être comme un « point de départ » dans son récit de vie dont le fil conducteur n'est autre que « la garrigue » : un environnement avec lequel elle a dû composer tout au long de sa vie pour habiter « *sans eau ni électricité* » ainsi qu'elle le martèle constamment au cours de ses récits.

On la retrouve en 1999 posant avec son chien dans la plaine où elle a grandi à l'ouest de Montpellier, entre Pignan, Saussan, Fabrègues, Lavérune...



Photo 9 : Violette avec son chien, Pignan, collection de Violette, 1999.

Puis un peu plus tard, la même année, enceinte de son premier enfant, à nouveau en garrigue, mais en caravane cette fois-ci.



Photo 10 : Violette enceinte, Pignan, collection de Violette, 1999.

Violette s'est montrée très coopérative lors du tournage bien qu'elle n'ait jamais été très à l'aise face caméra ou face à la photographe. Ce qui comptait pour elle c'était la possibilité de l'action que comportait la démarche audiovisuelle. Je lui ai demandé de nous amener « en garrigue » sur les terrains où elle avait vécu. Nous sommes allées dans les petits chemins et les champs où elle avait conservé tous ses repères bien qu'elle réside dorénavant sur le terrain familial de Pignan. Mais ce travail « dans le mouvement », et sur le *terrain* de Violette, n'a pas été très aisé à réaliser pour la photographe. Ce n'était « que des champs » me disait Alexandra, soit des paysages où les accroches visuelles étaient des éléments naturels statiques, des arbres essentiellement. Mais là encore ce n'est que par la combinaison des différentes prises de vue réalisées dans cet espace au premier abord « insignifiant » qu'a pu être révélée l'importance vitale de ce lieu dans la vie de Violette. En puisant dans ses archives photographiques, je retrouve en effet sur certaines photos la même configuration paysagère qui permet d'identifier ce terrain où elle s'est rappelé avec nous avoir fêté le baptême de son fils :

http://www.desaires.fr/#Marie_Garrigue_22

Sans la photographie familiale, je n'aurais probablement pas exploité cette prise de vue panoramique de cet espace qui, pour Violette, est un véritable lieu de mémoire et dont cette connaissance du lieu n'appartient qu'à elle et aux siens. Comment mettre en scène un lieu qui n'est plus ? Le panoramique lui-même, par sa vitesse témoigne de cette hésitation, de cette recherche d'un lieu qu'on ne « voit pas ». Il nous a fallu le ralentir au montage pour permettre de mieux percevoir l'espace.

L'attachement aux « lieux insoupçonnables » de l'espace de vie de Violette est devenu de plus en plus « consistant » au fur et à mesure des souvenirs et réflexions propres à chaque site qu'elle livrait à la manière d'une « introspection topographique » (Basso K., 2016 : 138). Je savais l'importance que Violette accordait à « la garrigue », mais je ne pouvais identifier quels étaient ses propres repères au sein de ce vaste environnement. D'autre part, même si j'avais pu vaguement localiser certains de ces terrains, sans la mémoire de Violette il m'aurait été impossible de me représenter un temps soit peu la vie sociale et familiale telle qu'elle s'y déployait.

La parole est indissociable de l'image sociologique. Alors que l'image artistique se passe de commentaires. « *Je ne suis pas là pour servir un propos* » m'a dit un jour Alexandra alors que notre collaboration commençait à présenter des signes d'usure. La mobilisation sur le « temps long » sans rémunération conséquente, les questions relatives à la sélection des images, la nécessité d'en faire beaucoup pour réaliser un webdocumentaire, l'importance que j'accordais aux récits des acteurs tandis qu'elle avait besoin de les voir en action ont révélé une difficulté profonde de combiner nos approches respectives d'un *même terrain* particulièrement lors des séances de tournage. J'ai proposé à mon compagnon de route, Olivier Menendez, de faire partie de l'équipe pour réaliser un travail vidéo qui allait donner du souffle au projet. Alexandra a finalement délaissé l'aventure de *Des Aires* dans le courant de l'année 2014.

Le 30 août 2016, une soirée conviviale est organisée à l'initiative de Naïs et Juliette¹⁰⁰, alors gestionnaires en charge du terrain familial¹⁰¹ des gens du voyage de Pignan où réside Violette. Naïs et Juliette me contactent en me demandant si j'ai des idées de film à projeter. Je propose de projeter deux films dont je viens d'achever le montage, notamment celui sur la Gare Vieille à Bédarieux¹⁰². Violette est présente lors de cette soirée. Pendant la projection en plein air, en écoutant Béu et les siens relater la perte de l'un des leurs, elle se tourne vers moi et chuchote à mon oreille que c'est « osé » d'évoquer le souvenir d'un défunt dans un film¹⁰³. J'apprendrai quelques mois après cette soirée que Violette connaissait très bien le petit jeune qui est décédé dans la caravane à Bédarieux : « *j'pouvais pas t'le dire ce jour là parce qu'il y avait beaucoup de monde autour. Il s'appelait Jimmy et il était mon petit ami à l'époque. On sortait ensemble, moi je devais avoir 15 ans si je me souviens bien, et lui presque 16 ans* ». Ce retour sur le terrain par le prisme de la photographie a

¹⁰⁰ Les prénoms ont été modifiés.

¹⁰¹ Le terrain familial, régit par la circulaire n° 2003-76 du 17 décembre 2003, n'est pas une aire d'accueil dans le sens où il est destiné à permettre à des familles de voyageurs « ne voyageant plus », plus communément appelés « sédentarisés », de résider à l'année en caravane sur des parcelles dont ils sont locataires ou sous-locataires de la collectivité.

¹⁰² Ce film qui a été réalisé avant le montage du webdocumentaire n'a pas été intégré à *Des Aires* car il était trop long.

¹⁰³ Le film ne montre pas d'image du défunt. Cependant « parler » des morts et « immortaliser » d'une certaine manière cette parole sur le défunt est tabou ainsi que l'a montré Patrick Williams dans son ouvrage *Nous on n'en parle pas. Les vivants et les morts chez les manouches*, Editions de la maison des sciences de l'homme, Paris, 1993.

donc été un véritable « révélateur » d'histoires et de relations qui n'avaient pas lieu d'apparaître sur le « terrain de la médiation ».

Pourquoi avoir effectué ce retour à la pratique ethnographique par le recours à l'image ? Concrètement, la caméra sur le terrain fut un prétexte pour changer de perspective et clarifier l'enjeu de mes questionnements, qui pouvaient parfois être les mêmes que durant la médiation. Un retour sur le terrain de la médiation sans ce support m'aurait conduit sur certains sites à reproduire le « jeu de la médiation » par lequel j'étais investie d'une capacité de dialogue avec les autorités. Je savais qu'il était délicat d'échapper à une telle posture. En revenant avec la caméra, la finalité de ma présence était explicitement orientée vers un enjeu de visibilité, de « médiatisation » plus que de médiation. Je n'allais pas « arranger » leur situation là, maintenant. J'allais simplement pouvoir l'explicitier en la donnant à voir dans sa complexité et son histoire afin de la rendre plus sensible et compréhensible. Et j'allais également l'aborder à partir du changement d'échelle en l'intégrant dans un questionnement plus général du mode de vie en habitat mobile aujourd'hui en France. Il y avait donc une perspective « publique » dans ce travail par l'image avec mes interlocuteurs, qui contrastait avec le travail plus confidentiel de la médiation.

En effet, l'usage de la photographie dans le cadre de la médiation était volontairement réduit à la dimension matérielle et environnementale du stationnement et prenait soin de ne jamais faire apparaître les personnes. Cette pratique matérialiste de la photographie s'est imposée à moi sans que je n'en questionne jamais le bien-fondé. Elle témoigne d'une démarche éthique visant à distinguer les photographies de la médiation de celles du renseignement policier. Pourtant certains de mes interlocuteurs voyageurs se savaient fichés et n'avaient aucun problème particulier avec l'image. D'autres, moins médiatiques, étaient plus pointilleux avec les images et prêtaient attention à ce que leur véhicule professionnel ne figure pas dans le champ de la prise de vue pour préserver leur activité économique. Ces images, d'une certaine façon, n'étaient pas « situées » dans un espace voyageur particulier mais elles signaient, signalaient les modalités d'émergence de l'espace voyageur qu'elles venaient d'une certaine manière « circonscrire ». Inscrites dans une perspective utilitaire, les photographies de la médiation ont davantage participé d'une pragmatique du voyage, plus précisément d'une pragmatique de l'odologie prenant pour focale les passages (accessibilité), blocages (entraves, dangers) et nœuds (conventions) caractéristiques des espaces voyageurs.

Les images récoltées dans le cadre du webdocumentaire (images de la photographe comme les archives personnelles) ont ramené la matière sensible qui manquait à la compréhension des situations, par l'entremise des histoires des lieux et des personnes mais aussi de leurs relations. L'idée de revenir au terrain par l'image a donc permis d'élaborer une « redescription » au sens où l'entend Marilyn Strathern (Strathern M., 1995) et un rapprochement d'une démarche politique anthropologique en jouant sur l'adoption d'une nouvelle forme de

restitution des données et la mise en évidence de relations entre elles susceptibles de décentrer le regard (Lebner A. (et al.) 2016 ; Street A. et Copeman J., 2014).

II.2.2. RESTITUTION EN COMMUN

L'un des enjeux de ce webdocumentaire était de donner à saisir la diversité des modes de vie en habitat mobile tout en essayant d'en comprendre les articulations au travers des relations nouvelles ou réitérées que ce mode d'habiter produisait sur le plan personnel, social, environnemental et politique. Le tournage sur le long terme (2011-2016) a permis de cerner les processus émancipatoires et capacités d'agir déployées par les personnes, familles et communautés mises à l'épreuve des rouages normatifs et répressifs déployés à l'encontre de leur mode de vie. La prétention ne se situe pas du côté de l'exhaustivité et tend à se focaliser sur deux grandes familles d'usagers de l'habitat mobile : les gens du voyage et les néo-travellers. Nous souhaitons d'une certaine manière créer un dispositif susceptible de rendre visible les analogies (Strathern M., 1995) situationnelles et actantielles entre ces deux groupes qui semblaient se dérober aux tentatives de « mise en commun ». Il s'agissait donc d'essayer de créer par l'image une « zone de contact » (Varasso F. 2017, Clifford J. 1997, Pratt M. L. 1991) entre ces deux communautés d'une part, et entre le « monde de l'habitat mobile » et le « commun » d'autre part. Cette notion de « commun » que nous employons ici renvoie à une mise en partage des ressources qui sont ici les « capacités d'agir » des individus, relayées au travers d'un support de communication librement accessible sur le web. Cette dimension du commun renvoie aussi et surtout depuis les travaux d'Elinor Ostrom (Ostrom E. et Hess C., 2007) à une attitude de prévoyance et de gouvernance développée par tout un chacun lié à ce commun pour le préserver, l'entretenir et l'alimenter. Le commun renvoie donc à une implication des individus qui s'organisent face à des enjeux globaux. « Il n'y a de Communs qu'avec les communautés qui les gèrent, qu'elles soient locales, auto-organisées ou ayant des règles collectives fortes, y compris des lois et des décisions de justice. Les Communs sont des lieux d'expression de la société, et à ce titre des lieux de résolution de conflits » (Le Crosnier H., 2011 : 93). Le choix du support a ainsi été déterminé par la possibilité actancielle sous-tendue par le format numérique et interactif. D'une certaine manière, et dans ses fondements utopiques, ce projet de webdocumentaire tel que je le concevais devait permettre de prolonger la médiation en pourvoyant la communauté de l'habitat léger et mobile d'un « outil » participatif et d'éducation populaire¹⁰⁴. D'autres communautés pourraient figurer dans

¹⁰⁴ Certains webdocumentaires, comme *Prison Valley* de David Dufresne et Philippe Brault (<http://prisonvalley.arte.tv/?lang=fr>) disposent de forums de discussion et permettent à une communauté d'internautes de débattre, mener des enquêtes à la lisière entre le réel et la fiction mais qui permettent toujours de mettre à jour et de documenter des questions socio-économiques et politiques. David Dufresne, qui reste le réalisateur de webdocumentaires le plus inventif, a élaboré de nouveaux formats, notamment sous forme de jeux interactifs qui viennent prolonger ces expériences. L'exemple connu est celui de *Fort McMoney* sur les enjeux économiques et environnementaux de l'industrie du pétrole à partir d'une enquête à Fort Mc Murray que l'internaute non seulement découvre et questionne mais se découvre lui-même en réalisant des choix de nature politique qui impactent le déroulement du jeu (www.fortmcmoney.com/).

Des Aires et y figureront peut-être à l'avenir (comme les camping-caristes par exemple ou les habitants de terrains de camping à l'année) mais, comme nous l'avons expliqué, l'enjeu était pour nous de revenir autrement sur « notre terrain ».

L'ouverture vers les néo-travellers s'est effectuée naturellement, tout d'abord par le biais de mon entourage deux-sévrien (dont une partie, souvent musiciens et/ou skateurs, choisit à partir du début des années 2000 de vivre partiellement ou totalement en camion aménagé). J'ai moi-même expérimenté ce mode de vie en camion aménagé avec mon compagnon pendant plusieurs années pour voyager. Au cours de mon expérience de médiatrice, ce mode de vie est évoqué ponctuellement et inquiète au même titre que la catégorie des Roms, en ce qu'elle vient menacer l'homogénéité projetée par les élus du public des aires d'accueil. Il ressurgit ensuite dans le cadre de mon activité professionnelle et militante à la suite des rencontres sur l'habitat éphémère et mobile qui se sont déroulées à St Jean du Gard en août 2008 et auxquelles je participai à partir de mon expérience de médiatrice auprès des gens du voyage. J'y découvris l'existence d'un espace d'accueil autogéré dans les Cévennes destiné à l'accueil des néo-travellers, La Mine¹⁰⁵ où je me rendis et fis la rencontre de ses résidents qui s'auto-désignaient comme « gens du voyage ». Comme l'a lui-même expérimenté Daniel Bizeul, « pour accéder à la diversité des personnes appartenant peu ou prou au monde voyageur, il était nécessaire de partir des désignations courantes et des situations observables, et non des définitions officielles »¹⁰⁶. Cette ouverture à ce que Wilhem désigne comme « la nébuleuse de l'habitat mobile » se fit légèrement ressentir dans mon activité de médiatrice par quelques orientations faites par l'association Halem¹⁰⁷. Lionel et Fanny ont fait appel à mes services de médiatrice en 2011 pour les aiguiller alors qu'ils étaient menacés d'expulsion de leur terrain à Argelliers où ils vivaient en camion avec leur fils. Le processus identificatoire à la catégorie « gens du voyage » s'est donc opéré pour eux dans le cadre d'un contexte judiciaire.

¹⁰⁵ L'histoire de La Mine relatée par Wilhem, l'un de ses fondateurs, laisse transparaître l'articulation entre les habitats légers en toile (tipi, yourtes) et les habitats mobiles par le biais de l'association Halem : http://www.desaires.fr/#Copie_de_Lamine_Parking_2

¹⁰⁶ BIZEUL Daniel, « Faire avec les déconvenues. Une enquête en milieu nomade », *Sociétés contemporaines*, n° 33-34, 1999, p. 114.

¹⁰⁷ Ainsi, en juin 2009 je suis sollicitée par un groupe de cascadeurs résidant en camions aménagés sur un terrain agricole, avec l'accord du propriétaire. Le maire avait obtenu, dans un premier jugement en référé, le retrait des habitats mobiles (caravanes et mobil-homes) au motif qu'ils n'étaient pas corrélés à une activité agricole. Mais les cascadeurs, pratiquant également des activités de ferrailages faisaient appel à mes services à propos d'une seconde assignation du maire à faire retirer cette fois-ci l'ensemble des véhicules stationnés sur le terrain. Ils souhaitaient donc recueillir des informations sur la réglementation des activités de ferrailage qui les rapprochait des problématiques rencontrées par les gens du voyage. [Soulignons que cette pratique (qui constitue une infraction de part la pollution qu'elle génère), est également observée chez certains agriculteurs, sans qu'elle constitue cependant une activité principale]. En effet, bien qu'ils aient fait le « ménage », 25 véhicules qualifiés de « pourris » ou « épaves » dans le procès verbal dressé par les huissiers demeuraient entreposés sur le terrain. Certains de ces véhicules étaient aménagés et constituaient l'habitat principal des intéressés. Les cascadeurs (qui connaissaient La Mine) revendiquaient leur autonomie vis-à-vis du « système » n'ayant pas recours au RSA pour subvenir à leurs besoins. Ce point semblait véritablement important pour eux, tout autant que le fait de « vivre véritablement » en camion et dans la mobilité, citant Wilhem comme n'en étant pas « un vrai » car il ne vivait pas lui-même en camion.

C'est un peu comme si je m'étais saisi d'un « fil » qui dépassait de la trame de ma recherche, mais qui était néanmoins conducteur vers une (ou des) possible(s) « bifurcation(s) » (Strathern M. 2011 ; White H., 2011) du mode de vie du voyage. L'habitat mobile est un vecteur de positions actantielles, elles-mêmes productrices de positionnements identitaires. Si les positions actantielles peuvent parfois être similaires entre voyageurs et néo-travailleurs, les processus d'identification sont par contre bien distincts entre ces deux grandes familles de « gens du voyage ». L'habitat mobile, en tant qu'habitat fortement contraint d'un point de vue normatif et juridique, a donc rassemblé des populations hétérogènes qui parviennent ponctuellement à nouer des relations ou réaliser des traductions afin d'être en position d'agir en commun.

Le webdocumentaire suit ce fil conducteur puisqu'il fonctionne à partir de connexions qui sont réalisées par des lignes (Ingold T., 2011) tracées avec la souris pour programmer sur l'écran de l'ordinateur les enchaînements, qui sont ensuite traduits en liens interactifs par le logiciel de conception du webdocumentaire¹⁰⁸. Nous sommes donc dans un dispositif de traduction au sens de Bruno Latour et Michel Callon. Ce travail de montage audiovisuel et de conception de l'architecture du webdocumentaire avec Thierry Brinksma fut une expérience singulière de transcription de « mon terrain », déterminée à la fois par la qualité des matériaux audiovisuels disponibles et les exigences techniques des logiciels de transcription (montage son, montage audiovisuel et conception web) avec lesquels nous travaillions. Ces images ne sont pas à proprement parler des « notes de terrain » puisqu'elles ont été réalisées dans un contexte de « tournage ». Cependant elles constituaient le corpus à partir duquel nous allions pouvoir transcrire le terrain dans un langage visuel procédant d'une articulation productive entre le réel et l'imaginaire. Comme le rappelle Luis Ospina, le mot documentaire a été employé par le producteur John Grierson lorsqu'il vit pour la première fois *Moana* de Robert Flaherty (1925), afin de souligner la perspective nouvelle qui était adoptée, à savoir « une interprétation créative de la réalité ». « Lorsqu'on parle d'interprétation créative, cela veut dire que ça passe par les yeux et le cerveau de quelqu'un qui interprète la réalité » (Ospina L. et Lépine Cédric, 2017). Ce processus d'interprétation démarre dès la prise de vue et se prolonge au cours du montage et jusqu'aux multiples réceptions par le public de l'œuvre réalisée. Plutôt que d'appréhender ce processus sous l'angle de la « manipulation », nous préférons considérer avec Michael Taussig qu'il s'agit là d'un procédé permettant de résister à la fois « à la dictature du réalisme » et au « verrouillage interprétatif » de la théorisation de l'objet venant clore « la « logique imaginative de la découverte » qui, dans toute entreprise scientifique, précède l'administration de la preuve » (Gayer L., 2014 : 146). Nous souhaitons produire une « œuvre » qui maintienne ce rapport à l'interprétation créative ; ce qui fut rendu possible en jouant sur la part

¹⁰⁸ Le logiciel que nous avons utilisé pour concevoir et réaliser *Des Aires* est le logiciel Klynt (<http://www.klynt.net>) qui présente des facilités de « prise en main » et évite d'avoir recours aux compétences d'un programmeur informatique, nécessaire pour des projets de plus grande ambition créative et interactive tels que les web-documentaires de David Dufresne (op. cit.).

de contingence que comporte le déroulement d'une enquête de terrain et que le webdocumentaire permettait artificiellement de restituer, dans une certaine mesure.

Thierry Brinksma, concepteur multimédia spécialisé en intelligence collective, el-learning, dispose d'une longue expérience en tant que monteur son dans le secteur radiophonique qui fut précieuse pour mener à bien la finalisation du webdocumentaire. Il était positionné en tant que premier récepteur du propos que je souhaitais développer. Notre collaboration consistait bien en une traduction interprétative et créative à partir des matériaux dont nous disposions. Sa réception conditionnait bien évidemment le contenu même du résultat final. La première étape rapidement franchie fut celle de l'explicitation des critères que j'avais en tête dès le début de la réalisation quant à la manière dont ce webdocumentaire devait prendre forme et fonctionner ; à savoir : pas de texte, des liens sur les images et une orientation par le son. Le résultat réalisé grâce à Thierry Brinksma est conforme à ce que j'avais imaginé. Pourquoi ces critères me semblaient-ils si importants ? Sur le moment je prenais cela comme une sorte de signature qui pouvait, à la rigueur, flirter avec l'esthétisme. Mais finalement, une fois la réalisation achevée, je comprends mieux que ce qui était en jeu n'était pas seulement d'ordre esthétique mais bien plutôt compréhensif : transcrire la possibilité de se perdre dans un terrain par exemple. Les premiers retours que j'ai pu avoir de personnes ayant navigué dans *Des Aires* ont fait écho à cette peur-panique de « ne pas pouvoir tout voir », d'avoir la sensation inconfortable de « passer à côté » de certaines choses importantes. N'est-ce pas cette sensation qui paralyse et stimule en même temps la plupart des chercheurs sur leur terrain ? Voilà donc une première manière de retraduire ce que peut « faire » un terrain à celui qui se donne pour mission de l'analyser. L'enquêteur ne « sait pas tout » bien évidemment... il apprend seulement à tirer un profit heuristique des informations qu'il est parvenu à collecter.

Cette remarque nous amène à la question de l'économie de la recherche et, plus particulièrement ici à celle de notre webdocumentaire qui repose sur le don de parole et d'images de soi. L'accueil sur l'ensemble des sites où nous sommes allés filmer et collecter des images et du son a été formidable. Pourquoi une telle acceptation de « se livrer » face à la caméra ? Il nous semble qu'un enjeu important qui détermine ce processus et cette économie est celui du rapport au commun que l'image comme le son engagent. L'image que l'on reflète sur un média est appréhendée comme un vecteur de valeurs que l'on porte « en soi ». L'image est donc une « monnaie d'échange » (indexée sur l'étalon médiatique) qui permet de véhiculer des valeurs morales, symboliques ou politiques. Cette valeur ne se situe pas tant dans le don « de soi » lors du tournage, mais bien plutôt dans le « rendu » qui est produit pour le commun signifiant « voilà qui je suis », « voilà ce que je vaut », « écoutez-moi », « regardez comme nous vivons ». Comme le souligne Bruno Péquignot, « le rapport aux images implique (...) toujours leur inscription dans un collectif pour pouvoir recevoir un sens »¹⁰⁹. Dans cette économie de collecte, circulation et redistribution de valeurs morales, symboliques et politiques, les

¹⁰⁹ PÉQUIGNOT Bruno, *Recherches sociologiques sur les images*, L'Harmattan, Paris, 2008, p. 98.

individus qui donnent leur assentiment pour être photographiés dotent les images vouées à une médiatisation d'une « capacité d'action » dont ils ne maîtrisent cependant pas les enjeux ni les issues en terme de réception par l'opinion publique. Bien souvent, par exemple, si les images rendent manifestes des situations de précarité, elles peuvent dans le même temps maintenir dans l'opacité les situations d'injustice telles qu'elles sont vécues par les protagonistes. Disons que l'injustice perçue par l'opinion publique ne convergera pas nécessairement avec l'injustice ressentie dont la complexité n'intéresse pas toujours les journalistes ni les éditorialistes dont le rôle – scellé au politique – est d'anticiper précisément cette réception par « leur » lectorat qu'il s'agit de toujours plus fidéliser. La trajectoire médiatique d'une image est donc largement conditionnée par l'industrie de la presse qui procède d'une gouvernance de l'opinion annexée aux valeurs morales et politiques.

« Nous ne sommes pas devant les images ; nous sommes au milieu d'elles, comme elles sont au milieu de nous. La question est de savoir comment on circule parmi elles, comment on les fait circuler. (...) Pas d'absence représentée, pas d'immédiateté de la présence non plus. On n'est pas devant, on n'est pas à la place de. On est toujours entre. La chose est à entendre en deux sens : être entre, c'est appartenir à un certain type de communauté, une communauté construite, précaire, qui ne se définit pas en termes d'identité commune, mais en termes de partage possible. Mais ce qui est à partager est lui-même pris dans un partage, lui-même en voyage entre deux êtres, deux lieux, deux actes. Ce qu'on peut appeler image, c'est proprement le mouvement de cette translation » (Rancière J. 2007 : 198-199). Cette translation est précisément l'enjeu « médiatique » dans lequel investissent les acteurs en donnant leur assentiment pour offrir leur image au commun. Le don de soi contenu dans l'image est donc (plus que dans la parole seule) une prise de risque variablement compensée par un « retour » bénéfique pour les donateurs. Une anecdote survenue lors de la réalisation du webdocumentaire révèle la présence de cet enjeu « médiatique » dès le moment de l'assentiment des acteurs pour le don de leur image. Le 19 avril 2012, nous avons rendez-vous moi et Alexandra Frankwitz avec le directeur général des services de la commune de Saint-Martin-de-Belleville, en Savoie, pour rencontrer les saisonniers vivant en camion en périphérie de la station de ski des Menuires sur un espace aménagé depuis peu par la mairie. Lors de notre entretien, notre interlocuteur nous parle de Ludovic qui est le saisonnier qui s'occupe gracieusement de « gérer » le terrain, de réceptionner le paiement des loyers et grâce à qui, nous précise-t-il, le bon fonctionnement de l'aire des saisonniers est possible. Il nous transmet son numéro de téléphone et je l'appelle dans le couloir qui jouxte le bureau du directeur général des services afin de lui demander son accord pour venir faire quelques prises de vues et entretiens avec lui et les autres saisonniers dans l'après-midi. En bon « gestionnaire » si je puis dire, échaudé par quelques expériences fâcheuses avec des journalistes venus « prendre des images » à des fins de propos misérabilistes, il me demanda d'où je parlais, qui j'étais, etc. Je présentai brièvement ma démarche et je mentionnai comme à l'accoutumée les différents sites sur lesquels nous étions engagés et avions démarré le tournage. C'est seulement lorsque

j'évoquai la situation de La Mine dans les Cévennes qu'il donna son assentiment, allant presque jusqu'à s'excuser d'avoir été si méfiant. Il me raconta qu'il avait lui-même séjourné quelques temps à La Mine et qu'il fréquentait en dehors des saisons un autre espace d'accueil situé à La Grand Combe. L'après-midi même, la rencontre fut poussée jusqu'à proposer un visionnage du premier montage que nous avons fait, ce qui donna lieu à cette prise de vue qui figure à la fin de la séquence de présentation de Ludo (http://www.desaires.fr/#Aire_Les_Menuires) :



Photo 11 : Saisonniers aux Menuires, St Martin-de-Belleville, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2012.

Cette anecdote illustre à quel point la négociation autour de la prise d'images repose sur une économie morale. En sondant ma position dans le paysage militant de l'habitat mobile, Ludovic manifesta une volonté de maîtriser le transfert de valeur qui s'opère entre le don et le « rendu » de l'image à partir de l'anticipation de ses enjeux pour le collectif néo-traveller, et pas seulement pour le commun, engageant des personnes non directement impliquées dans ce mode de vie en camion aménagé.

Cela nous conduit à reconsidérer ici la valeur du terrain selon qu'il est saisi à partir du point de vue photographique ou du point de vue ethnographique. Certains aspects comme les postures de réserve de nos interlocuteurs voyageurs tziganes ainsi que les environnements gris dans lesquels ils habitaient (parkings, aires d'accueil) ont engendré une sensation d'inconfort chez Alexandra Frankewitz en ce qu'elle ne parvenait pas à trouver dans cet environnement froid des accroches artistiques. Pour moi, cependant, ces éléments étaient des indicateurs sociologiques importants sur notre terrain d'enquête. Par exemple, je considère que la « blancheur » des caravanes, des camions, des chemises et t-shirts portés par les responsables des groupes

participe d'une manière de se distinguer (notamment des néo-travellers) et répond à des enjeux de présentation de soi particulièrement saillants pour une population « exposée » par le fait même qu'elle vit dans l'espace public. Cette blancheur participe de ce qu'ils désignent eux-mêmes comme étant le « style voyageur ». A l'inverse, la photographe parvint plus facilement à déployer ses compétences d'artistes dans le milieu des néo-travellers où elle passa plus de temps et produisit des images plus « parlantes » de la vie des personnes et familles qu'elle photographiait.

Cette disparité dans la perception de la « valeur » du terrain était une mise en abîme des enjeux d'identification et d'interprétation que les images contiennent et révèlent. Ce qui est révélé dans cette translation dont parle Jacques Rancière n'est pas tant la relation entre le protagoniste qui « donne » son image et le photographe qui la « prend » ; elle peut être lapidaire. L'essentiel se situe dans le « rendu » qui n'est pas rendu au donataire mais rendu au commun. Si le donataire peut de façon variable y trouver son compte en tentant de maîtriser le transfert de la valeur du don de soi dans ce rendu médiatique ; le photographe lui maîtrise toute la chaîne de production du rendu qui devient son œuvre (le choix de l'angle et de la focale lors la prise de vue, le choix du nombre de prises, la pré-sélection des images, la sélection en vue d'une publication ou d'une exposition, la confiscation des images). Internet en tant qu'espace de partage et de mise en circulation des données a révolutionné le métier de photographe et complexifié les questions du droit à l'image. Des contraintes liées aux usages sont apparus, comme la nécessité de produire beaucoup d'images pour un webdocumentaire car les internautes ne restent pas face à des images fixes. Rapidement je me rendis compte que j'aurais besoin de beaucoup plus d'images que les sélections qu'Alexandra faisait. Le format numérique facilite la diffusion des images mais leur fait courir un risque de dissémination. Pour cela les quelques séances de visionnages des photos se sont faites sur l'ordinateur d'Alexandra. Mais ce travail de combinaison des images et du son prenait du temps et il s'avéra nécessaire que je puisse avoir accès à l'ensemble des photographies pour réaliser les montages, en lui soumettant les photographies dont j'aurais besoin. Alexandra m'a transmis son disc-dur pendant une quinzaine de jours alors que je devais travailler avec un premier monteur avec qui la collaboration s'est avérée infructueuse. J'en ai fait une copie pour pouvoir poursuivre seule le travail de montage. Ce geste (bien maladroit de ma part) contribua à dégrader considérablement notre relation, au point que lorsque je lui demandai l'autorisation pour la diffusion de plusieurs images qui ne figuraient pas dans ses sélections, elle me fit cette réponse par mail qui me fit l'effet d'un coup de massue :

« Moi, je t'ai confié un disque en te spécifiant que je ne voulais pas de copie, pourtant tu t'es empressée d'en faire une. Je ne veux plus travailler avec toi. Donc je changerai le nom de la série photo et toi tu oublies mes images. Fais plutôt un web-documentaire sonore. »¹¹⁰

¹¹⁰ Courriel électronique du 31 juillet 2015.

Ce conflit, qui s'est résolu par la suite, pose avec acuité la question de la propriété des images. A qui appartiennent les images prises par Alexandra Frankewitz à qui j'ai ouvert les portes de mes terrains d'enquête construits au cours de longues années d'implication aussi bien en tant que médiatrice ou militante de l'association HALEM ? À qui appartiennent les vies et les luttes que traduisent ces images qui sont subordonnées au fait que les protagonistes leur imputent une capacité d'agir le commun ?

L'enjeu fondamental d'un travail ethnographique à partir des images est donc de parvenir à faire en sorte que le « rendu » coïncide avec la valeur que les acteurs mis en scène attribuent à leurs vies, à leur situation, à leurs actions. Le je(u) que les acteurs développent au travers de leurs manières de poser, d'esquiver ou de sublimer le moment crucial de la capture en opposant une « résistance » à l'acte artistique par la friction, le flirt avec cette « zone de contact » (Pratt M. L., 1991) est une manière de prolonger leur capacité d'agir transposée dans un objet voué à « circuler ». Les images « communiquent » en ce qu'elles permettent aux humains de s'affranchir de la loi de la non-simultanéité (Robert P., 2015) par la suspension du temps et la possibilité (limitée) d'accéder à l'« en-même-temps » des événements situés dans la réalité spatio-temporelle. Violette s'est saisie de la caméra comme mode d'appropriation de son destin renouant avec cette capacité actancielle des images. Elle offre, par ses images, un regard inédit sur la réalité sociale du terrain familial de Pignan où elle vit. La colère et l'émotion sont à la fois le moteur de la saisie de l'outil audiovisuel et le fil conducteur, le lien authentique entre ces images et les personnes filmées, prises dans ce je(u) avec l'outil d'émancipation de Violette. A partir de la « logique de la preuve par le visible » (Laplantine F. 2007 : 47) Violette agit sa communauté et agite la « situation » pour qu'elle soit « connue » et que les uns et les autres s'emparent de ce savoir. « On ne croit pas toujours sur parole mais sur image, et ce que l'on voit et revoit est susceptible de se constituer progressivement en savoir alors que l'acte de foi, au sens religieux du terme, consiste à croire sans avoir vu (sans preuve), à prétendre savoir sans la présence du voir. »¹¹¹ Le film est ici un « activateur » de changement, pour violette et pour l'ensemble de la communauté parce qu'il « acte » ce qui est, ce qui a été et montre aussi ce qui peut advenir ainsi que s'y applique Violette en filmant les habitants des terrains familiaux déployer des compétences d'autogestion. C'est donc un acte éminemment politique qui se joue dans ces films réalisés par Violette. Une image commencerait par être une « image de l'autre » nous dit Georges Didi-Huberman dans son article « Peuples exposés (à disparaître) » (2008) ; mais ici c'est bien la « restauration d'une image de soi » qui est en jeu par une équivalence entre les situations sociales, biographiques et les images politiques, ethnographiques. C'est ce que nous appelons la résolution ethnographique qui consiste à transcrire au cours de ce « mouvement de la translation » décrit par Jacques Rancière la « valeur absolue » d'une image-situation qui tient à son irréductibilité.

¹¹¹ LAPLANTINE François, « Penser en images », *Ethnologie française*, n° 37, 2007, p. 47.

L'acte de violette qui consiste à rendre accessible au grand public des situations invisibilisées n'est pourtant pas « garanti » et conditionné à la réception de ce rendu par l'opinion. Classiquement, les Tsiganes sont particulièrement concernés par le phénomène d'immobilisation des situations au travers des images. Non seulement le cinéma regorge d'œuvres où des Tsiganes (qu'ils soient des « acteurs professionnels » ou non) incarnent leur propre rôle ou leur propre statut social à l'écran¹¹². Mais les images artistiques des Tsiganes tendent à les traduire à partir de valeurs stéréotypées qui entravent les possibilités d'agir, de mobiliser par l'image. Une faible marge de manœuvre entre le réel et la fiction vient immobiliser les Tsiganes dans les œuvres visuelles. Ce qui est agi est plus souvent l'imaginaire sédentaire du nomadisme que la réalité sociale des protagonistes mis en scène dans les images. C'est ainsi que les voyageurs perçoivent les images que les Gadje exposent à leur sujet dans les musées et galeries¹¹³. En poussant la logique on peut considérer que les Tsiganes ont l'image mais pas la parole. Ils sont privés du potentiel agissant et mobilisateur des images. Pourtant, comme on l'a vu avec la « tente » de Violette, les images ethnographiques ont le pouvoir de renverser des représentations figées.

Le webdocumentaire permet de sonder ce processus puisqu'il re-traduit la question de la disparité de perception de la valeur des situations empiriques. Les présentations publiques que j'ai pu faire ont révélé cette tendance à la neutralisation du potentiel agissant des images de Violette et au contraire au surenchérissement de la valeur contenue dans les images faites chez Arnaud et Véro vivant en yourte. La yourte parvient à mobiliser et d'accrocher un public qui adhère à la capacité résiliente face à l'anthropocène de l'habitat éphémère et mobile. Mais cette capacité, que contiennent en puissance tous les habitats mobiles, n'est attribuée qu'à la yourte. Les voyageurs et néo-travailleurs restent entachés de ce lien explicite à la globalisation dont les caravanes et camions sont porteurs de part les « roues » qui réfèrent à une fonction productive de l'habitat mobile.

Arnaud et Véro témoignent¹¹⁴ de la mobilisation de l'opinion publique qu'a suscité la médiatisation de leur situation :

« A : y'a beaucoup d'gens qu'ça a touché. L'article dans Midi Libre, sur le site internet en tout cas, c'était l'article le plus lu, le plus commenté de tous, en même temps que Mandela... que la mort de Mandela. Ca a été vachement heu...

V : Ben ça touche beaucoup d'gens en fait. Y'a eu beaucoup, beaucoup d'gens qui ont dit heu... bah en général c'était « pourquoi on va les embêter, ils travaillent, ils sont sur leur terre », ils savent même pas... Les gens ils sont étonnés qu'on n'ait pas droit de vivre comme on veut sur notre propre terre et heu... y'a eu beaucoup aussi « on les embête eux et tous les Roms qui vivent n'importe comment, et

¹¹² Cf. l'exemple très parlant de Nazif Mujic in *La femme du ferrailleur...*

¹¹³ Cf. annexe 10.

¹¹⁴ Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Copie_de_Yourt_Avocat11

tout on dit rien quoi », mais ça c'est revenu énormément...

A : Ca par contre ouai, ça c'était heu... En fait ils ont récupéré un peu la cause pour défendre un peu des idées limites...

V : Ouai, c'est pour balancer la colère qu'ils ont aussi sur les camps de Roms qu'y a quoi. »

Pointant le risque d'instrumentalisation politique contenue dans les réactions du public, ils relatent également avoir été « dépassés » lorsque leur situation a été portée contre leur gré sur la place publique par l'organisation – à leur insu – d'une manifestation à Montpellier pour les défendre (et qui allait précisément compromettre leur défense puisque le juge avait explicitement signifié que ce type de mobilisation n'était pas bienvenue). Voici donc une autre manière dont les images parviennent à agir le réel au-delà de la situation traduite par l'image elle-même.

Si les nomades montrent le chemin et les façons de vivre dans la mobilité, les habitants légers et mobiles forment le chemin de l'attention. Ils rendent « audible » la question de l'habitat mobile, ils en font une certaine « promotion » au travers de mouvements contestataires (zadistes, squat), ils expriment les émotions ressenties dans ces habitats et le rapport à la nature qu'ils leur permettent de développer ou de redécouvrir. La yourte est un puissant révélateur de ces émotions et sensations de connexion à la nature comme en témoignent Arnaud et Véro :

« A : En hiver c'est... pff c'est génial (*sourire*)... Tu la chauffes super vite quoi avec le poêle à bois et c'est... Pis ouai t'es à la fois dehors... quand tu dors, tu vois les étoiles quoi c'est heu... tu vois la lune, les étoiles et tout... quoi c'est heu... T'as ce côté où t'entends, t'entends les oiseaux, t'entends tout c'est qui s'passent dehors, mais en même temps tu t'sens... tu t'sens bien au niveau de la... en sécurité... t'as... c'est tout feutré quoi, l'acoustique... le... Voilà, rien que sans qu'y ait de déco, t'as les perches, t'as tout le, tu vois l'ciel quoi et... Je sais que ça c'est un truc quand j'm'endors que j'vois les étoiles ou le matin que j'vois directement l'ciel. J'me lève voilà... en même temps qu'la nature.

V : Des tempêtes de vent, de pluie et tout et t'entends les oiseaux qui font pfui pfui pfui... Le complexe du petit cochon j'appelle ça quoi. T'as l'impression que ta maison elle va s'envoler d'un coup. »¹¹⁵

Ces sentiments exprimés, mêlant bien être et joie, agissent sur la capacité à « recevoir » ce qui est « rendu » dans ces images. Les émotions partagées enrichissent la communalité (Rosanvallon P., 2011) de l'habitat mobile. Violette exprime aussi ses sentiments de nostalgie et mêlés de contradictions afin de restituer sa propre expérience inscrite dans un mode de vie hérité et non pas « choisi ». C'est là encore un enjeu important du webdocumentaire que de dépoliariser la restitution des expériences et celle de l'enquête ethnographique elle-même. Cette dépoliarisation du rendu de l'expérience est démultipliée par le média web qui décuple la perte de contrôle de la réception des images tout en déployant de nouveaux noeuds par analogies. Ainsi le

¹¹⁵ Cf. webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Copie de Gignac Yourte>

webdocumentaire est un outil adapté à la restitution de l'ethnographie multi-située par la possibilité qu'il offre de déconstruire et ré-agencer les situations par la « navigation » :

« Multi-sited research is designed around chains, paths, threads, conjunctions, or juxtapositions of locations in which the ethnographer establishes some form of literal, physical presence with an explicit, posited logic of association or connection among sites that in fact defines the argument of the ethnography. Indeed, such multi-sited ethnography is a revival of a sophisticated practice of constructivism, one of the most interesting and fertile practice of representation and investigation by the Russian avant-garde of momentous social change just before and after their revolution. Constructivists viewed the artist as an engineer whose task was to construct useful objects, much like a factory worker, while actively participating in the building of a new society. Film-making, especially the work of Vertov (e.g. « The Man with the Movie Camera »), was one of the most creative and de facto ethnographic media through which constructivism was produced. From a methodological perspective, Vertov's work is an excellent inspiration for multi-sited ethnography. »¹¹⁶

Les ambiances sonores participent à l'articulation de l'ensemble des situations et accompagnent la navigation. Une possibilité d'immersion est artificiellement créée à partir des matériaux ethnographiques qui sont mis en scène au travers d'une « interprétation créative » du réel. « *Je suis resté dessus pendant trois heures !* » me dit un jour mon voisin à qui j'avais transmis le lien de mon webdocumentaire et qui commença spontanément à me parler de Violette puis des habitants des Menuires et de La Mine comme s'il les connaissait. Quelle sensation unique et étrange que de pouvoir partager « un terrain » de cette manière. « La perception se réalise » nous dit Merleau-Ponty avant de poursuivre : « Il faut donc que par la perception d'autrui, je me trouve mis en rapport avec un autre moi-même, qui soit en principe ouvert aux mêmes vérités que moi, en rapport avec le même être que moi. Et cette perception se réalise, du fond de ma subjectivité je vois paraître une autre subjectivité investie de droits égaux, parce que dans mon champ perceptif se dessine la conduite d'autrui, un comportement que je comprends, la parole d'autrui, une pensée que j'épouse, et que cet autre, né au milieu de mes phénomènes, se les approprie en les traitant selon des conduites typiques dont j'ai moi-même l'expérience. De même que mon corps, comme système de mes prises sur le monde, fonde l'unité des objets que je perçois, de même le corps d'autrui, en tant qu'il est porteur des conduites symboliques et de la conduite du vrai, s'arrache à la condition de l'un de mes phénomènes, me propose la tâche d'une communication vraie, et confère à mes objets la dimension nouvelle de l'être intersubjectif ou de l'objectivité. Tels sont, rapidement résumés, les éléments d'une description du monde perçu. » (Merleau-Ponty M., 2014 : 43-44).

¹¹⁶ MARCUSE Georges E., « Ethnography in/of the World System : The Emergence of Multi-Sited Ethnography », *Annual Review of Anthropology*, n° 24, 1995, p. 105-106.

Ce média qui s'interpose entre les images et les corps perceptifs est un média qui engage le corps et *mobilise* son attention par un dispositif interactif consiste en sorte de quête. Mais qu'advient-il de cette mise en ligne ? Qu'advient-il de ces « navigations » ? Peu de retours nous sont parvenus. Le webdocumentaire reconduit donc la question de l'incertitude en ce qu'il peut, dans l'absolu, avoir « sa vie propre » dans le commun sans que le chercheur n'en connaisse nécessairement les répercussions ou les possibles issues dans les transformations qu'il peut opérer chez les internautes.

I^{ERE} PARTIE

OMNIPRESENCES VOYAGEUSES

CHAPITRE 1 : PRESENCE VOYAGEUSE SUR LE TERRITOIRE DE L'HERAULT

La mission de médiation, créée après l'adoption en 2003 du premier schéma départemental de l'Hérault, était focalisée sur les « stationnements irréguliers » de gens du voyage sur l'ensemble du département. Avec son littoral étendu sur 87 kilomètres et son autoroute A9 desservant cinq grandes villes (Lunel, Montpellier, Sète, Agde et Béziers) et leurs stations balnéaires adjacentes¹¹⁷, le territoire de l'Hérault est particulièrement attractif durant la saison estivale pour les gens du voyage qui commercent avec les touristes. Cette présence visible et passagère de groupes organisés de gens du voyage était précisément celle qui devait être « traitée » dans le cadre de la médiation selon les commanditaires¹¹⁸. Or, lorsque j'ai été recrutée en mai 2004, le département de l'Hérault ne comptait que deux aires d'accueil des gens du voyage, une à Lunel et l'autre à Montpellier. L'adoption tardive du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, le 28 février 2003¹¹⁹

¹¹⁷ La zone balnéaire du littoral languedocien a été aménagée par l'Etat à partir des années 1960 dans le cadre de la Mission Interministérielle d'Aménagement Touristique du Littoral du Languedoc-Roussillon (dite « mission Racine » du nom de son instigateur Pierre Racine).

¹¹⁸ Les services déconcentrés de l'Etat qui finançaient la mission étaient la DDASS et la DDE.

¹¹⁹ L'adoption d'un schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage prévoyant des secteurs géographiques d'implantation des équipements d'accueil fait partie des obligations légales qui s'imposent au Préfet et au Président du Conseil départemental depuis la loi Besson du 5 juillet 2000.

combinée au peu d'entrain politique sur cette question, positionnait l'Hérault parmi les départements les plus concernés par la problématique du déficit d'espaces disponibles pour l'installation de gens du voyage¹²⁰.

L'association qui accueillait la mission de médiation, Césam migrations santé, était implantée dans le quartier de la Paillade à Montpellier¹²¹ où cohabitaient des familles maghrébines et gitanes. Créée par des médecins en 1985, cette association a pour objectif la promotion de la santé des migrants provenant essentiellement du Maghreb et dispose d'un service d'accompagnement psycho-social dispensé par des psychologues arabophones. A partir de 1998, alertée par des problèmes de transmission du VIH au sein de la communauté gitane, l'équipe de Césam migrations santé développa des actions de prévention de la toxicomanie auprès des communautés gitanes de Montpellier. Ce travail, mené en concertation avec des équipes espagnoles, conduisit à des réflexions sur la nécessité de former des médiateurs communautaires¹²². Cette intention resta cependant lettre morte et l'action de prévention santé auprès des Gitans, si elle était abandonnée lorsque j'arrivais en 2004, restait une expérience qui avait permis à l'équipe d'approcher un public tzigane très présent sur le territoire montpelliérain. Ce fut donc par ce prisme que l'association Césam migration santé commença à s'intéresser aux politiques publiques dédiées aux « gens du voyage » et à prendre place dans le tissu associatif gravitant autour de ces populations.

Or, une première remarque s'impose par rapport à cette question – à peine esquissée ici – de la diversité (voire de la concurrence) des régimes de la présence des populations tziganes à l'échelle d'un territoire comme celui de l'Hérault. La présence gitane dans les centres urbains des grandes villes du pourtour méditerranéen¹²³ rend, si ce n'est invisible, tout du moins secondaire la mention des gens du voyage vivant en caravane sur ce territoire. Au mieux cette présence est apparentée à celle de la cabanisation qui constitue un phénomène désormais historique corrélé au processus de « mise en tourisme » (Volle J.P., 2006) du littoral languedocien. Comme le décrit Jean-Paul Volle : « la station aiguise le désir de rivage, mais, en même temps, rapproche celui-ci de la ville. L'attractivité résidentielle et les rentes qu'elle suscite (patrimoniales, foncières, d'usage...) prennent peu à peu le pas sur la seule fréquentation touristique » (Ibid. : 196). Au point que le modèle

¹²⁰ En 2005, seulement 9,88 % des places prescrites par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage avaient été réalisées dans l'Hérault, ce qui correspondait à 2 aires d'accueil (Montpellier et Lunel). Cf. WELLHOFF François, *Le financement des aires d'accueil des gens du voyage*, Rapport n° 2005-0032-01 du Conseil Général des Ponts et Chaussées, juin 2005, p. 24.

¹²¹ Le quartier de la Paillade a été construit à l'extérieur du centre urbain de Montpellier entre 1964 et 1967 pour loger les rapatriés d'Algérie et la main d'œuvre marocaine (suite à la convention signée entre la France et le Maroc en juillet 1963).

¹²² RIDEZ Simone et LEGLISE Yves, « Prévention VIH-Toxicomanie en milieu gitane », *Etudes Tsiganes*, « Tsiganes et santé : de nouveaux risques ? », n° 14, 2000.

¹²³ MISSAOUI Lamia, *Les fluidités de l'ethnicité ou les compétences de l'Etranger de l'intérieur. Tsiganes et santé, jeunes des « honorables familles locales » trafiquants de psychotropes, Maghrébins des économies souterraines*, Thèse de sociologie sous la direction d'Alain TARRIUS et Ada LONNI, co-tutelle Université de Toulouse et Université de Turin, ANRT Diffusion, 1999.

résidentiel de type cabane, caravane ou mobil-home – bien qu’il soit souvent illégal – fait partie intégrante du paysage languedocien allant du littoral à l’arrière-pays où domine la garrigue, à savoir un paysage naturel ouvert. L’habitat illégal particulièrement répandu dans les zones péri-urbaines de l’Hérault fabrique des enclaves de renégociation de la norme (Crozat D., 2016) où les Gitans ont pu trouver une place. Comme le précise à juste titre Virginie Poujol (qui a travaillé sur la zone dite de « Cantagal » près de Béziers), s’ils sont loin d’être les seuls acteurs de la cabanisation, les Gitans incarnent pourtant la catégorie par laquelle les habitants des zones de cabanisation sont identifiés par les institutions et pouvoirs publics (Poujol V., 2006).

La mécanique de la segmentation des publics cibles fonctionna parfaitement pour la définition de mon poste et de mes missions dans le cadre la médiation et fut même structurante dans la construction de la méthodologie de l’intervention sociale élaborée par l’ensemble des acteurs publics et associatifs. Le « public » de la médiation *n’était pas* « les Gitans sédentaires » de Montpellier, qui constituaient quant à eux le public de l’association historique d’intervention auprès des Gitans de Montpellier : l’APAJ-Centre gitan¹²⁴. Cette segmentation – reposant sur le mode de vie en caravane du côté de la médiation de Césam migrations santé, et sur la culturalité gitane du côté de l’APAJ-Centre gitan – fonctionna au point qu’elle occulta pendant un temps une réalité encore difficile à appréhender aujourd’hui, à savoir l’existence de liens sociaux et familiaux entre ces familles des centres urbains des villes de l’Hérault et les gens du voyage qui vivent en caravane ailleurs dans le département.

I. DES « GITANS » DE MONTPELLIER AUX « VOYAGEURS » DES ENVIRONS PAR LE PRISME DE L’HISTOIRE DES « NOMADES »

Deux lieux témoignent de la co-habitation, de la confusion ou l’intrication de la présence gitane *et* voyageuse. Les récits des voyageurs déclinant une identité « montpelliéraine » (soit Montpellier et les communes environnantes) font tous mention du « quartier des Barques » et/ou de la « cité Chantal ». Ces deux sites emblématiques de la présence gitane à Montpellier ont aujourd’hui disparu. D’autres appellations de quartier étant utilisées par mes interlocuteurs pour parler du quartier des Barques¹²⁵ s’ajoutant au fait que la terminologie de « bidonville » ou « cité d’urgence » pouvait être appliquée à plusieurs sites montpelliérains

¹²⁴ Le Centre Ménager Gitan a été fondée en 1958 par des bénévoles catholiques qui, lors de l’instauration de la mixité à l’école, ont récupéré l’école de filles de la rue Dom Vaissette à Montpellier (quartier Figuerolles) pour accueillir des femmes gitanes et leur permettre de passer le certificat d’études au sein de cet établissement montpelliérain longtemps appelé « l’école gitane ». Cette association a ensuite pris le nom d’APAJ (Association pour la Préparation à la vie Active des Jeunes) en gommant la connotation communautaire gitane. Aujourd’hui elle s’auto-désigne clairement sous ces deux noms associés : APAJ-Centre gitan.

¹²⁵ Ce quartier est aussi évoqué par nos interlocuteurs voyageurs comme étant le quartier de la Glacière ou le quartier du Pont Juvénal ou encore de l’ancien Port Juvénal. Pour une description précise des différents quartiers « gitans » de Montpellier dans les années 1950, cf. collectif d’étudiants, « Les Tsiganes gitans de Montpellier. Description générale », *Etudes Tsiganes*, n° 4, 1959, pp. 3-8.

dans les années 1960 ; je mis du temps à saisir l’articulation entre ces deux lieux distincts pourtant reliés par une même population : les « Gitans » de Montpellier.

I.1. L’ENSEVELISSEMENT DE L’ESPACE « GITAN » MONTPELLIERAIN

Anna Zisman¹²⁶ a reconstitué l’histoire du quartier des Barques de Montpellier à partir des témoignages qu’elle a récoltés auprès des quelques familles qui sont parvenues à s’implanter et se « maintenir » malgré les grands projets d’urbanisation conçus par Georges Frêche (quartiers d’Antigone et Port Marianne). Ce quartier, nous apprend-elle, a longtemps vécu au rythme du Lez. « Dès le Moyen-âge, le fleuve accueillait en effet des bateaux marchands depuis le port de Lattes, petit bourg à mi-chemin entre la mer et Montpellier, jusque dans l’ancien Port Juvénal, signifié aujourd’hui par un pont portant son nom et balisant l’entrée de Port Marianne » (Zisman A., 1998 : 18). Les difficultés à dompter les débordements du fleuve s’ajoutant au déclin de l’activité portuaire, les montpelliérains se détournèrent du fleuve que les classes populaires continuèrent de fréquenter cependant à l’occasion de promenades dominicales¹²⁷ à partir du XIX^{ÈME} siècle qui connut le rayonnement des guinguettes montpelliéraines. Puis, le Petit Train de Palavas donna, à partir de 1872, une ouverture vers la mer et ses activités balnéaires naissantes aux habitants de Montpellier. A l’emplacement de l’ancien Port Juvénal se trouve aujourd’hui l’hôtel de Région qui culmine et ceint le quartier Antigone, emblématique de la signature « frêchiste » de l’urbanisation montpelliéraine. C’est aussi, nous apprend Anna Zisman, parce que ce quartier des Barques détenait une place affective dans l’imaginaire montpelliérain que le maire et président de région (historien de formation) Georges Frêche décida d’y édifier son bureau, symbolisant la revivification d’une mémoire enfouie (Halbwachs M., 2008). Car la vitalité du quartier des Barques s’était atténuée à partir des années 1940 : « le Lez s’enterra sous les immondices puis l’oubli. Puis, comble de la décadence du fleuve : l’installation, dans les années 1950, d’une communauté gitane aux abords du Pont Juvénal. Le Lez n’appartenait plus désormais à la ville, qui l’abandonnait, lui son « parfum Front Populaire », et son passé prestigieux » (Zisman A., 1998 : 19). Le Lez et le quartier des Barques sont cependant restés dépositaires de la mémoire de Montpellier et malgré les conflits et désagréments occasionnés par la présence « fluctuante » de ces Gitans¹²⁸, ces derniers ont hérité, au sein de cette ville « de passages », d’un véritable statut d’autochtones.

¹²⁶ ZISMAN Anna, *Histoire et modernité. Port Marianne, un nouvel horizon méditerranéen pour Montpellier*, Rapport d’étude, Mission du Patrimoine Ethnologique, Montpellier, 1998.

¹²⁷ Sur l’histoire de la promenade et son intégration progressive dans les paysages urbains au XIX^{ÈME} siècle, cf. BECK Robert, « La promenade urbaine au XIX^{ÈME} siècle », *Anales de Bretagne et des Oays de l’Ouest*, n°116-2, 2009, pp. 165-190. Cet article permet de saisir la distinction entre d’un côté le caractère « surplombant » de la promenade du Peyrou qui donne à la fois sur l’emblématique jardin des plantes, l’antique aqueduc des Arceaux et le panorama du Pic Saint Loup constitutifs de la réputation de la ville ; et à son opposé le trait plus affleurant et jovial des abords « fangeux » du Lez.

¹²⁸ Les quelques familles qui squattaient au départ un bâtiment désaffecté (ancien château) ont été rejointes par d’autres et ont fini par former un bidonville constitué en moyenne de soixante à quatre-vingt personnes (ZISMAN A., op. cit., p. 90) mais pouvant aller jusqu’à « presque trois cent gitans » (ZISMAN A. op. cit. p. 85). Chantal Delmas estime

Représentés dans l'ensemble des régions et pays des différentes vagues migratoires (Dukic S., 2009) qui ont drainé l'identité montpelliéraine depuis le XIX^{ème} siècle (Espagne, Massif central, Lozère, Italie, Pologne, Tchécoslovaquie, Algérie, Maroc, Tunisie), les Gitans¹²⁹ occupent cette position ambiguë d'être toujours à la fois considérés comme marginaux et familiers. Les Gitans catalans, très présents dans la région, symbolisent bien ce positionnement intermédiaire entre l'« étranger » (Lafont R., 1985) et le voisin. Faisant à la fois figure de « pionniers » dans le mode de vie précaire de la migration (Leblon B., 2003), mais occupant cependant une fonction économique et sociale avérée dans le monde agricole de part leur métiers de maquignons réputés pour leur savoir faire en matière de soins aux chevaux (Arcaix T., 2012 ; Leblon B., 2003, Missaoui L., 1999), les Gitans ont établi des « ponts symboliques » entre communautés rurales et communautés immigrées. Dans ce contexte d'une ville mouvante composée d'habitants tous plus ou moins « nouveaux » ou « parachutés » (Ducret A., 1993) aux avenir incertains, les Gitans se sont retrouvés au cœur d'une topique d'identification par le territoire. « Cette étrangeté même les place en position de proximité : ils connaissent mieux que les résidents les limites de la ville et négocient ou révèlent voire imposent des « pré-acquis » différents évidemment »¹³⁰ explique Alain Tarrus à propos des transmigrants. La proximité de la Camargue et du pèlerinage gitan des Saintes Maries de la Mer accentue l'ancrage dans l'imaginaire régional de la présence gitane (Zaretsky R. 2008 ; Bordigoni M., 2002 et 2004).

C'est à nouveau sur le quartier des Barques – qu'il avait pourtant « effacé » en réalisant le quartier d'Antigone – que Georges Frêche posa son regard visionnaire imprégné d'« imaginaire rétrospectif » (Balandier G., 1985 : 240)¹³¹ pour penser l'avenir et poursuivre l'extension de la ville de Montpellier avec le quartier Port Marianne. Curieusement, ce que Roger Brunet désigne comme la « diagonale du pouvoir »¹³² de cette ville allait se greffer sur cet espace qui avait accueilli un temps « les Gitans », suffisamment intensément pour avoir imprégné la mémoire collective¹³³ ; au point qu'ils constituent aujourd'hui un socle d'identification commun, « montpelliérain ». La popularité de ce quartier des Barques constitué d'une dizaine de pavillons seulement

le nombre de familles gitanes installées aux Barques à « *trente-cinq à peu près, mais ça venait et ça repartait* » (Chantal Delmas, 09/11/16).

¹²⁹ Nous retenons ici l'acception « générique » du terme Gitan employé dans ce cas en tant qu'exonyme, équivalent à *Tsigane* et qui ne renvoie pas uniquement à l'acception que recouvre l'ethnonyme désignant uniquement les Gitans Calé d'Espagne.

¹³⁰ TARRUS Alain, « Le lien fort préalable à la réussite économique. », *Journal des Anthropologues*, n°84, 2001 [en ligne : <http://jda.revues.org/2592>].

¹³¹ « *Lorsque les collaborateurs du maire ne parviennent pas à le joindre, ils savent qu'il est dans une barque sur le Lez pour repérer les espaces à aménager* » indiquait la directrice du service communication de la ville de Montpellier à Anna Zisman qui entreprenait son terrain d'enquête sur le projet d'aménagement du quartier Port Marianne.

¹³² BRUNET Roger, « Montpellier », *France, le trésor des régions*, [en ligne : <https://tresordesregions.mgm.fr>] (non daté). Voir plus particulièrement le schéma intitulé « Montpellier ville duelle ».

¹³³ Mary Douglas a montré la relation entre la pollution et les logiques de pouvoir (Douglas M., 2005). Cet espace est aussi celui qui est régulièrement « rincé » par les inondations qui font circuler dans les esprits l'association entre le risque, la pollution et les populations aux abords du fleuve, perçues comme subversives (Bernardot M., 2011 et 2016c).

tient à la présence notoire de Gitans ayant occupé un château délabré à partir des années 1940-1950. L'existence de camps d'internements pour les étrangers et/ou les nomades établis pendant la seconde guerre mondiale dans le sud de la France¹³⁴ (Peschanski D., 1994 ; Parello V. 2011 ; Pernot M. 2001 ; Rothéa X. 2003) est très probablement un élément explicateur de l'accroissement progressif de la population gitane sur ce site (le camps de Saliers a fermé ses portes en août 1944, celui de Rivesaltes a libéré ses derniers détenus au début de l'année 1948). Cependant les témoins voyageurs et Gadjé que nous avons rencontrés se gardent d'établir des corrélations entre la présence gitane à Montpellier et l'internement, quand bien même de nombreuses évasions des camps ont été signalées¹³⁵ et qu'il fallut bien que ces personnes puissent compter sur des solidarités familiales ou autres pour survivre. Notons également sur la route du Pont Juvénal l'existence – mentionnée par l'historien Vincent Parello – d'une ancienne usine de savons (l'usine Villodève) qui fut réquisitionnée par le Préfet en février 1939 pour y établir un « camp de triage »¹³⁶ dans des conditions si rudimentaires qu'il fut rapidement fermé. D'autres camps héraultais parsèment les souvenirs des Gitans de Montpellier. Ainsi Marguerite Meyer dans son ouvrage *gitane* (Meyer M., 1995) – rédigé dans le cadre des ateliers d'écriture de l'association « La boutique d'écriture » du quartier de Figuerolles – évoque des souvenirs de camps de plusieurs types : « On est parti en 43. Ils nous ont mis dans un camp de concentration¹³⁷. On n'était pas des nomades, ils nous ont pris pour des nomades. On était gardé par les gendarmes, on n'avait pas le droit de sortir, il nous fallait un papier des gendarmes pour sortir. On est restés sept mois et demi »¹³⁸. Cette description correspond à celle d'un camp de rétention qui permettait de « contenir » la mobilité des nomades au nom des mesures administratives d'assignation à résidence. Elle évoque un autre type de camp de manière plus précise qu'elle situe « à Ganges, un petit village près de Rodez ». La corrélation avec celui de St Bauzile-de-Putois évoquée par Vincent Parello nous semble la plus plausible, ce camp ayant en effet été conçu pour accueillir des réfugiés espagnols (Parello V., 2011). Les Gitans pouvaient ainsi se « fondre » dans cette identité espagnole qui ouvrait accès à un internement à vocation « protectrice » plus que « répressive », la frontière étant souvent étanche entre les deux registres (Bernardot M., 2008). Sa description du camp à partir de ses souvenirs d'enfance est en effet empreinte de contradictions qu'elle ne manque pas de questionner : « Et encore la guerre se déclenche, ils repartent se

¹³⁴ Les deux principaux camps qui ont accueilli des populations nomades ayant circulé en Languedoc-Roussillon sont ceux de Rivesaltes dans les Pyrénées Orientales et de Saliers en Camargue.

¹³⁵ Cf. à ce propos le travail colossal de mise en ligne des archives du camps de Saliers réalisé par Jérôme Bonin-Auboire sur son blog : <https://plus.google.com/106220194318657013174>.

¹³⁶ PARELLO Vincent, « Des camps de réfugiés espagnols de la guerre civile dans l'Hérault », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 41-1, 2011, pp. 233-249.

¹³⁷ Denis Peschanski précise que cette terminologie était utilisée par « certaines autorités locales, surtout en 1939 et 1940, et plus largement par les internés eux-mêmes et la presse » (PESCHANSKI Denis, *Les camps français d'internement (1938-1946)*, Thèse de doctorat d'Etat en histoire, sous la direction d'Antoine PROST, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2000, p. 1).

¹³⁸ MEYER Marguerite « Rosette », *gitane*, La boutique d'écriture, Montpellier, 1995, p. 59.

cachez. (...) Ils sont partis se cacher à Ganges, un petit village près de Rodez. Nous avons pris deux ou trois trains. Nous sommes arrivés là-bas, on nous a logés. Il y avait ma tante et mes oncles du côté de ma mère. Puis aussi mes tantes et un oncle du côté de mon père. Il y avait une énorme maison, très longue. On faisait des appartements à mesure, cinq ou six. La propriétaire était derrière. Ma grand-mère avait fait un petit jardin, elle faisait pousser des pommes de terre, des tomates avec des graines. On ne mangeait pas à notre faim, on était dans un camp de concentration. La grande maison avait une gardienne allemande et son mari allemand, et chaque matin les allemands venaient nous voir pour savoir s'il en manquait pas un, on nous faisait l'appel, il fallait dire chacun : « présent. » Nous sommes restés 7 mois. (...) Là-bas, il y avait des arbres fruitiers. On en demandait et on nous en donnait. Des pommes, de tout. Ils étaient très bons ces fruits, surtout au moment de la guerre, qu'on n'avait pas beaucoup à manger. La patronne avait des poules, elle nous en vendait. Ils nous donnaient du jambon, des fromages, on se débrouillait. Il y avait aussi une rivière et un peu plus loin une source qui coulait dans la montagne, et l'eau qui coulait de la source était très claire. Ma grand-mère faisait sa lessive et trempait son linge sur la pierre de la source, ça lui servait de brosse à laver le linge sale. Puis elle le faisait sécher sur l'herbe par terre. Ma grand-mère portait dans son grand tablier noir des pommes un peu touchées. Elle nous les faisait cuire avec un peu de sucre que lui avaient donné les gens de la ville de Gange. (...) Ça me rappelle avant, les bombes. Les sirènes sonnaient, et nous on partait. On allait à la Montadette¹³⁹ se cacher. Et tout le monde allait se cacher là-bas, les Français, les Gitans et tout. Moi je pleurais. On montait, il y avait des villas, et la voie ferrée. Les avions passaient, on se cachait sous les arbres, on avait peur. Un petit moment, et puis on partait. C'est à ce moment qu'on est parti à Gange. C'est de nous mêmes qu'on est parti là-bas, pourquoi ? »¹⁴⁰. Accueil ou relégation ? Enfermement ou protection ? Quelle était réellement l'intention des gestionnaires « propriétaires » du camp ou de la « grande maison » où elle séjourna ces quelques mois ? Ce récit à partir d'un souvenir de « camp » vient poser avec acuité l'ambiguïté de cet « objet » qu'est le « camp » et la difficulté à démêler les arguments de la sécurité (de qui ? de quoi ?) mis en branle au travers de dispositifs matériels « agissants » sur le réel (Razac O., 2009) et de chaînes de contrôle et de gestion bien souvent disproportionnées.

I.2. EXCURSUS HISTORIQUE DE L'ENCODAGE ET DU CANTONNEMENT DES NOMADES

La présence des Gitans, attestée dans le Roussillon dès la fin du XVIII^{ème} siècle (Leblon B., 2003) ne fit l'objet d'une politique publique de cantonnement qu'à partir du début du XX^{ème} siècle, après que les pouvoirs publics français décidèrent, en 1895, de recenser les nomades¹⁴¹. Cette catégorisation, reposant sur

¹³⁹ « La Montadette » est une rue montante partant du quartier Figuerolles (cf. ARCAIX Thierry, *Le quartier Figuerolles à Montpellier. Imaginaire et lien social*, thèse de sociologie, Université de Montpellier III, 2012).

¹⁴⁰ MEYER Marguerite « Rosette », op. cit., pp. 54-56.

¹⁴¹ Le recensement national des nomades, Bohémiens et vagabonds du 20 mars 1895 préfigura la mise en place de la première loi de contrôle des nomades en France, la loi du 16 juillet 1912. Nous reviendrons sur ce point.

l'identification anthropométrique à des fins de signalement policier¹⁴², introduisit une nouvelle « variable » dans l'échelle d'alerte de la criminalité : celle du mode de vie mobile. Le nomadisme fut codifié comme un déterminisme social, au prisme des méthodes de l'anthropométrie. Au-delà du nomadisme, ce furent tous les mouvements transfrontaliers susceptibles de se muer en organisations politiques internationales¹⁴³ qui commencèrent à être jugés problématiques, dans un contexte où les grandes puissances occidentales établissaient les règles de répartition des territoires et peuples colonisés. Le nomadisme, plus précisément l'habitat mobile, permettait au pouvoir central d'établir un principe généralisé de suspicion – l'absence de domicile fixe – par abduction (Peirce Charles S., 1931-1958). Sylvie Catellin considère l'abduction comme un savoir pratique qui relie l'induction et la déduction et articule la logique et l'esthétique, la rationalité et l'imagination « dans un processus de construction de la connaissance »¹⁴⁴ auquel se prête particulièrement bien l'investigation policière. L'abduction fait intervenir quelque-chose de nouveau sur le plan sémiologique¹⁴⁵ qui va s'immiscer et interférer dans la construction du *réel*, en signifiant (par la sémantique) une certaine interprétation de la présence tzigane. L'accroissement de l'iconographie criminelle dans le courant du XIX^{ème} siècle (Piazza P., 2011 et 2013) et la mise en exergue de plus en plus systématique de figurations effrayantes ou menaçantes des Tsiganes (About I., 2014) va participer d'un « tournant visuel » qui tend notamment à banaliser la présence du gendarme dans les figurations des campements tziganes. Cette iconographie prend place, selon une perspective abductive, dans un « système d'attente »¹⁴⁶ qui n'est autre que la construction de l'Etat nation. Prenant place dans un contexte d'émergence du roman policier, cette abondante iconographie participe, en effet, d'un vaste geste esthétique coordonné au niveau étatique visant à produire un « changement d'horizon » ; à savoir un déplacement de focale passant du mythe pacificateur de l'origine indo-européenne des Tsiganes au mythe essentialiste du nomade (Asséo H, 2008 : 102-103). En l'occurrence, la figuration « stylisée » du Tsigane permet d'atteindre une cible perçue à partir de son potentiel

¹⁴² Alphonse Bertillon (1853-1914) est le précurseur de la science du crime. Employé en 1879 en tant que commis aux écritures chargé du classement de fiches signalétiques à la préfecture de Police de Paris, il a mis au point en 1883 un système d'identification anthropométrique appelé « système Bertillon » qui fut décliné dans de nombreux pays européens. Cf. PIAZZA Pierre (dir.), *Aux origines de la police scientifique. Alphonse Bertillon, précurseur de la science du crime*, Kathala, Paris, 2011. A ce sujet, voir également le musée numérique *Criminocorpus* (<https://criminocorpus.org/fr/>) et notamment la collection « Police scientifique et bertillonnage » coordonnée par Pierre Piazza (<https://criminocorpus.org/fr/expositions/suspects-accuses-coupables/alphonse-bertillon-et-lidentification-des-personnes-1880-1914/>).

¹⁴³ Nous pensons ici particulièrement au mouvement anarchiste et anarcho-syndicaliste qui fit l'objet de fichages à partir des méthodes de l'anthropométrie à la même période que les « bohémiens ».

¹⁴⁴ CATELLIN Sylvie, « L'abduction : une pratique de la découverte scientifique et littéraire », *Hermès*, 2004/2, n° 39, p. 180.

¹⁴⁵ Comme le souligne Sylvie Catellin, « pour Peirce, l'abduction infère quelque chose de différent de ce qui est observé, et souvent quelque chose qu'il nous serait impossible d'observer directement, alors que l'induction infère des phénomènes semblables et n'a en soi aucune originalité. L'abduction conduit ainsi à la découverte des causes, l'induction à la découverte des lois. » (Catellin S., op. cit. p. 180)

¹⁴⁶ CATELLIN Sylvie, op. cit., p. 183.

d'éloignement¹⁴⁷, et joue un rôle déterminant de *médiation* du réel. « L'écart entre l'horizon d'attente et l'œuvre, entre ce que l'expérience esthétique antérieure offre de familier et le *changement d'horizon* requis par l'accueil de la nouvelle œuvre détermine, pour l'esthétique de la réception, le caractère proprement artistique d'une œuvre littéraire »¹⁴⁸. L'iconographie criminogène de la présence tzigane s'apparente en cette fin du XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle à une première tentative de l'Etat d'imposer son pouvoir à distance (Noiriel G., 2007). Ne pouvant agir efficacement sur les criminels, l'Etat s'octroie le pouvoir d'établir une corrélation par abduction entre le mode de vie nomade et la criminalité. Gérard Noiriel explicite ce principe de distance dont tout projet d'unification nationale tente de s'accommoder : « Ce qui caractérise la souveraineté, entendue comme relation de commandement/obéissance liant tous les individus appartenant à un même État, c'est qu'il s'agit d'un lien social indirect qui met en rapport une multitude d'individus vivant éloignés les uns des autres et qui ne se connaissent pas. C'est la raison pour laquelle, ce type d'interdépendance ne peut fonctionner concrètement que grâce à des acteurs qui jouent le rôle d'intermédiaires (les « représentants » de l'État) et grâce à des moyens matériels et à des techniques qui permettent d'atteindre tous les d'individus concernés, en dépit de leur éloignement. »¹⁴⁹ Le dispositif anthropométrique va suppléer aux procédés de contrôle par le « face-à-face » et participer d'un vaste projet de cognitif (Bidet M., 2010 ; Damon J. 2003) de définition du « nomade » dans un contexte où le migrant, doté d'une capacité à circuler, fait l'objet d'une plus grande méfiance que l'étranger (Noiriel G., 2001). La mobilité du migrant et du nomade éveille de manière corollaire un fantasme de saisie ou « capture » synchronique du territoire national par des procédés visant à défier la loi de la « non-simultanéité » (Robert P., 2015). La construction d'une stabilité nationale semble passer d'abord par une attention excessive et démonstrative aux itinérants. Et ce ne sont pas tant les vagabonds ou les mendiants (perçus au travers de leur sollicitation de charité) qui sont ciblés par ces nouvelles mesures que les nomades circulant en « bandes » qu'ils soient étrangers ou « nationaux ». Ainsi, comme le rappelle Henriette Asséo, « la qualité de nomade ne dépendait pas de la nationalité »¹⁵⁰, de même que la catégorie d'étranger jusqu'à la fin de l'ancien Régime n'était pas non plus corrélée à ce critère « moderne »

¹⁴⁷ On voit apparaître dans les rapports de police l'expression de « camp volant » qui fait écho à sa signification militaire supposant une organisation pour un déplacement rapide et imprévu.

¹⁴⁸ JAUSS Hans Robert (*Pour une esthétique de la réception*, Gallimard, Paris, 1978), cité par Sylvie CATELLIN, op. cit., p. 183.

¹⁴⁹ NOIRIEL Gérard, « Les pratiques policières d'identification des migrants et leurs enjeux pour l'histoire des relations de pouvoir. Contribution à une réflexion en «longue durée» » in BLANC-CHALEARD Marie-Claude, DOUKI Caroline (et al.), *Police et migrants. France (1667-1939)*, Presses universitaires de Rennes, collection « Histoire », Rennes, 2001, pp. 115-132.

¹⁵⁰ ASSEO Henriette, « L'invention des « Nomades » en Europe au XX^{ème} siècle et la nationalisation impossible des Tsiganes », in NOIRIEL Gérard (dir.), *L'identification. Genèse d'un travail d'Etat*, Belin, Paris, 2007, p. 167.

d'appartenance nationale mais bien plutôt à un double critère de sociabilité et de résidentialité¹⁵¹. Si le droit d'aubaine est parvenu à solutionner la question de la légitimité de la présence des « étrangers » en permettant à ces derniers de bénéficier de la protection du souverain (Dubost J. F. et Sahlins P., 1999), la problématique de la mobilité des migrants est restée appréhendée par le prisme du désordre (Noiriel G., 2001). L'emploi de ce terme de « bande » (voire de « razzia »¹⁵²) dans les relevés de police, mais aussi dans les médias, esquisse cet univers du « désordre », de la « prédation » présentée comme étant le mode de subsistance des Bohémiens. Le tournant du XX^{ème} siècle d'une façon générale va prendre pour cible des figures de la subversion, à commencer par celle de l'anarchiste (Maitron J., 1992) dont l'idéologie libertaire, l'organisation en réseau et le penchant pour une position extérieure, foraine (Le Marchand A., 2011) en fait de véritables ennemis de la nation. Mais on voit également apparaître le personnage juvénile et urbain (essentiellement parisien) du « Apache » (Pierret R. 2013), lui aussi présenté comme un phénomène de bande, consécutif à l'exode rural et à l'industrialisation, qui n'est pas sans rappeler la figure du Hobo aux Etats-Unis (Anderson N. 1923). Si le Apache et le Hobo sont saisis par le prisme des dérèglements dans la répartition du travail occasionnés par l'industrialisation, le Bohémien lui est destitué de toute fonction économique. En effet, ces « bandes » là ne semblent pas disposées à constituer une réserve de main d'œuvre salariée pour l'industrie car ils exercent leurs propres métiers et louent au mieux leurs services pour des travaux agricoles. Ce qui, du point de vue de la construction d'une idée de cohésion nationale les conduit à être relégués au rang de l'inutilité sociale. Cette réduction à l'état de ce que Annah Arendt désigne comme « humain superflu » doit être comprise comme une défection de la possibilité de « capture » (Berndardot M., 2012) de ces groupes d'hommes et de femmes, et resituée à l'aune du contexte d'empire colonial où ces mêmes dispositifs de coercition furent également expérimentés¹⁵³.

L'adoption à leur rencontre d'un appareil de contrôle par de multiples sources (encartement individuel et collectif, fichiers) révèle qu'ils ont été au croisement d'une multitude de controverses que l'Etat central tenta de trancher par l'adoption de la loi du 16 juillet 1912. Dans les discussions parlementaires qui succédèrent au recensement des nomades du 20 mars 1895, la question du député M. Jourde « *à quoi reconnaît-on un romanichel ?* »¹⁵⁴ provoqua une sorte de remous nous indique Christophe Delclitte. C'est précisément parce que cette catégorie n'en était pas une dans le sens commun, qu'elle demeurait « indicible » et non

¹⁵¹ Pour une compréhension du concept d'étranger sous l'ancien Régime, voir les travaux de Simona Cerutti, notamment son ouvrage *Etranger. Etude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime* (Bayard, Paris, 2012) ; ainsi que ceux de Georg Simmel.

¹⁵² DELCLITTE Christophe, « La catégorie juridique « nomade » dans la loi de 1912 », *Hommes et Migrations*, « Tsiganes et voyageurs entre précarité et ostracisme », n° 1188-1189, juin-juillet 1995, p. 25.

¹⁵³ Cf. notamment ABOUT Ilsen, « Surveillance des identités et régime colonial en Indochine, 1890-1912, *Criminocorpus* [en ligne], « Identification, contrôle et surveillance des personnes », mis en ligne le 23 mai 2011.

¹⁵⁴ DELCLITTE Christophe, op. cit. p. 26.

« identifiable ». Car les forains (intégrés également dans cette catégorie en construction de « nomade »), forts d'un registre sémiotique homogène et commun, n'ont pas suscité le débat. Ces derniers furent en effet clairement identifiés et valorisés par l'assemblée parlementaire comme ayant à être légitimement distingués des « romanichels » du fait de leur industrie procurant aux « français » dans leur ensemble un intérêt¹⁵⁵ certain. Et plutôt que de s'atteler à identifier « le problème », les parlementaires privilégient l'énonciation d'une « solution » comme le souligne à juste titre Christophe Delclitte citant la réponse du député de Savoie Fernand David « *J'avoue que je ne pensais pas qu'on put poser la question, car elle est posée depuis des années. C'est la solution seule qui reste à trouver* »¹⁵⁶.

Comblant la confusion et l'incertitude du « qui » dont on parle par l'édification d'un dispositif technologique d'identification est un symptôme de ce que Claude Lefort appelle la « désintrinsication » entre le pouvoir, la loi et le savoir (Demelemestre G., 2012). L'absence de parole ou même de sollicitation de la représentation « nomade » (qui ne s'effectua que par le biais des forains) conduit à l'élaboration d'une catégorie arbitraire à partir d'un « vide politique » ou plutôt d'une vue de l'esprit dont l'utilité ne pourra être corroborée que par le système pénal lui-même qu'elle alimente sous la forme d'illégalismes maîtrisés (Foucault M., 1975 : 326). C'est effectivement en se fondant sur les pratiques et « imageries » policières que les parlementaires puis les législateurs ont élaboré cette loi, offrant par là-même le meilleur moyen d'identifier un « romanichel ».

Le repérage des « nomades » va se cristalliser autour de l'habitat mobile. L'habitat des Bohémiens fut en effet d'abord présenté juridiquement comme un « domicile certain » (Delclitte C. 1995), ce qui préservait ses « habitants » du délit de vagabondage qui était juridiquement corrélé à l'absence de domicile. Cette précision juridique, qui empêchait à l'autorité politique de mettre en œuvre son projet de « cantonnement » des Bohémiens, fut donc contournée par le biais de la loi du 16 juillet 1912 instaurant le port et le visa obligatoire des carnets anthropométriques (individuels et collectifs) et l'immatriculation des véhicules, au nom d'un intérêt collectif désintéressé du sort desdits « romanichels » qui n'en furent que plus relégués de la scène nationale en même temps qu'ils allèrent prendre place dans les rouages de ce que Foucault désigne sous l'appellation de « délinquance utile » (Foucault M., 1975 : 326). Ce dispositif élaboré aux marges de la légalité ouvra la voie à « l'état d'exception comme paradigme de gouvernement » (Agamben G., 2016) des gens du voyage qui devinrent un « public cible » et donc d'une certaine manière plus facilement atteints et assujettis par le pouvoir souverain. La délinquance nomade est rendue publiquement perceptible au travers d'un illégalisme masqué du corps étatique : « l'existence d'un interdit légal créé autour de lui un champ de pratiques illégalistes, sur lequel on parvient à exercer un contrôle et à tirer un profit illicite par le relais

¹⁵⁵ « Les intérêts constituent, au sens le plus littéral du mot, quelque-chose qui *inter-est*, qui est entre les gens et par conséquent peut les rapprocher et les lier » (Annah ARENDT, *Condition de l'homme moderne*, Calmann-Levy, collection « Agora », Paris, 1994, p. 240).

¹⁵⁶ Ibid.

d'éléments eux-mêmes illégalistes mais rendus maniables par leur organisation en délinquance. Celle-ci est un instrument pour gérer et exploiter les illégalismes »¹⁵⁷.

C'est donc un véritable processus d'encodage de la présence « voyageuse » qui s'opère, non sans difficultés, à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Tim Ingold, à propos de la capacité développée par les humains à décrypter leur environnement, introduit cette notion d'encodage qui fonctionne selon lui à partir de l'expérience partagée, notamment celle de « montrer ». « Montrer quelque chose à quelqu'un, c'est amener cette chose à être vue ou expérimentée par cette personne »¹⁵⁸, nous dit-il, avant d'ajouter que « la connaissance culturelle se transmet à travers les générations au moyen de son encodage dans des symboles matériels »¹⁵⁹. En effet, au creux de ce « vide » politique, ou « vide de la pensée » se nichent progressivement des éléments matériels qui vont devenir indispensables pour signaler, signifier et représenter la figure du « nomade », symboliquement dépouillée de sa dignité d'humain capable de se dire lui-même dans sa complexité. Annah Arendt nous rappelle cette nécessité fondamentale de « l'incertitude également notoire non seulement des questions politiques mais de toutes les affaires qui mettent directement en rapport les hommes sans l'influence intermédiaire, stabilisante et durcissante des objets »¹⁶⁰. C'est ainsi que, d'une certaine manière, les Bohémiens en sont venus à faire partie intégrante du paysage cosmopolite de l'Etat-nation, comme spectre menaçant qui lui vaut cette désignation désormais courante d'« étranger de l'intérieur » (Robert C. 2007). Nommer le « nomade » est un premier acte institutionnel d'attribution du sens de leur vie. Comme le souligne Wittgenstein « le système n'est pas tant le point de départ des arguments que leur milieu vital »¹⁶¹. L'iconographie, comme nous l'avons vu, agit sur le système cognitif et devient un élément de « l'institution du sens » (Descombes V, 1996) de la présence des nomades. Cette identification par le mode de vie établit un précédent « logique » qui détermine l'orientation de l'action publique.

Les campements de roulottes, s'ils existaient auparavant, sont devenus de plus en plus « visibles », prenant non seulement place dans un imaginaire collectif mais devenant un objet à part entière sur lequel les forces de l'ordre devaient « agir » en commandant leur déplacement ou leur agrégation en des lieux « désignés ». L'idéologie qui accompagne le processus du bannissement des « nomades » est celle qui consiste à élaborer des moyens d'établir une « connexion » *immédiate* entre les parias et l'autorité centralisée. L'enjeu se situe dans une autre forme de dépouillement qui touche cette fois-ci aux « réseaux » et liens sociaux que peuvent tisser les Bohémiens – et plus largement l'ensemble des parias – aux diverses sphères de la société. A

¹⁵⁷ FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975, pp. 326-327.

¹⁵⁸ INGOLD Tim, *Marcher avec les dragons, Zones sensibles*, Le Kremlin-Bicêtre, 2013, p. 31.

¹⁵⁹ INGOLD Tim, op. cit., p. 32.

¹⁶⁰ ARENDT Annah, *Condition de l'homme moderne*, Calmann-Lévy, Coll. « Agora », Paris, 1994, p. 239.

¹⁶¹ WITTGENSTEIN Ludwig, *De la certitude*, Gallimard, Paris, 1962, p. 51.

l'encontre d'une menace de « diffusion », de « propagation », les forces à l'œuvre de l'Etat-nation élaborent les moyens d'une « concentration » de la présence voyageuse. L'outil principal de la mise en œuvre des politiques de ségrégation est la forme la plus « commune » de la gestion des populations : la « vigilance » dont la connotation confère autant à la répression qu'à la protection, comme nous l'avons mentionné plus haut à propos des camps.

Cette excursion au cœur des mécanismes historiques qui ont conduit à normaliser la concentration et l'assignation à des espaces dédiés des populations tsiganes permet de comprendre le changement de paradigme qui s'opère au tournant du XX^{ème} siècle. Comme l'ensemble des Tsiganes sur le territoire national, mais peut-être de manière plus spécifique du fait de leur position transfrontalière¹⁶², les Gitans catalans sont passés du statut de commerçants « migrants » à celui de Bohémiens. Tandis que leurs campements, auparavant inclus dans une économie circulaire (Bernardot M. (et al.), 2016), ont été enserrés dans une logique de cantonnement, puis d'internement, à savoir dans une normalisation de l'état d'exception (Agamben G., 2003) motivée par une dialectique de l'invasion qui s'est développée à l'encontre des migrants à partir du milieu du XIX^{ème} siècle (Bernardot M., 2012).

I.3. DU BIDONVILLE DES BARQUES A LA CITE CHANTAL : VERS UN CANTONNEMENT DES NOMADES DE MONTPELLIER ?

L'intervention publique qui conduit au relogement des Gitans du quartier des Barques dans la cité de transit appelée « cité Chantal » est le fruit d'une succession d'opérations de sélection qui vont conduire une partie d'entre eux à être propulsés vers l'extérieur de la ville, et certains à adopter une logique de défection ou « exit » (Hirschman A. O., 1970) par rapport à ces dispositifs de contrôle proposés en même temps que le logement en dur. Nous avons recours à ce concept d'*exit* consacré par Hirschman car il nous semble préfigurer les revendications et prises de paroles que nous avons eu l'occasion d'observer précisément pour ces familles qui ont été, de gré ou de force, conduites à s'extraire de la ville centre du département. L'*exit* des voyageurs montpelliérains à partir de la construction de la cité Chantal en 1963 va donc se muer en une contestation sourde qui laisse transparaître un attachement profond au territoire héraultais.

1.3.1. Une concurrence résidentielle

Lorsqu'elle enquête (en 1997) auprès des premiers habitants des Barques qui avaient acquis des parcelles de jardins non constructibles (dont certaines en zone inondable) dès 1933, Anna Zisman se retrouve face à des personnes âgées qui évoquent le souvenir ambivalent de la présence des Gitans dans leur quartier, avec qui ils partageaient finalement le même statut d'habitant aux marges de la légalité en dépit de leur rang de propriétaires. « A la manière dont ceux qui se souviennent de cette époque les évoquent aujourd'hui, on

¹⁶² Les Manouches alsaciens sont aussi concernés par cette particularité transfrontalière.

comprend que les gitans ne faisaient pas que partager – ou envahir, selon les points de vue – le territoire des Barques. Ils étaient eux aussi, des acteurs du quartier à qui l'on attribue, *a posteriori*, un rôle de premier plan dans le passé du lotissement. Tantôt dispensateur d'un folklore joyeux et convivial dont le quartier n'aurait jamais perdu le souvenir ni les bienfaits, tantôt témoignages de la mansuétude de leurs voisins propriétaires et sédentaires, tantôt sujet de crainte et de dégoût, les gitans ne sont certes pas présentés aujourd'hui comme des passeurs anodins dans l'histoire du quartier des Barques. Aujourd'hui encore, ils habitent l'esprit des résidents actuels des Barques et constituent un élément significatif de leur lieu de vie. Les gitans sont ceux dont ils ont spontanément envie et besoin de parler s'ils doivent évoquer leur quartier »¹⁶³. Or cette présence gitane aux Barques n'aura duré qu'une dizaine d'années dans le quartier, du fait même de la mobilisation de ces quelques quatorze familles d'ouvriers et artisans qui n'hésitèrent pas à écrire au Préfet, au Président de la République Charles De Gaulle puis au Ministre de la Santé en 1961 afin de « *faire évacuer rapidement et totalement ces indésirables, qui ne sont que des parasites pour la ville de Montpellier, et une source d'infection alors qu'on ne parle que d'hygiène à notre époque* »¹⁶⁴, tout en demandant la viabilisation de leur quartier.

L'enjeu est de taille pour ces quatorze familles, indique Anna Zisman, puisqu'il s'agit pour elles de ne pas être assimilées aux Gitans auprès desquels leur statut de petit accédant à la propriété pèse peu dans l'identification paysagère et populaire du quartier. Sans doute n'est-ce pas un hasard si le seul témoignage qui ne soit pas porté sur le spectre de la pollution et du fantasme se trouve être celui de l'ancienne épicière du quartier (résidente elle-aussi) qui évoque « *une clientèle comme une autre* » parlant des Gitans. Le rapport marchand range les Gitans dans une catégorie plus vaste de clients et, ce faisant, élabore une frontière à partir d'un système d'obligations réciproques entre habitants d'un même quartier. *A contrario*, la volonté des petits propriétaires de faire expulser « *une population gitane importante, sale et fainéante, vivant au détriment de la société d'allocations familiales et de bons du bureau de bienfaisance (alimenté par les contribuables)* »¹⁶⁵ témoigne d'une concurrence résidentielle entre Gitans et « *population ouvrière commerçante et artisanale* »¹⁶⁶. Les Gitans du quartier des Barques s'avèrent être les révélateurs des « contradictions internes » (Douglas M. 2001 : 138) du quartier des Barques, au point qu'on peut supposer que leur présence a facilité la régularisation des parcelles construites illégalement par ces ouvriers, commerçants et artisans. « La viabilisation du quartier des Barques coïncide presque avec l'expulsion de la communauté gitane »¹⁶⁷ indique Anna Zisman. Erigés en tant que « menace » pour la salubrité publique et donc la cohésion urbaine, les Gitans représentèrent

¹⁶³ ZISMAN Anna, op. cit., p. 85.

¹⁶⁴ Extrait d'un courrier adressé au Préfet de l'Hérault par les familles résidentes du quartier des Barques, cité par ZISMAN A. op. cit., p. 86.

¹⁶⁵ Extrait d'un courrier adressé au Président de la République, Charles de Gaulle, par les familles résidentes du quartier des Barques, cité par ZISMAN A. (op. cit.), p. 87.

¹⁶⁶ Ibid.

¹⁶⁷ ZISMAN A., op. cit., p. 85.

simultanément pour ces résidents une opportunité de se positionner en tant que sentinelles de l'ordre public. Leurs réclamations formulées auprès des diverses autorités afin qu'elles purgent le désordre dans « leur » quartier, les positionnèrent à l'échelon de partenaires actifs de la gouvernance de la ville par leur capacité à « maîtriser la présence des Gitans sur leur territoire »¹⁶⁸. Ce « mouvement » des résidents légitimant leur position sur le quartier des Barques par une « remise en mouvement des pauvres » (Bernardot M., 2016a) illustre la manière dont cette question de la gestion des populations indésirables est le fruit d'une mobilisation collective qui ne peut être uniquement incombée à une institution ou un Etat évanescent¹⁶⁹. Au sein d'un espace commun, des luttes de pouvoirs s'immiscent à toutes les strates de la société pour dompter les mécanismes de la répartition humaine qu'elle soit ethnique, de classe ou catégorielle.

1.3.2. Agir par le « care » : l'ébauche d'une politique sociale culturaliste ?

C'est le maire François Delmas qui au cours de son premier mandat (1959-1965) prit les choses en main et accepta – sur proposition d'un groupe d'étudiants catholiques – la construction provisoire d'une cité de transit pour les Gitans, dans la même logique que celle qui prévalut un peu partout en France pour l'hébergement temporaire des rapatriés d'Algérie et des travailleurs immigrés. Un terrain fut retenu à l'entrée ouest de la ville, dans le quartier de Celleneuve près du quartier Figuerolles. Chantal Delmas¹⁷⁰ (qui donna son nom à la cité de transit¹⁷¹) était intervenue dès 1956 sur le quartier des Barques avec son mari Michel Delmas qui faisait partie d'un groupe catholique d'internes de la Faculté de Médecine impliqués sur le quartier notamment pour mettre en place un dispensaire de soins à destination des familles gitanes. « *Ils se retrouvaient là pour assurer des soins médicaux car une grande partie de ces étudiants était en train de faire ses études de médecine. Plus une autre petite équipe qui s'occupait d'affaires... un peu d'apprentissage du français, mais assis par terre avec des cahiers sur les genoux enfin... de façon extrêmement rudimentaire (...). Donc les étudiants apportaient un peu d'aide pour essayer de voir si petit à petit on pouvait les amener à l'école, très très difficile... parce que l'argent étant pratiquement inexistant. Beaucoup étaient pieds nus... enfin c'était vraiment la misère.* » L'opération de relogement des Gitans de la cité des Barques à la cité Chantal fut l'une des premières décrites dans la revue *Etudes Tsiganes* qui dès 1955 entreprit de recenser l'ensemble des

¹⁶⁸ ZISMAN A. op. cit., p. 89.

¹⁶⁹ Cf. à ce sujet la description faite par Jacques Sigot de la manière dont le camp de Montreuil Bellay a pu être occulté par les habitants : SIGOT Jacques, *Ces barbelés oubliés par l'Histoire. Un camp pour les Tsiganes... et les autres : Montreuil Bellay (1940-1945)*, Editions Wallada, Chateaufort-les-Martigues, 1994.

¹⁷⁰ L'homonymie entre le maire et Chantal Delmas nous oblige à préciser l'absence de lien de parenté entre ces deux personnes impliquées dans l'histoire de la cité Chantal.

¹⁷¹ « *On appelle ça « cité Chantal » à cause de moi. Parce que comme j'étais étudiante à l'époque, j'étais sur les Barques pour faire un peu de... Et ensuite j'ai été institt' ici (à l'école gitane devenue APAJ-Centre gitan) deux ans quoi. Donc voilà. Et y'a des gens qui ont voulu donner mon prénom. C'était anecdotique enfin j'veux dire...* » (Chantal Delmas, le 09/11/2016).

initiatives d'entraide envers les Gitans¹⁷². A la demande de la revue *Etudes Tsiganes*, et ce afin de permettre d'éclairer les autres acteurs impliqués ailleurs auprès des Tsiganes, les étudiants de Montpellier exposèrent minutieusement leurs observations de terrain tout en précisant qu'ils s'étaient focalisés sur le quartier des Barques où demeurait la plus grande misère parmi l'ensemble des populations tsiganes résidant à Montpellier. « Un chemin défoncé nous conduit au terrain des « Barques ». La première chose que l'on voit, sur la droite, est le « château ». Quel château ! Quelques couvertures trouées en guise de portes, se détachent sur des ruines ; en haut, sur le côté, un escalier de pierres menace de s'écrouler ; sur le devant, un grand terrain vague paraît servir de dépotoir ; légèrement en contrebas, de vieilles tôles branlantes : ce sont les toits des masures et des campings des Gitans catalans ; dans un creux, longeant une rivière, le Lèze, s'entassent des bicoques : quatre tôles pour les murs et une pour le toit. Derrière le château, habitent des familles espagnoles, françaises non gitanes et quelques gitanes ; le spectacle n'est pas plus réconfortant que tout à l'heure ; ici pas de tôles, mais des cartons en guise de murs qui doivent, assurément, être souvent à renouveler. Certaines familles se sont installées de leur mieux dans les ruines ; il y en a dans des sortes de couloirs ouverts à tous les vents, sans aucune protection ; ils vivent tous plus ou moins au milieu de décombres, car des travaux de démolition ont été commencés sur le terrain où doit s'élever, plus tard, une maison de rapport. Abordons des familles, nous serons sûrement bien accueillis. Dans le château, une épaisse fumée prend à la gorge ; nous voyons mal, mais finissons par distinguer des grabats dispersés dans les coins ; plusieurs familles vivent parfois dans la même pièce et nous distinguons au centre l'infâme petit poêle, cause de notre suffocation. En vain chercherions-nous un autre meuble... Une marmaille de gosses barbouillés et en guenilles nous assaille ; la mère allaite son dernier-né... Il fait très froid l'hiver dans ces grandes salles sombres, difficiles à chauffer, sans autre fermeture qu'un vague morceau de bois ou une couverture et où le vent s'engouffre à son aise. Entrons maintenant dans une roulotte, un « camping » comme ils disent. Il y a une nombreuse famille avec souvent huit à dix gosses, qu'il s'agit de caser dans l'espace si réduit ; pas de chaise pour s'asseoir, pas de lits, mais des planches superposées où chacun s'arrange de son mieux, y compris les petits bébés qui risquent fort, une nuit, d'être étouffés, comme cela s'est déjà produit ! »¹⁷³ La description, emprunte de réalisme, se poursuit avec un soucis ethnographique qui répond à ce besoin de savoir et, sinon de « comprendre », au moins d'entrevoir comment vivent les Gitans¹⁷⁴. Ce document est précieux pour véritablement saisir ce que recouvre la misère de ces familles. Car il ne s'agit pas simplement de la dire ou de la dénoncer, mais là véritablement, de permettre au lecteur de s'immerger par le sensible dans cette ambiance insupportable. Les étudiants de

¹⁷² La première liste nominative de ces initiatives personnelles, essentiellement religieuses et féminines (assistantes sociales, institutrices, infirmières, sœurs), est établie par l'abbé Jean Fleury : FLEURY Jean, « Personnes et groupements s'intéressant aux Tsiganes en France », *Etudes Tsiganes*, 1955, n° 2, pp. 2-8.

¹⁷³ Un groupe d'étudiants, « Les Gitans du terrain des Barques », *Etudes Tsiganes*, 1959, n° 4, p. 9.

¹⁷⁴ Notons que ces descriptions réalisées par des acteurs du secteur caritatif préfigurent l'émergence du champ de la tsiganologie en anthropologie qui se constituera surtout à partir de la fin des années 1960 (Olivera M. et Poueyto J.L., 2018 : 587).

Montpellier se prêtre donc parfaitement à l'exercice prescrit par le comité éditorial d'*Etudes Tsiganes* qui ne consiste pas, prévient l'abbé Jean Fleury, à s'en tenir à des « œuvres d'imagination, qui traitent des Tsiganes comme d'un thème littéraire. (...) Les personnes et groupes que nous avons en vue vivent en contact fréquent avec les Gitans et les Tsiganes et s'efforcent d'améliorer leurs conditions de vie, matérielles, intellectuelles et morales. » (Fleury J., 1955 : 2). La misère et la souffrance, mais aussi leurs corollaires que sont la sollicitude et l'entraide, si elles ont suscité bien des vocations en sciences humaines, restent souvent dissimulées ou aplanies par les considérations sur l'inégalité sociale. Le philosophe Emmanuel Housset propose une analyse phénoménologique de la souffrance à partir du paradoxe qu'elle génère chez l'homme, à savoir un enfermement sur soi comme « épreuve d'une altérité inappropriable » (Housset E., 2011 : 36) ou bien une opportunité d'acquérir une forme de savoir existentiel. « La souffrance est toujours liée à l'épreuve d'une altérité en soi ou hors de soi, elle est une non-coïncidence par laquelle on n'est plus maître de soi, mais livré, exposé à ce qui nous touche. La vie humaine semble ainsi se déployer entre deux possibilités extrêmes : celle de la plus profonde souffrance qui peut suspendre le pouvoir de dire « je » et celle de la peur de la souffrance qui peut conduire au projet fou d'une vie à l'abri de toute souffrance, d'une vie qui serait pure coïncidence à soi et dans laquelle il n'y aurait plus aucune altérité. » (Housset E., 2011 : 36). Ces deux dimensions de la souffrance sont présentes dans les modalités d'expression privilégiées par les voyageurs.

Le texte rédigé par les étudiants de la faculté de médecine de Montpellier témoigne d'une forme d'empathie, du moins de « transmission » de cette souffrance observée qui se répercute en eux sous forme de colère ou d'indignation : « Quel est l'état d'esprit de ces sous-prolétaires ? Ce ne sont pas des révoltés : ils ne peuvent pas lutter. Ils sont résignés, ce qui est peut-être pire. Les habitants des Barques sont sans joie ; mal nourris, mal vêtus, mal logés, au ban de la société, ils sont rejetés de partout sans la moindre considération. Il n'est pas possible de ne pas se poser la question de la responsabilité de la société dont nous faisons partie. Avons-nous le droit de les laisser chasser d'un terrain sans nous soucier de ce qu'ils deviendront ? »¹⁷⁵ Jean Foucart considère que les émotions, loin d'être des manifestations des affects intimes, sont sociales et relationnelles (Foucart J. 2017). L'état de dénuement dans lequel se trouvent les Gitans interpelle non seulement les étudiants en médecine de Montpellier, mais aussi tout un réseau d'acteurs isolés que le comité éditorial d'*Etudes Tsiganes* va tenter de mettre en valeur puis en lien¹⁷⁶. L'implication des bénévoles va connaître par la suite un long processus de reconnaissance qui marquera profondément l'élaboration à venir des politiques publiques françaises dédiées aux gens du voyage. C'est donc à partir d'une économie morale (Fassin D.,

¹⁷⁵ Collectif étudiant, « Les Gitans du terrain des Barques », *Etudes Tsiganes*, 1959, n° 4, p. 10.

¹⁷⁶ La création en 1960 du Comité National d'Information et d'Action Sociales pour les Gens du Voyage et les personnes d'origine nomade (C.N.I.N.) est la concrétisation de ce souhait émis par l'aumônier national catholique des Tsiganes, Jean Fleury, et procède d'une mise en réseau à l'échelon national de l'ensemble des bénévoles et militants intervenant en vue de « soutenir les actions sociales », cf. COSSEE Claire, *Tsiganes et politique. Vers quelle représentation ? Action collective, droit des minorités et citoyenneté*, Thèse de sociologie, Université Paris 8, 2004, pp. 248-249.

2009) que les politiques d'accueil et de prise en compte de la présence des Tsiganes se sont instituées. Le bénévolat catholique, recensé nominativement, région par région ou ville par ville, dès le deuxième numéro de la première année de publication (1955) de la revue *Etude Tsiganes*, fait apparaître une implication essentiellement féminine (infirmières, institutrices, couturières, assistantes sociales, religieuses...) sur un temps suffisamment long¹⁷⁷ pour que cette implication relève d'une forme de militantisme et d'émancipation individuelle, incluant parfois le choix de partager la vie des nomades¹⁷⁸. On observe donc, au travers de cette prise en compte de la souffrance par l'empathie, la participation et l'implication, le déploiement d'une transaction sociale qui, comme le souligne Jean Foucart (2017a, 2017b, 2009), prend place dans l'entre deux. Ces acteurs bénévoles vont en effet ouvrir « des espaces transactionnels et transitionnels, des lieux pour échapper à la radicalité du tout ou rien » (Foucart J., 2017b : 119) et poursuivre sous une autre forme que celle entamée au XIX^{ème} siècle une « publicisation » du mode de vie voyageur s'apparentant cette fois-ci aux pratiques ordinaires du *care* (dévoilement des problématiques sanitaires, des questions d'inégalités homme-femme, des modalités culturelles d'éducation des enfants, etc. pour mieux les solutionner). L'importance accordée à la dimension culturelle dès les premiers témoignages de ces bénévoles, n'est sans doute pas étrangère à cette politique du *care* qui précéda la mise en œuvre des premières politiques publiques à l'égard de ces populations tsiganes. Cette implication par le *care*, fonctionnant à partir d'une logique antagoniste basée sur l'empathie et la transformation sociale, généra des « troubles » qui demeurent insolubles notamment sur la place qui doit être concédée à cette dimension qualifiée de « culturelle » dans les politiques publiques. Une approche en terme d'économie morale permet, d'après Didier Fassin de solutionner certaines des impasses dans lesquelles beaucoup d'analyses tsiganologiques ont pu s'engouffrer en faisant l'impasse d'un questionnement sur cette primauté de l'approche culturaliste dans les politiques sociales dédiées aux gens du voyage. « Là où l'approche en termes culturels tend souvent à circonscrire des systèmes homogènes, les économies morales sont des ensembles instables ou tout au moins fluides traversés par des tensions et des contradictions (les conflits d'émotions et de valeurs opposent autant qu'ils divisent les groupes sociaux constitués, mais également ils se déplacent et se négocient en fonction des circonstances et des configurations). (...) Là où la philosophie et la sociologie morales tendent souvent à penser en termes de faits ou de dilemmes moraux, individualisant les positions et formalisant des oppositions, l'anthropologie des économies morales privilégie plutôt les enjeux et les conflits moraux, leur inscription historique et leur

¹⁷⁷ Plusieurs d'entre elles comme Lucie Peter à Toulon ou Melle Policand à Grenoble se sont impliquées durant toute leur vie adulte auprès des Tsiganes, soit une quarantaine d'années.

¹⁷⁸ C'est le cas de Marguerite Tarride à Toulouse qui « vécut en roulotte avec des Yéniches » (FLEURY Jean, op. cit., p. 4). Mais également durant l'internement, notamment à Montreuil Bellay, Jean Fleury fait mention de « religieuses franciscaines missionnaires de Marie » qui « se sont enfermées au camp, pendant près de trois ans, logeant dans une baraque et Tsiganes internés. Elles devaient être rejointes à la fin de 1943 par deux de nos dévouées institutrices lorraines, Mlles Hubert et Richard, qui, n'ayant pas trouvé de logement en ville, partagèrent elles aussi la vie des détenus. » (FLEURY Jean, op. cit., p. 3).

dimension politique : elle s'intéresse moins à la morale en tant que telle qu'à ce que les confrontations qu'elle suscite nous disent des sociétés que nous étudions. » (Fassin D., 2009 : 1264-1265). Didier Fassin ne parvient pas à définir clairement la mention à la « moralité » qu'il évoque dans son approche. De notre point de vue, l'économie morale met effectivement en tension des droits en référence à un système au sein duquel des individus élaborent, au travers de ces tensions – et ne serait-ce par la faculté de les rendre « visibles » ou « audibles » – des moyens pour une possible reconnaissance dont chacun des protagonistes (qu'il soit bénévole, travailleur social, chercheur, politicien, précaire ou marginal...) parvient à tirer profit.

Ainsi, on peut s'interroger sur ce que vient « réparer » ce succès patent de l'approche culturaliste dans un contexte national qui tend plus à la contention qu'à une véritable reconnaissance des identités communautaires et culturelles. Si cette exception fait office de « contrepartie », nous devons nous interroger sur ce qu'elle vient traduire de la position des Tsiganes dans la société française. Cette dimension culturelle a été un véritable opérateur dans les transactions sociales entre Gadjé et Tsiganes à tous les niveaux d'interaction (interindividuels ou politiques) et est venu concurrencer ou contredire la logique dominante de l'intervention sociale fonctionnant à partir du « droit commun ».

Chantal Delmas, après avoir évoqué les conditions misérables dans lesquelles elle et les autres bénévoles intervenaient dans le quartier des Barques, poursuit son propos : « *Mais c'était pas la misère, comment dirais-je... « triste ». Heu... les familles étaient là, donc aux Barques et nous y avons vu Manitas de Plata à l'époque, mais qui n'était pas du tout connu... parce que sa mère avait une caravane qui était là* » indique Chantal Delmas. La figure de Manitas de Plata, récurrente dans les récits de l'ensemble des témoins des Barques, assoit la popularité du quartier et fournit un exemple glorieux du triomphe de la débrouille et de l'improvisation dont les Gitans auraient le secret. Le registre émotionnel qui sédimente la carrière artistique de quelques Tsiganes devenus célèbres se nourrit aussi de l'imaginaire de la pauvreté. Ainsi, le souvenir des opérations d'ordonnancement urbain et résidentiel (auquel les familles riveraines ont participé) sonne comme une épopée dont l'intrigue – la maîtrise collective de la présence des Gitans – positionne les différents protagonistes à partir du registre de l'incertitude auquel les nomades seraient aguerris. Au point que le fait que les Gitans « partent » s'apparente dans le récit des riverains à une joyeuse banalité corrélée à leur mode de vie. L'une d'entre eux confia ainsi cette anecdote à Anna Zisman : « *Quand on a fait le recensement, oh la la ! Il faut qu'on vous raconte ça ! Pour pouvoir être ensuite relogés à la cité Chantal, ceux qui étaient déjà là ils ont dit aux cousins de Perpignan « venez par ici, on va avoir des logements ! » Je sais pas, de soixante ou quatre-vingt qu'ils étaient ils se sont retrouvés à trois cents ! Et vous savez comment ils ont fait pour les compter les flics ? Ils sont venus un jour aux aurores à cinq heures du matin, ils ont encerclé le quartier et ils ont compté tout le monde. Et ils ont dit, « là maintenant il n'y en n'aura pas un de plus ». »*¹⁷⁹ Et son mari

¹⁷⁹ Cité par ZISMAN A., op. cit., p. 90.

d'ajouter « *On m'avait même demandé de le faire avant eux, parce que je les connaissais tous, moi. Et puis bon, finalement ça s'est fait comme ça* »¹⁸⁰. Cette gestion collective de la présence gitane orchestrée par un dispositif de contrôle diffus (allant des riverains aux forces de l'ordre en passant par les élus et les bénévoles militants) pose les jalons d'une transition du campement au « cantonnement » d'un public cible alors désigné sous l'appellation *instituée* (Ehrenberg A. 2009) de nomades.

1.3.3. La cité de transit et la remise en circulation des voyageurs

Parallèlement à la création de la cité Chantal pour les Gitans du quartier des Barques, un immense plan d'accueil et d'hébergement des rapatriés d'Algérie allait créer un afflux de nouveaux habitants nécessitant la construction de nouveaux quartiers. Les années 1960 marquèrent le début d'une forte expansion urbaine vers l'ouest de la ville de Montpellier, où le foncier était bon marché¹⁸¹. Il faut noter à ce propos qu'un nombre important de Gitans espagnols ayant émigré à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle en Afrique du Nord¹⁸² ont rejoint Marseille à partir de 1956 (indépendance de la Tunisie) et surtout à partir de 1962 en même temps que les Pieds Noirs d'Algérie¹⁸³. Quelques-unes de ces familles de Gitans espagnols s'installeront plus tard à Montpellier, essentiellement dans le quartier de La Paillade à partir de la fin des années 1960. A propos de ces familles gitanes espagnoles rapatriées d'Afrique du Nord, Françoise Arzac note des stratégies d'invisibilisation et de distinction vis-à-vis des autres populations Tsiganes vivant en France¹⁸⁴ qui rendent

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ Soit à l'exact opposé de la zone que Roger Brunet désigne comme « villages de cadres » dans son schéma « Montpellier ville duelle », op. cit.

¹⁸² Claudia Coppola précise que cette émigration des Gitans d'Espagne a démarré à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle pour des motifs de crise agricole. Elle ajoute : « Le gouvernement français concourut également à cet exode par une politique de peuplement du territoire algérien. [...] le mouvement des espagnols, dirigé principalement vers la région d'Oran et s'étalant vers le département algérois, se développa à partir des années 1860 et, entre 1870 et 1890, devint un vrai phénomène de masse. » (COPPOLA Claudia, « *Cosa de Gitano... (Choses de gitans...)* ». *Construction de soi, différenciation et inscription dans l'espace local chez les Gitans d'origine andalouse de Marseille*, Mémoire de Master 2, Centre Norbert Elias, EHESS, 2011, p. 54, cité par AMELLAL Kristel et MICHEL Karine, 2013, p. 17)

¹⁸³ Autour de Marseille le père Francis LESME identifie en 1974 une quinzaine de bidonvilles accueillant des communautés gitanes rapatriées d'Afrique du Nord, notamment celui de la « Campagne Fenouil » à l'Estaque (cf. LESME Francis, « Le monde gitan à Marseille », *Monde gitan*, n° 30, 1974, pp. 1-7). Lire à ce propos les témoignages de Victorine Amaya et Dolorès Santiago recueillis dans le cadre d'une enquête dirigée par Philippe Joutard sur la grande pauvreté d'ATD Quart Monde Provence, in ATD Quart Monde Provence, *Savoir la vie. La grande pauvreté à voix haute*, Edition Quart Monde, collection « Science et service », Marseille, 1987. Pour un regard extérieur et « situé » (emprunt de misérabilisme racisant), cf. BRUN Françoise, « Un bidonville de Gitans rapatriés : la campagne Fenouil, Méditerranée, 5^{ème} année, n° 3, 1964, pp. 243-255.

¹⁸⁴ François Arzac précise en effet qu'« un certain nombre de ces familles cachent soigneusement leur origine gitane, qu'elle considèrent comme un handicap dans la vie quotidienne et préfèrent se présenter comme « espagnoles ». Beaucoup d'entre elles avouent d'ailleurs se trouver bien plus à l'aise au milieu des Pieds-Noirs, voire des Arabes, qu'au voisinage des « romanichels » (Roms, Manouches ou Yéniches) et autres Gens du Voyage (y compris de certains *Gitanos* qui n'ont pas comme elles fait l'expérience d'un séjour prolongé en Afrique du Nord) ; ainsi au pèlerinage des Saintes-Maries, nombre de familles catholiques préfèrent-elles celui de Notre-Dame de Santa-Cruz (du nom d'une

difficile l'identification des zones d'implantation de ces familles. Les Gitans catalans, s'ils sont bien identifiés et donc considérés comme largement représentatifs de cette présence tsigane dans l'ensemble des quartiers dits « gitans » de Montpellier¹⁸⁵, ne sont en effet pas les seuls Tsiganes de Montpellier. Michel Delmas, dans le cadre des journées d'études du C.N.I.N.¹⁸⁶ des 21 et 22 septembre 1970, présente le contexte de cet « essai de relogement collectif (...) [de ces] 48 familles tsiganes, en majorité gitane, d'origine française (pour les Gitans dits « catalans ») ou espagnole, avec quelques familles manouches ou yénish, soit au total 238 personnes. (...) La population du quartier voisin, fait de petites villas, était hostile et les Pouvoirs publics imperméables à toute réflexion et même plutôt opposés à toute solution qui verrait l'implantation d'une manière plus durable des Gitans à Montpellier. (...) Les familles manouches et yénish n'ont pas souhaité être relogée par nos soins. Elles ont, soit repris la route, soit trouvé une habitation par elles-mêmes. » (Delmas M., 1971 : 33). Plutôt qu'un réel refus de la proposition de relogement, on peut supposer que ces familles, minoritaires au sein du bidonville, n'ont pas été admises à postuler à cette proposition par les familles catalanes ; ou qu'elles n'ont pas souhaité partager le même espace de vie que les Gitans catalans avec qui elles avaient cohabité à la cité des Barques. D'ailleurs, Michel Delmas n'est pas sans connaître les tensions qui existent entre les « clans » et que les étudiants – dont il faisait partie – avaient bien identifiées dès les débuts de leur implication aux Barques¹⁸⁷. La question du consentement à l'offre de relogement au sein d'espaces officiellement « gouvernés » par les Gadje se pose ici avec acuité. En effet, il ne s'agit plus là d'*encaper*¹⁸⁸ avec toute la connotation du « gain » ou de l'aubaine qu'exprime cette notion (Bernardot M. (et al.) 2016). Les possibilités d'interactions dans les modes d'organisation intrinsèques au campement vont se trouver « canalisées » ou différées par le « monopole » de la gouvernance publique, du moins de la « gouvernance gadji », étrangère au campement.

statue de la vierge rapatriée d'Algérie) qui draine chaque année vers Nîmes des Pieds-Noirs venus de toute la France. » ARSAC Française, « Les Gitans venus d'Afrique du Nord », *Monde Gitan*, n° 83, 1992, p. 12.

¹⁸⁵ Une note de l'APAJ-centre gitan intitulée « Note de présentation de l'implantation des communautés gitanes dans la ville de Montpellier » (non datée) précise que seules des familles de Gitans catalans ont pu s'implanter dans l'habitat dit « éclaté » (Petit Bard : quelques familles, cité St Martin : quelques familles, Aiguelongue : 10 familles, Candolle et Figuerolles : 25 familles). Tandis que les cités d'habitat « regroupé » hébergent des Gitans catalans (et quelques familles espagnoles) à la Cité Gely (300 familles sur 410 logements) et à Montaubérou (60 familles), des Gitans catalans et des Manouches aux Marels (60 familles), des Manouches à la cité Portalis (20 familles) et des Gitans espagnols, Gitans catalans et des Manouches à la Paillade (60 familles).

¹⁸⁶ Comité National d'Information et d'Action Sociales pour les Gens du Voyage et les personnes d'origine nomade (C.N.I.N.), op. cit.

¹⁸⁷ « Chaque clan est très indépendant à l'égard des autres pour qui il affiche souvent un sentiment mêlé de crainte et de mépris ; il n'est pas rare d'entre dire, s'agissant d'un autre groupe : « ceux-là sont des sauvages... » », collectif d'étudiants, « Les gitans du terrain des Barques », *Etudes Tsiganes*, n° 4, 1959, p. 16.

¹⁸⁸ Victorine Amaya emploie ce terme provençal dans son récit de vie pour indiquer qu'une partie de la famille de son mari a pu tirer son épingle du jeu de leur passage par le bidonville de Marignanne : « ils ont bien encapé, tant mieux pour eux. C'est des gens qui sont bien, ils ont de belles villas et tout. Leurs fils, ils sont tous impeccables. Tant mieux pour eux hein. Je leur souhaite le bonheur. Moi je suis la plus malheureuse, chacun a son destin au monde. » (ATD Quart Monde, 1987 : 108).

Cette gouvernance a démarré très explicitement par le positionnement de la cité de transit hors de la ville, qui allait avoir pour effet d'entraver les possibilités des habitants des Barques de poursuivre leurs activités de chine ; et en amont de cela, des précautions de « vigilance » ont été adressées aux « futurs voisins » de la cité de transit. « Il a fallu tenir compte, évidemment, de l'hostilité du quartier où allaient être relogés ces Gitans. Avant que cela devienne officiel, le quartier était déjà prévenu que les Gitans allaient venir. Ceci explique en partie l'emplacement de la cité au milieu des champs, à un kilomètre du premier centre social et commercial et évidemment, loin du centre ville, lieu où les Gitans pratiquent leur chine et leur petit commerce. » (Delmas M., 1971 : 33). Cette stratégie de gouvernance publique visant à les empêcher d'exercer un mode de subsistance non reconnu (le colportage, le recyclage, le porte-à-porte...) et jugé nocif par le contact qu'il suppose avec la ville et ses habitants, s'inscrit dans la continuité de la conception « improductive » du Bohémien forgée au XIX^{ème} siècle. Si la cité de transit des Gitans n'est pas un camp de « travail » et ne constitue pas pour les pouvoirs publics une « aubaine » dans le sens où l'ont décrit Marc Bernardot, Grégoire Cousin, Arnaud Le Marchand et Béatrice Mésini (2016), elle s'inscrit cependant dans une « économie d'échange » par le fait que les pouvoirs publics spéculent sur la transformation que le relogement doit permettre aux « relogés » d'opérer « sur eux-mêmes ». En effet, la soutenabilité de la cité de transit repose sur une forme de « transaction morale » induite par les normes de construction (espaces réduits et mal insonorisés) et d'usages du logement collectif (respect des frontières entre espaces privatifs et collectifs, inculcation des normes éducatives et d'hygiène, conformation aux rythmes admis de la vie sociale diurne et nocturne, régulation des pratiques domestiques...) ; positionnant les habitants dans des logiques paradoxales d'efforts démesurés pour obtenir, ainsi que l'a démontré Colette Pétonnet (Pétonnet C., 1979), une modique insertion placée sous le sceau de la honte plus que de la réussite. Les moyens prodigués par les pouvoirs publics appellent en réponse un effort « comportemental » qui passe par l'abandon d'un mode de subsistance « précaire » (celui-là même qui a suscité l'attention publique) ; et est la condition d'une insertion professionnelle esquissée comme une gratification ultime (soit un niveau d'opportunité « agréé ») de cette conformation des relogés au modèle de l'autonomisation individuelle (Ehrenberg A, 2009). Nous avons analysé ce processus paradoxal d'insertion « par exclusion temporaire » dans un autre contexte, celui du Village andalou à Bordeaux, dont la particularité était que les Gitans s'étaient installés aux abords de la décharge municipale (qui leur procurait des moyens de subsistance) et étaient donc, de fait, « bien positionnés » au regard des pouvoirs publics qui s'évertuèrent plutôt à déroger aux règles d'urbanisme pour permettre leur implantation dans une zone inondable et polluée (Loiseau G., 2005).

Le passage du campement au camp semble s'opérer par un renversement du rapport d'opportunité, l'enjeu d'aubaine étant présent à la fois dans l'un et dans l'autre comme le soulignent Marc Bernardot (et al). Pour les pouvoirs publics, l'aubaine tient en premier lieu au fait qu'ils conçoivent la population à reloger comme des « nomades » supposant par là-même que la « norme culturelle » à laquelle cette appartenance renvoie autorise

que leur installation puisse se faire hors de la ville. De manière corollaire, cette conception s'accorde avec l'effacement des espaces de vie voyageurs orchestrée par les politiques publiques d'urbanisme. Cette dialectique de la disparition des lieux de mémoire voyageurs s'est appliquée sans exception sur l'ensemble des camps d'internement fréquentés par les nomades en France.

Mais de façon plus significative encore, l'importance que les Tsiganes et les nomades en général accordent à l'absence de marquage des lieux qu'ils occupent est un aspect important qui influe sur les modalités de leur présence dans l'espace commun. Nous allons au cours de cette thèse voir comment sont mises en tension permanente des stratégies de visibilité et d'invisibilité des voyageurs en France, comment la question de leur présence ne peut s'appréhender qu'à partir d'une économie de l'absence. C'est ainsi que leur disparition fait bien souvent office de « monnaie d'échange » dans les transactions sociales qui préludent à leur acceptation.

Le traitement du problème public « gitan » par la création d'une cité de transit à Montpellier fut érigé, aussi bien à Toulouse ou Carcassonne qu'à Avignon, mais également à l'échelle nationale par l'intermédiaire du C.N.I.N., comme un « modèle » d'intervention sociale. Cette modélisation intègre la dimension de la disparition du lieu-même censé opérer, par son aspect transitoire, l'intégration. Si la cité de transit de Montpellier a respecté cette « règle », nombre de lieux « transitoires » dédiés aux populations tsiganes en France à partir des années 1960 perdurent encore ; le mot même de « perdurer » trahissant bien cette tendance à l'effacement et la disparition qui « gouverne » ces lieux.

Extirpés des berges du Lez gagnées par la montée des eaux, c'est dans un contexte d'urgence que les Gitans espagnols et catalans du quartier des Barques prirent possession de la nouvelle Cité Chantal en cours de finition : « *En 63 la cité était pas encore finie de construire. Ca a posé de très gros problèmes, parce que le Lez est monté, et ils se sont retrouvés de nouveau les pieds dans l'eau. Et, ils se sont installés d'autorité* ». ¹⁸⁹

Ce mode d'ouverture de la Cité Chantal est symptomatique d'un *processus voyageur* qui met en tension le principe de nécessité (toujours potentiellement compressible) et celui de l'aubaine (toujours potentiellement extensible). Au Village Andalou à Bordeaux comme à Gare Vieille à Bédarieux et dans beaucoup d'autres espaces voyageurs, la survenue de l'urgence (un incendie, une inondation, une épidémie...) s'est immiscée dans le dénouement de conflits politiques et l'endiguement de situations de précarité, prenant place dans le récit des acteurs au titre d'événement ayant permis de triompher face à l'adversité.

¹⁸⁹ Michel Delmas interviewé dans le cadre d'un documentaire radiophonique réalisé par Benoît Bories diffusé sur RTBF en mai 2018 et mis en ligne : https://www.rtbf.be/lapremiere/article/detail_les-jayes-des-barques-une-immersion-dans-la-communaute-gitane-de-montpellier?id=9917026

En 1963, donc, les habitants de la cité des Barques s’installaient dans une Cité Chantal à peine terminée et composée de 45 logements¹⁹⁰ : « Nous avons bénéficié d’un terrain divisé en deux parties, du point de vue topographique, ce qui nous a permis de séparer deux clans gitans qui ne cohabitaient pas parfaitement, les Catalans et les Espagnols. C’est eux-mêmes qui ont demandé à ne pas être mélangés. Nous n’avons fait que respecter leur désir. » (Delmas M., 1971 : 34).



Photo 12 : Cité Chantal, Montpellier, collection de Chantal et Michel Delmas, 1962 (approximatif)

Cette photo, exposée lors de la commémoration des 50 ans de l’association APAJ-Centre gitan, donne un aperçu de l’environnement de la cité Chantal, située au cœur d’un îlot champêtre.

« Et donc, dans cette cité de Celleneuve, on avait construit des petites maisons qui avaient un... un aspect particulier parce que les gens n’étaient pas habitués à vivre dans des maisons. Donc par exemple, ils ne voulaient pas que les WC soient dans la maison. Donc on avait construit à côté, enfin contre le mur mais y’avait pas de WC, et y’avait pas de porte entre les 3 ou 4 pièces qu’il y avait parce qu’ils avaient peur s’ils étaient enfermés avec une porte. Donc après, petit à petit, ils ont mis des rideaux, enfin ça s’est arrangé. Mais il a fallu faire un gros travail. C’était vraiment, on était partis d’une façon de vivre qui ne pouvait pas

¹⁹⁰ ANONYME, « Le relogement en cités de transit des Gitans de Montpellier et de Carcassonne », *Etudes Tsiganes*, n° 1 et 2, 1969, p. 14

s’habituer directement à la maison, enfin à la façon dont nous on avait conçu les maisons. Il y avait un robinet d’eau seulement à l’extérieur. Parce que là aussi la mairie savait que c’était tout à fait transitoire, une route devait passer, enfin tout un aménagement routier devait être fait à c’t’endroit là. Donc c’était tout à fait temporaire. (...) Bon donc, ça duré une dizaine d’années, le maire a donné 10 ans mais y’avait pas moyen de trouver un autre endroit. (...) Tout ça pour dire un p’tit peu le décalage qu’il y a entre c’que fait une mairie quelle qu’elle soit – c’est pas celle-là – et les besoins qu’il y a avec des familles comme ça. Comme elles n’ont pas d’argent pour payer un loyer ou... enfin très peu. On fait au plus vite et surtout qu’on savait que ce terrain là devait être tout à fait transformé par une route enfin plutôt un rond-point qui allait passer là » insiste Chantal Delmas pour expliciter le processus du « compromis » (Thuderoz C., 2015) qui a fonctionné à tous les échelons de la gestion du problème public.

Le calendrier politique d’extension de la ville débrouilla la confusion oppressante du quartier des Barques. La politique d’aménagement urbain, dans sa visée de stabilisation du territoire de la ville, s’articula à partir du déplacement des Gitans vers un espace intercalaire, un espace « en devenir ».

Cette construction va inaugurer le processus d’insertion de ces familles gitanes dans le cœur de ville, tandis que d’autres familles, manouches notamment, ont « repris la route ». Cette remise en circulation de ceux qui allaient se maintenir dans la misère encore longtemps (Bernardot M., 2016) n’est pas présentée comme étant le fruit d’une expulsion orchestrée par la force publique (même si elle eut lieu¹⁹¹) mais bien plutôt d’une « démarcation » de leur part induite par l’aléas de l’inondation et les « rivalités claniques » qui ont parachevé le tri des familles. Ce qui pose la question des jeux d’acteurs dans ce processus de relogement, notamment au sein du campement des Barques. Ces familles qui ont déserté l’opération de relogement, ces « nomades-exit » pourrions nous dire avec Albert Hirschman, vont cesser d’être appréhendés en tant que « Gitans de Montpellier ». Ils vont d’une certaine manière rejoindre, étendre ou même « déplacer » le *paysage voyageur* aux espaces périphériques de la ville. Progressivement, tout en étant communément désignées en tant que Gitans dans les villages où ils résident, ces familles vont être appréhendées publiquement en tant que « gens du voyage », qui devient la catégorie dominante de traitement de la présence voyageuse à partir des années 1970-1980¹⁹². La création en 1962 de l’association nationale des gens du voyage nomades et sédentaires (ANGVNS) par un personnage aux contours ambigus (tsigane et inspecteur de police, éminemment contesté

¹⁹¹ Le souvenir relaté par la mère de Violette (lors de l’entretien du 31 mai 2016) nous permet de relativiser fortement cette assertion, alors qu’elle évoque une intervention policière brutale qui a dépouillé sa famille de leur caravane.

¹⁹² La terminologie « gens du voyage » est introduite en France dans la circulaire du 20 octobre 1972 du Ministère de l’Équipement prise pour l’application du décret 72-37 du 11 janvier 1972 et des arrêtés du 15 mars 1972 relatifs au stationnement des caravanes. La caravane y est saisie au travers de l’ensemble de ses usages qu’ils soient temporaires ou permanents – impliquant aussi bien les touristes que les travailleurs sur les chantiers ou les commerçants ambulants et gens du voyage – et vise à prendre en compte « les intérêts de ces différentes catégories d’usagers ».

dans ses affiliations ethniques revendiquées¹⁹³), Paul Froment¹⁹⁴, reste totalement invisible des recensions de l'expérience montpelliéraine dans la revue *Etudes Tsiganes*. Pourtant la création de cette association marque bien l'émergence dans le département de cette nouvelle catégorie de population dénommée « gens du voyage » et coïncide avec la préparation du relogement des familles gitanes dans la cité Chantal. Il y a donc une première « bifurcation » qui s'opère sur le plan des catégories publiques consacrées au sein des politiques et initiatives associatives visant à soutenir et accompagner les populations tsiganes. Les familles relogées dans les pavillons de la cité Chantal deviendront le public cible de l'association APAG-centre gitan intervenant sur les « quartiers gitans de Montpellier », notamment la cité de Montaubérou, construite au milieu des années 1980 sur un ancien terrain de camping réaménagé par la ville pour y accueillir les Gitans de la Cité Chantal¹⁹⁵. Tandis que les familles « exit » (logées en caravanes sur la Cité Chantal) relèveront de la catégorie « gens du voyage » en passe d'être entérinée par la loi du 3 janvier 1969¹⁹⁶ et, en même temps qu'elle se verra reléguée dans la périphérie départementale se trouvera placée sous l'égide des autorités préfectorales, à savoir essentiellement les forces de l'ordre et bonnes volontés des autorités locales. Ce mouvement « exit » des gens du voyage répond donc également à une logique de transfert de compétences qui s'exerce au niveau institutionnel et qui consiste à départir une population donnée – qu'on ne peut certes pas qualifier d'homogène mais qui se caractérise par des liens de parenté et alliances – en « publics » distincts. Cette départition a des effets sur les dispositifs d'accès aux droits auxquels peuvent ensuite prétendre avec plus ou moins de facilités

¹⁹³ Avant d'entrer en fonction en tant que médiatrice du département de l'Hérault j'ai été alertée par des membres de l'association Regards de rivalités entre deux représentants tsiganes (dont Paul Froment) se disputant la place au sein de la commission départementale consultative des gens du voyage, au nom de leur respectabilité au sein du milieu tzigane et de leur appartenance ethnique « réelle ».

¹⁹⁴ Le nom a été modifié.

¹⁹⁵ Le fait que la ville choisisse un ancien terrain de camping en maintenant l'organisation spatiale du camping « en forme de croix » est emblématique de la perception de ces populations relogées par la ville, des populations pour lesquelles, tout en déployant un dispositif ostensible d'insertion on ne fait que dilayer cet objectif et suspendre l'inscription territoriale des Gitans. Ainsi, Estelle Panné (chargée de mission de l'APAJ qui intervient à Montaubérou) relate bien le processus : « *C'est un ancien camping qui a été construit sur les emplacements existants mais avec des blocs en dur et donc en forme de croix, comme un camping, et qui a permis de reloger un grand nombre de familles qui venaient de la Cité Chantal. (...) On est en train bah d'faire un ghetto tout simplement. Y'a quand même un mur autour de c'quartier, et un grillage. (...) On le voit pas d'la rue, c'est volontairement dissimulé et heu... (...) C'est un quartier où effectivement y s'passe des choses pas très... légales aussi. C'est un quartier difficile. C'est pas un quartier prioritaire au regard des politiques publiques. (...) Alors que pour moi il regroupe quand même les indicateurs de précarité. (...) Montaubérou heu... c'était quand même censé être un quartier en dur avec tous les équipements nécessaires mais c'est pas du tout ça qui s'est passé. (...) En ce moment nous avec l'association on est en train d'essayer de travailler avec les partenaires pour améliorer la situation et surtout mettre enfin un terme au traitement communautaire du logement c'est-à-dire arrêter de considérer les gens comme des Gitans. » (Extrait du documentaire radiophonique de Benoît Bories, op. cit.)*

¹⁹⁶ Loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe. Cette loi abrogea et actualisa la loi du 16 juillet 1912 relative à l'exercice des professions ambulantes qui avait instauré le port obligatoire des carnets anthropométriques pour les nomades.

les différents publics en question¹⁹⁷. Nous faisons l'hypothèse que cette logique de répartition a été intégrée par les voyageurs qui déclinent leurs identités voyageuses selon des modalités distinctes en fonction des enjeux corrélés à leur présence sur les territoires qu'ils occupent et aux valeurs qu'ils mettent en jeu dans les négociations engagées avec les pouvoirs publics.

Ces familles qu'on appelle « les voyageurs locaux » vont donc prendre place dans un *paysage voyageur* plus diffus, perceptible par touches mêlant étrangeté et proximité ; et dévoilant un tissu humain complexe et foisonnant incluant des précaires non-Tsiganes et les forains. Dans la partie qui suit nous allons nous intéresser à l'hétérogénéité du paysage voyageur contemporain (à partir de la situation héraultaise), en constante évolution depuis les années 2000.

II. LA PERIPHERIE DEPARTEMENTALE : UN PAYSAGE VOYAGEUR COSMOPOLITE ?

II.1. DE L'INVISIBILITE D'UN PEUPLE...

II.1.1. Un département séditieux converti en parc d'attraction

Le département de l'Hérault est souvent défini comme une « terre de passage » et de « brassage tant des hommes que des idées et des pratiques »¹⁹⁸. Nous l'avons déjà évoqué : une multitude de populations d'origines diverses ont circulé le long des rives de la méditerranée et se sont fixées au fil du temps sur cette terre. Sa démarcation dès le XVI^{ème} siècle du monolithisme pontifical par la réforme luthérienne, participe de cette identité cosmopolite du territoire héraultais où les instances du pouvoir central peinent à prendre appui sur des assises institutionnelles fermement ancrées. La viticulture – seule activité agricole prospère de la région depuis le XVIII^{ème} siècle – va être, à partir de l'épidémie de phylloxéra de 1895, un ferment de la mobilisation ouvrière qui aboutira en 1907 à « la révolte des vignerons » réclamant (alors qu'ils ne parvenaient pas à écouler leur production) la suppression des pratiques de sucrage du vin jugées frauduleuses. De cette crise, dont la gestion politique fut nourrie d'une idéologie communarde et Internationaliste¹⁹⁹, va naître un mouvement coopératif viticole sans précédent qui imprégna les représentations du « sudiste » au caractère trempé capable de « résister » à l'emprise de l'Etat et la répression policière²⁰⁰. Ces événements

¹⁹⁷ Par exemple, l'APAG-Centre gitan a joué un rôle important sur le plan éducatif en créant une « école gitane » (cf. infra) qui était connue et reconnue par l'ensemble du tissu institutionnel montpelliérain.

¹⁹⁸ Propos du Président du Département, Kléber Mesquida, en préambule à l'inauguration de l'exposition « Hérault, 2000 ans d'histoire » relayés par *Métropolitain*, 23 octobre 2016.

¹⁹⁹ Cf. CADE Michel, « Traditions identitaires du mouvement ouvrier français dans le Midi rouge, de la fin du XIX^{ème} siècle à nos jours », *Le Mouvement social*, n° 166, 1994/1, pp. 91-105.

²⁰⁰ L'épisode héroïque de la mutinerie du 17^{ème} régiment d'infanterie, constitué majoritairement d'enfants du « pays », provoqua en retour une crise et une remise en question des modalités du recrutement des réservistes et conscrits au sein

constituèrent une pierre supplémentaire dans l'édification d'un imaginaire subversif associé à ce territoire méridional appelé « Midi rouge »²⁰¹ jusqu'à encore récemment. La différence « culturelle » s'imisce particulièrement, dès lors que l'on parle du « sud », dans les modalités de l'expression ou de la mobilisation politique de ses habitants, qui frappent par leur radicalité²⁰², voire leur indépendantisme vis-à-vis d'autres mouvements corporatistes (notamment agricoles) non sudistes (Martin J.-P., 2014). L'emploi de l'occitan dans les revendications s'ajoutant à la perpétuation des pratiques carnavalesques (Fabre D. et Camberoque C., 1977) participe de cette compréhension des mouvements ouvriers-agricoles languedociens en termes culturels, et à la sédimentation d'une mouvance libertaire sur ce territoire, non démentie par le documentaire *Volem rien foutre al País*²⁰³ faisant écho au slogan « Volem viure al país » (nous voulons vivre au pays) emblématique de la légitimation de l'attachement des languedociens à leur territoire. La relation au pouvoir étatique est fortement entachée de ces mouvements et discours visant à « faire entendre » le point de vue et la *manière de vivre* des habitants du sud.

La distance géographique entre le pouvoir parisien et le Midi s'esquisse comme une tension à partir de la conception de la norme qui s'est toujours cristallisée dans les modes d'habiter. Or, ceux-ci vont connaître dans l'Hérault et les départements voisins (concernés par la mission Racine²⁰⁴), un bouleversement phénoménal à partir de la fin des années 1960 du fait de la création étatique d'une nouvelle économie locale (et nationale) : le tourisme balnéaire. La construction massive (et simultanée) de stations concentrée dans une seule région – nécessitant la création de villes-portuaires – pose tout de même la question d'un rapport de force et d'enjeux de pouvoirs orchestrés à partir de la gouvernance territoriale, qui n'est pas sans rappeler les techniques de l'Etat colonial pour établir sa mainmise par la valorisation des territoires supposément « négligés par les indigènes » (Cousin S. et Réau B., 2016 ; L'Estoile (de) B., 2007). Le littoral lagunaire qui était déjà fréquenté de manière « sauvage » par les notables locaux (Cousin S. et Réau B., 2016 : 78) depuis l'avènement des

des forces de l'ordre. A ce sujet, voir Patrick BRUNETEAU, « Le désordre de la répression 1871-1921. Des conscrits aux gendarmes mobiles. » *Genèses*, n° 12, 1993, pp. 30-46.

²⁰¹ L'expression « Midi rouge » apparaît à la suite des élections législatives de 1849 où la portion méridionale bascule du vote blanc au vote rouge. A ce sujet cf. Jean-Jacques BECKER et Gilles CANDAR, « Le Midi rouge est-il bien une réalité ? » (entretien), *Arkheia*, n° 17-18, 2006 [en ligne : <http://www.arkheia-revue.org/Le-Midi-rouge-est-il-bien-une.html>].

²⁰² A ce sujet, les viticulteurs languedociens sont à nouveau sur le devant de la scène, particulièrement sous l'égide du Crav (Comité régional d'action viticole) créé dans les années 1960, comme une émanation proprement activiste de la Confédération générale des vignerons créée en 1907 (devenue CGV du Midi par la suite). Sur les mouvements de contestation agricole en France à partir des années 1960 et le particularisme méridional des luttes agricoles, voir les travaux de Jean-Philippe MARTIN.

²⁰³ Documentaire réalisé par Pierre Carles, Christophe Coello et Stéphane Goxe, CP Production, 107 min, 2007.

²⁰⁴ Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon créée le 18 juin 1963 par décret ministériel pour conduire les grands travaux d'aménagements des principales stations balnéaires du littoral languedocien (Port-Camargue, La Grande-Motte, le Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, St Cyprien) afin de créer 500 000 lits touristiques. Rattachée à la D.A.T.A.R. alors dirigée par Pierre Racine, elle fonctionna jusqu'en 1983 et fut connue sous le nom de « mission Racine » ou « mission Littoral ».

loisirs à la fin du XIX^{ème} siècle (Corbin A., 1995) va être débarrassé de ces pratiques vernaculaires – et de ses moustiques ! - afin de céder la place à un tourisme productif. Les touristes vont donc devenir une « ressource » avec laquelle les héraultais vont devoir composer²⁰⁵. Leur présence, appréhendée de manière paradoxale comme une gêne et une « nécessité » n'a pas été pensée et désirée à l'échelon local. Elle participa pourtant à une véritable reconfiguration du paysage géographique, économique et social du département de l'Hérault et accentua cette identification à une terre de passage et de « brassages » par l'institutionnalisation de l'accueil saisonnier des touristes sur le littoral dès les années 1970.

C'est tout d'abord une clientèle dite « populaire », en adéquation avec la vision que le pouvoir central a de ce territoire, qui va être visée dans ce vaste chantier emblématique des Trente Glorieuses. Les recommandations hygiénistes du « grand air » (Sirost O., 2001) des années 1930 vont se muer à partir des années 1950-1960 en une politique d'émancipation des populations précaires (dont les nomades²⁰⁶) par l'organisation de leur temps libre à des fins éducatives. Un intérêt public pour le « tourisme social » est amorcé mais restera cependant marginal dans la politique gouvernementale et tombera progressivement en désuétude. « Ainsi, l'investissement prévu pour l'hôtellerie dans le cadre du 4^e Plan (1962-1965) est dix fois plus important que celui envisagé pour le tourisme social (terrains de camping, maisons familiales de vacances et villages de vacances). Alors que la promotion du « produit touristique France » est largement mise en œuvre, la « politique sociale des vacances » reste essentiellement une politique de soutien à la création d'hébergements [Commissariat général du Plan, 1966, p. 59] : c'est l'« aide à la pierre ». L'aide directe aux familles permet alors de « remplir » ces hébergements dont le prix de revient par lit est comparable à celui du secteur commercial [Commissariat général du Plan, 1966]. À plusieurs reprises, des années 1950 jusqu'aux années 1970, les agents de l'État en charge du tourisme expriment l'ambiguïté, voire l'inutilité, de la catégorie de « tourisme social » [Commissariat général du Plan, 1971]. »²⁰⁷ La politique nationale en matière de tourisme passe d'une préoccupation pour l'accès aux loisirs et aux vacances en famille des français à une stratégie économique de captation des flux et devises étrangers représentant en 2015 plus de 7% du produit intérieur brut et 2 millions d'emplois non délocalisables (Cousin S. et Réau B., 2016 : 81). Ainsi, rapidement ces infrastructures vont accueillir un tourisme européen (Europe du Nord) puis international. Les plages du Roussillon, qui avaient été le funeste refuge forcé des exilés républicains espagnols et des nomades durant la seconde guerre mondiale, devinrent de hauts lieux de divertissement. Un effet de libération des mœurs

²⁰⁵ « Le littoral du Languedoc-Roussillon recevait 525 000 touristes en 1965, il est passé à quelque 14 millions en 2000 [Py, 2002]. » (in Cousin S. et Réau B., 2016, p. 79.)

²⁰⁶ Une discussion avec une ancienne assistante sociale (rencontrée le 24 novembre 2017 à Vénissieux lors du festival Itinérances tsiganes) rapporte que dans les années 1960, en plein essor de l'éducation populaire, elle parvenait à organiser des séjours de « vacances sociales » à destination de jeunes voyageurs ; ce qui aujourd'hui semblerait quasiment « inconcevable ».

²⁰⁷ COUSIN Saskia et REAU Bertrand, *Sociologie du tourisme*, La Découverte, coll. « Repères », Paris, 2016, p. 80.

accompagna ce processus de marchandisation du littoral. Certains sites, comme le Cap d'Agde, acquirent une notoriété dans les milieux naturistes qui se retrouvèrent pour vivre librement leur « mode de vie » le temps d'un été. Rapidement, l'hédonisme ambiant céda la place au libertinage (Welzer-Lang D., 2001) et aux plaisirs exhibitionnistes et voyeuristes (Beylot J.-M., 2000) qui vinrent peaufiner la réputation séditeuse du sud.

Bientôt l'Hérault ne semble visible qu'au travers de cette saisonnalité instituée par *le temps des touristes* envahissant les plages, les restaurants, les villes et dont la présence gênante voire outrageante est canalisée par de multiples stratégies d'attraction-invisibilisation déployées par les acteurs locaux²⁰⁸. Les forains vont participer à cette grande aventure et vont en être les acteurs méconnus ou « insoupçonnés » mais fort bienvenus, notamment sur la tranche languedocienne du littoral. Les vacances créent en effet le contexte propice à « l'événement permanent » (Crozat D. et Fournier L.S., 2005) qui est précisément le mode opérationnel de l'activité des forains, s'accommodant parfaitement de la conception moderne de la fête fondée sur la circulation individuelle ou familiale et la consommation, plutôt que sur l'ancrage et la distribution. Des alliances vont s'opérer entre acteurs locaux et forains permettant à ces derniers de prospérer dans ce contexte présentant une opportunité de prendre place là où les touristes sont disposés à s'agréger en « public » sur les bancs d'un cirque ou d'un manège. Ils s'établissent dans *l'interstice* entre la plage et le village, s'interposent entre le touriste et l'habitant, étant déjà eux-mêmes au cœur de cette frontière fondatrice de leur « condition cosmopolite » (Agier M., 2013).

Nic Ulmi, qui définit la culture foraine comme « populaire, nomade et vénale » (Ulmi N., 1995 : 6), considère que « l'altérité des forains ne s'enracine pas dans une appartenance ethnique : si les gitans, nomades par antonomase, sont souvent montreurs d'animaux, musiciens itinérants ou diseurs de bonne aventure, ils ne sont jamais que des forains parmi d'autres. (...) Les amuseurs nomades appartiennent bien aux peuples sédentaires, dont il se se sont détachés, arrachés, souvent à la suite de difficultés économiques collectives ou individuelles : lors des crises médiévales comme lors de celles de la fin du XVIIIe et de la fin du XIXe siècle on assiste à la multiplication des activités nomades. L'altérité, l'exotisme des amuseurs nomades sont des caractères acquis, les marques d'une pratique commencée *ex nihilo* ou héritée d'une tradition familiale. »²⁰⁹ Le forain construit véritablement son identité à partir de l'échange et de la marchandisation de productions culturelles hybrides

²⁰⁸ « Devant le scandale que représentait l'exhibition des libertin(e)s sur la plage « coquine », s'est développée une conjonction d'intérêts entre les commerçants et les responsables municipaux visant à invisibiliser des pratiques que la morale réproouve, tout en maintenant la manne financière qu'elles sous-tendent. » (WELZER-LANG Daniel, « L'échangisme : une multisexualité commerciale à forte domination masculine », *Sociétés contemporaines*, vol. 41-42, 2001/1, p. 118.)

²⁰⁹ ULMI Nic, *La culture du champ de foire*, Mémoire de diplôme en histoire économique et sociale, Université de Genève, 1995, p. 27.

qui procurent à la fête foraine ses allures débridées, et parfois honteuses, à l'origine de son succès et de son pouvoir subversif.

Puisant dans une vaste palette émotionnelle allant de l'effroi à l'éclat de rire en passant par le défi, le désir et le scandale, les forains viennent remuer l'instinct grégaire des sédentaires et raviver chez eux une forme d'ensauvagement dont les touristes font précisément leur menu. La mobilité est donc exploitée et marchandisée dans « tous les sens » (Nouhm-Grappe V., 1993 et 1994) par les forains, qui en font une denrée à laquelle non seulement le public prend goût mais « en redemande ». L'électrification est venue renforcer cette fluidité « mobile » des corps devenus « accrocs » aux sensations fortes. « Agent d'acculturation, agent d'échange, le forain est aussi l'opérateur d'une sorte d'auto-réflexivité des cultures populaires. Porteur de changement, éponge imprégnée de facteurs exogènes, il reste toujours aussi un facteur endogène d'innovation, une sorte de ruse par laquelle les cultures populaires rompent le cercle du connu. »²¹⁰

Les parcs d'attraction qui fleurissent sur le littoral languedocien à la suite de l'ouverture des stations balnéaires parachèvent le processus visant à fidéliser et instituer la figure du touriste dans le paysage local. Le rôle clé que jouèrent les forains dans cette mutation économique du littoral de Marseillan et d'Agde a fait d'eux de véritables acteurs du dynamisme héraultais dont la présence n'a jamais été remise en cause par les autorités locales : ils font véritablement partie du paysage. Le désordre créatif de la fête foraine permanente durant la saison estivale absorbe la folie passagère des touristes et préserve l'équilibre social des villages auxquels sont rattachées les stations balnéaires.

S'ils appartiennent aux « gens du voyage », ils jouent surtout sur une déclinaison protéiforme de cette identité tour-à-tour foraine, fêteuse, voyageuse, manouche, tzigane mais aussi profondément locale. Car les forains, qui endossent magistralement le costume de « l'homme-frontière » (Agier M., 2013) sont avant tout de formidables acteurs de la proximité. Où qu'ils soient, ils gagnent leur « place » en déployant tous les ingrédients du « rapprochement » entre la ville et la campagne, entre classes sociales qui se rencontrent et se mélangent dans l'espace de la fête, mais surtout par une connexion constante – soit une « proximité relationnelle » fonctionnant à partir du réseau (Grossetti M., 1998 : 89-90) – tant avec élus municipaux que l'ensemble du milieu forain.

Leur capacité à « fixer » les touristes sur le territoire en a fait des alliés des acteurs économiques locaux, particulièrement à Vias, au Cap d'Agde et à Marseillan pour ce qui concerne le département de l'Hérault. Mais cette aventure ne fut pas sans risques pour les forains, ni sans heurts entre eux, la compétition pour le « territoire » se répercutant sur les réseaux et la nature des alliances.

²¹⁰ Ibid., p. 28.

Alors que j'avais donné rendez-vous à mes deux interlocuteurs chargés de l'accueil des gens du voyage pour la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, dans un café à Vias, Jeanjean de Dole prétextait d'un problème sur son terrain à Bessan pour interpeller Philippe, le médiateur, et s'immiscer dans la conversation. Ainsi, il me raconta le contexte de la création d'Europark en 1982 :

« J : Alors la création du parc a été créée par Monsieur Garon²¹¹, Claude Garon. Et un hiver on vient ici... Bah, c'était pas comme ça, parce que avant ça s'appelait pas Vias-plage, ça s'appelait La Farinette. Avant on appelait ici Farinette, Vias-Farinette. Nous on est, où on est installés, ça s'appelait heu... Farinette. La Farinette. Moi je connaissais parce que deux ans avant j'avais installé heu, un manège que j'avais, enfin un manège... un jeu pour les enfants. Ça s'appelait un « move-balle », fallait envoyer des balles dans la bouche de certains présidents, Amin Dada... Et, donc heu... chaque balle qui tombait donnait des points et on gagnait un lot. Donc heu j'connais d'jà bien la Farinette. Et mon collègue me dit « tiens, on va là-bas ! », et on arrive sur le site... à Vias, moi qui connaissais... j'étais mort de rire. J'dis « quand mes collègues y vont voir le village où c'est qu'on est ». C'est un village hein ! y'a... maintenant y'a 5000 habitants. Mais quand on est arrivés ici y'avait 3000 habitants, 3500 habitants, pas plus. Mais y'avait 36 terrains d'camping ! 35 ou 36 terrains d'camping. Donc c'est ça qui faisait la valeur du... du lieu... et le public. C'que... l'été on se retrouvait avec 80 000, 100 000 personnes.

G : Ouai, ouai.

J : Et on arrive, on passe par une petite route, on arrive. Et tout était inondé ! Et y dit « voilà ! j'vais faire le parc d'attraction là ! »

G : (*rires*)

J : On le regarde : « t'es pas malade toi ? t'es pas fada comme type ? », j'dit « mais oh ! ». J'dis « moi déjà, j'ai pas un sou à mettre dans l'histoire » et deuxièmement j'dis « tu veux nous emmener là ? Mais... déjà qu'on meurt de faim, on va encore deux fois plus mourir ! ». « Non ! Non ! Non... non mais... Bon. ». Alors il nous sort un plan. Il nous fait un plan. On va à la mairie de Vias. A l'époque, le maire c'était Michel Saint Blanca. Et donc on s'donne rendez-vous avec quelques forains en plus...

G : Le maire était avec vous ?

J : Oui, oui. Bien sûr ! Et y dit « voilà... » Alors déjà sur le plan, ça nous plaisait déjà mieux. « Ah ouai c'est bien là... ouai... » (*mime les expressions approbatrices*). Bon c'était moins inondé !

G : Oui, c'est sûr !

J : « Bah qu'est-ce qu'on fait ? Allez, on y va, on fonce... Allez... ». Moi j'me suis occupé bon du staff, restauration, publicité. Mon copain s'est occupé de l'éclairage public, faire en fonction qu'on nous voye, l'autre c'était l'affichage, distribuer les tracts... voilà. Et puis, l'autre collègue qu'on avait... heu... 'fin on était tous ensemble quoi, on était un groupe de copains...

G : Ouai, ouai. Mais tous, vous aviez un pied à terre ici sur Vias ?

J : Non ! On n'avait rien du tout !

²¹¹ Le nom de la personne citée a été modifié.

G : T'avais pas un bout d terrain ?

J : Rien ! Rien (*rigolant*)... rien... rien du tout... zéro... zéro... que l'accord heu... du maire.

G : Vous l'avez tout d'suite ach'té ou y'a eu d'abord une concession ?

J : Non, non, non... bah !

G : Hou la la non... tranquille...

J : 'fin c'est pas moi qui l'ai acheté hein, c'est monsieur Garon.

G : C'est monsieur Garon oui...

J : Voilà. On a fait une première année, deuxième année... troisième année... très dur. Oh la la... Claude il... est... (*injonction d'admiration, puis interrompt sa phrase, interpellé par un autre client du bar*) (...) Ca marchait pas du tout. Et pis heu... bon, on a insisté, persévéré un peu... On a... on a changé... d'emplacements... on a... ça a été tout un trafic quoi. Mais bon, on a t'nu l'coup. Et avec les années, on a monté quelques échelles, quelques échelons en plus, grâce à monsieur Garon parce que... très fort en publicité, heu... le frère peut-être il en était de sa poche... Et, mais bon... vu qu'il l'avait créé, il voulait pas que ça... ça tombe... Et nous... ma foi... Parce que nous on avait quand même lâché une tournée que moi j'avais avec mon manège à droite à gauche. J'faisais l'Vaucluse, j'faisais le Gard, j'faisais Montélimard heu... j'faisais l'Hérault. j'avais du manque à gagner quoi hein... Donc là... (...) Alors ça fait que... on a heu... on a t'nu l'coup quoi... Et... comme Claude c'était un homme, un homme d'affaires, pfff... c'est une bombe. Très malin, intelligent... Très... Si, si, j'y tire mon chapeau. Et ça fait que bah... on a continué dans c'te voie là et pis on... bon, bon on avait des... des... C'est à dire que nous on est arrivés comme concurrents sur les autres parcs d'attraction qu'y avait déjà d'installés sur l'Hérault. Donc Marseillan et le Cap d'Agde. Donc nous on est arrivés en troisième position, ça a posé heu... un peu des problèmes.

G : Hé oui...

J : malgré qu'c'était (*tousse*) on était... qu'on était amis quoi (*ému, la voix éraillée*).

G : C'était des histoires voilà de... un peu de...

J : Bèh oui... tu viens tremper ma... ta tartine de pain dans mon bol quoi. Voyez c'que j'veux dire ?

G : Bien sûr.

J : J'suis un peu ému là-d'ssus parce que...

G : Ah ouai... ça vous... vous avez perdu des amis par rapport à ça ?

J : (*Signe affirmatif de la tête*)

G : Ah ouai.

J : Mais bon, comme j'étais engagé, j'pouvais plus faire marche arrière.

G : Ouai, ouai.

J : Mais après bon, c'est reconstruit, ça s'est refait... Parce qu'en fin d' compte c'est pas à moi qu'on en voulait. C'est au créateur... voilà. Parce que moi j'les connaissais tous.

G : Et le créateur était moins impliqué dans ces réseaux locaux c'est ça ?

J : Ah bah... Pas du tout ! Très très mal impliqué. Il avait rien à faire ici.

G : Et ça vous l'avez pas vu venir vous ? Enfin, vous vous êtes pas méfié de ça ?

J : Bah, c'est-à-dire que moi j'connaissais déjà toutes les autres personnes. Alors j'me suis dit heu... ça va p't-êt' pas poser d'problème... Mais malheureusement si.

G : Si. Y'a eu un vrai, une vraie concurrence...

J : Ah y'a eu... y'a eu des fois ça a été même heu... assez loin quoi. Et, comme Claude était associé... pas associé, j'ai jamais été associé avec lui. On était bien amis. On était amis. Maint'nant on l'est (*sourire*)...

G : plus trop...

J : ...beaucoup moins. Bah... comment dire... l'amitié s'arrête quand l'argent commence (*ému*). Alors j'étais... un peu son garde du corps quoi si l'on peut dire (*renifle*). C'est pour ça qu'ça a pas été plus loin. »²¹²

Au travers de ce témoignage on perçoit à quel point l'installation de ces parcs d'attraction fut aussi le théâtre de conflits larvés à l'intérieur du milieu forain où les autorités et populations locales ne s'immiscèrent que par nécessité. La question de la sécurité des fêtes foraines, qui ne semble pas être un sujet de prédilection chez les rares chercheurs qui s'intéressent aux forains, a été aussi abordée par notre interlocuteur sous l'angle de la régulation que les forains doivent assurer pour se prémunir des visiteurs malveillants ; et qui est décuplée au fur et à mesure que les fêtes s'éloignent des centres-villes, comme c'est la tendance actuellement. C'est donc aussi une proximité constante avec les marges délictueuses que les forains assument de part leur position sociale frontalière, et qui participe de leur affiliation aux cercles concentriques du « local » et à la banalisation de leur présence.

De ce nomadisme-là, s'accommodant des différents registres de *libertés* ayant germé sur le territoire de l'Hérault pour mieux s'y implanter, les pouvoirs publics ne font pas cas. C'est davantage lorsqu'ils accèdent à la propriété, non pas pour y établir un parc d'attraction (sur un terrain inondable comme le relate Jeanjean), mais pour vivre selon un mode de vie qui s'apparente dans la bouche des élus locaux au terme péjoratif de « cabanisation », que les forains vont *apparaître*, parmi d'autres habitants du territoire héraultais, en tant que « problème public » et dans un domaine séparé de la sphère économique : l'urbanisme.

²¹² Jeanjean de Dole, 22 octobre 2015, Vias.

II.1.2. La cabanisation ou le « bric-à-brac » résidentiel d'un peuple à la dérive

S'il est communément admis que les cabanes, mazets, baraques et cabanons font partie de l'habitat vernaculaire languedocien (Cadoret A. et Lavaud-Letilleul V., 2013 ; Marconot J.-M., 1997 ; Rotschi A. et al., 2006 ; BRL, 2004), la cabanisation dénote une mutation diffuse de ces pratiques saisonnières²¹³ qui tient à ce que John Dewey appelle des « initiatives privées » qui sont autant de déviations par rapport à la coutume (Dewey J., 2010 (1927)). Les transactions avec les touristes ont là aussi joué un rôle déterminant dans le développement de ce phénomène perçu comme une dérégulation dont les premiers « symptômes » remontent au début des années 1970 (Buhot C. et Gérard Y., 2012 ; Geindre F. et al., 2009). La bétonisation du littoral corrélée à une nouvelle crise viticole positionna le foncier comme une « variable d'ajustement » dans l'économie locale ; dénotant une tension de plus en plus marquée entre économies de la débrouille²¹⁴ et politiques européenne (primes d'arrachage des vignes) et nationale (industrialisation de l'agriculture) de restructuration du territoire (Gavignaud-Fontaine G. 1998).

Devenue une composante du territoire, la cabanisation n'en est pas moins difficile à déchiffrer (Le Marchand A., 2011 et 2007) en ce qu'elle procède d'un « phénomène dual : entre l'habitat de loisirs, dont l'occupation est temporaire, et le logement précaire, dont l'utilisation est permanente »²¹⁵. Plus largement, ce sont des pratiques de négociation de la norme de l'habitat qui s'exercent au travers de rapports de pouvoirs, dont certaines catégories d'habitants (propriétaires autochtones et notables) se repaissent du fait même qu'elles renforcent leur suprématie territoriale (Croizat D., 2016). La cabanisation inclut donc une variante moins visible, moins dénoncée et exclue de la compréhension du phénomène en tant que « problème public » : celui des villas construites sans permis.

Si la mutation des terres agricoles en terrains de loisirs et campings fut belle et bien planifiée, tel ne fut pas le cas des usages et des pratiques que ces nouveaux espaces de vie allaient engendrer et qui sont constamment mis en cause dès qu'on parle de cabanisation. C'est qu'effectivement les pratiques habitantes pointées au travers de la « cabanisation » ressortent d'un procès de sociation (Bonnafox F. et Mésini B., 2016) arrimé à une logique d'autoproduction et de proximité ; qui établissent une filiation avec le registre de la justice sociale (Rawls J., 1971) étayé sur une argumentation critique du libéralisme (Le Marchand A., 2011). A partir des années 2000, ce sont ces usagers néo-résidents dérivés du tourisme dits « cabaniers de Vias » qui vont porter

²¹³ Les cabanons de pêcheurs et ostréiculteurs ainsi que les abris de chasse et mazet agricoles remplissent des fonctions auxiliaires de l'habitat, liées aux activités économiques et de détente.

²¹⁴ Les viticulteurs de la région Languedoc-Roussillon sont de petits propriétaires (une forte majorité d'exploitations viticoles héraultaises sont inférieures à 5 hectares en 1970) et/ou des ouvriers qui exercent cette activité dans le cadre d'une économie d'appoint.

²¹⁵ BUHOT Clotilde et GERARD Yann, « Politiques d'aménagement et élus sur le littoral. Le camping-caravaning sur parcelles privées : vraies questions, faux problèmes ? », *Norôis*, n° 225, 2012/4, p. 65.

le mode de vie en habitat léger comme un « droit » (acquis d'une relative ancienneté corrélée à des formes de tolérances des pouvoirs publics) et amorcer la prise en compte de la « cabanisation » comme un problème public (Gusfield J., 1981). Mais les cabaniers ne peuvent pour autant être désignés en tant que « public cible » d'une politique gouvernementale pour une série de facteurs qui ont trait notamment à la multiplication contemporaine et l'hétérogénéité des modes d'habitat alternatifs (Cousin G et Loiseau L. 2016 ; Bernardot M., Le Marchand A. et Santana Bucio C., 2016 ; Lion G., 2015 ; Léonard J.L. et Got P., 2010 ; Poulain F., 2009) et aux contradictions morales inhérentes au fait que la cabanisation soit une « excroissance » du tourisme de plein air (qui lui ne peut être mis en cause). La cabanisation en tant que problème public est bien plus appréhendée comme un phénomène portant préjudice au bien commun (territoire partagé, ressources naturelles) que comme un problème humain. Disons plus précisément que la question du comportement est centrale dans l'identification du « problème public » de la cabanisation et que celui-ci a trait au rapport que ces habitants entretiennent à l'environnement (Bonnafox F. et Mésini B., 2016). Cette observation – qui vaut également pour la sédentarisation des gens du voyage – tient au fait que ces pratiques d'ancrages sont perçues sous l'angle de la « précarité » avant tout par le fait qu'elles inversent la norme *mobile* à laquelle sont rattachés ces « résidents », tour-à-tour perçus comme touristes ou gens du voyage.

La référence à la résidence (dérivant du latin *sedere* : s'asseoir) porte l'accent sur l'implication que comporte le fait de s'établir de manière temporaire dans un lieu quelconque. En effet, le préfixe *re-* qui compose ce terme de résidence concourt à l'amplification de la notion racinaire *sedere* (dont dérive également le mot « sédentaire ») en ce sens qu'il induit de « continuer dans le même sens le mouvement primitif en l'amplifiant pour le poursuivre au fond des choses, en s'y impliquant (c'est là la « valeur intensive » des dictionnaires) ou en compensant un mouvement d'ordre détriminaire, suivant le cas. »²¹⁶ L'idée de compenser le fait que le lieu où l'on *réside* n'est pas le « chez soi », n'est pas le « domicile », est en effet présente dans cette notion de résidence. L'analyse étymologique nous conduit enfin sur la piste du résiduel, comprenant deux orientations *a priori* antagonistes, si l'on s'en tient à une vision sociologique, pour penser que la résidence puisse convenir à désigner aussi bien celles du riche que celle du pauvre. C'est donc le surplus et *ce que l'on en fait* qui est au cœur de l'imbroglio moral de la résidentialité. La cabanisation, bien évidemment, n'est pas en reste sur cet aspect du surplus et du résidu qu'elle tend plutôt à renforcer par sa matérialité fondée sur la récupération, par ses sociabilités jugées improductives, mais aussi par l'attitude qualifiée de « laxiste » des pouvoirs publics qui « laissent faire ». Plus encore, ce qui rend la cabanisation profondément inconvenante sont ces stratégies que déploient régulièrement ses protagonistes pour *rester*, allant jusqu'à coopérer avec les pouvoirs publics de manière à réguler les méfaits consécutifs à la mise en pratique de l'utopie (Nicolas L., 2016).

²¹⁶ WEILL Isabelle, « Re-, dans tous ses états, un préfixe marquant l'aspect implicatif, *Linx*, n° 60, 2009, p. 123.

De ce rapport de force difficile à situer (multiplicité d'acteurs, de lieux, de pratiques) et donc à canaliser, les gens du voyage ont hérité les prémisses de la causalité. Durant l'étude que nous avons réalisée sur l'habitat léger et mobile dans la région Languedoc-Roussillon, notre interlocutrice du service juridique de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault estimait que 60% des procédures pénales engagées par les collectivités dans le cadre de la cabanisation ciblaient les gens du voyage (LERIS, 2016 : 5-6). S'ils font indubitablement partie des acteurs de la cabanisation, ils n'en constituent tout aussi bien qu'une infime partie. Il suffit pour s'en convaincre de parcourir la vaste littérature sociologique, géographique et ethnologique produite sur ce sujet pour constater que la cabanisation n'est pas associée aux gens du voyage mais bien plus aux marges populaires, excentriques et précaires. Il faut cibler les recherches à partir du terme de « sédentarisation » pour trouver une forme de corrélation (pas toujours explicitement mentionnée) entre les modes d'habiter des populations tsiganes et ladite « cabanisation ». Le contentieux n'offre donc qu'une vision partielle et partielle de la réalité de ces pratiques et formes de vie.

C'est que la résidentialité des gens du voyage est moins bien acquise que celle des néo-résidents et saisonniers en camion par le fait même qu'on leur attribue, par principe, une mobilité centrifuge. De ce fait, la mobilité de la caravane des gens du voyage est bien plus facile à *activer* que celle du camion, de la yourte de la caravane, du chalet ou du mobil-home des néo-résidents dans l'esprit des élus, qui considèrent que ces derniers s'établissent dans un esprit de « conquête » en ce sens que leur existence se nourrit de ce qu'ils font *avec* le territoire (Stock M., 2015 ; Certeau M. de, 1990). Sans compter que cette mobilité instituée dans un mode de vie publiquement identifié par le voyage dresse un plan « tout trouvé » pour éradiquer l'ensemble du « problème public » qu'est la cabanisation. John Dewey, dans son ouvrage *Le public et ses problèmes*, nous apprend que les règles de droit sont établies de manière à rendre prévisibles les conséquences des actes des individus, des citoyens.

Ainsi, la catégorie administrative « gens du voyage » *fixe* la mobilité non pas pour l'ériger comme principe absolu mais dans une perspective préventive visant à anticiper autant que faire se peut les incertitudes et les « conséquences indirectes, étendues et persistantes »²¹⁷ que comporte un mode de vie itinérant dans un ensemble social plus vaste. L'enjeu requis par l'emploi de l'article « du » (par définition limitatif, inextensible) dans l'expression « gens du voyage » fut de parvenir à instituer et reconnaître « un » mode de vie identifié publiquement de manière à limiter l'extension des possibilités de vivre la mobilité²¹⁸. C'est ainsi que les Gitans des Barques et de la cité Chantal se sont retrouvés encodés en tant que « gens du voyage » une fois qu'ils se sont installés dans les zones périphériques de la ville et du département. Bien souvent ces Gitans ou « gens du voyage » dits « locaux » ont adopté une mobilité géographiquement restreinte et contrainte par

²¹⁷ DEWEY John, *Le public et ses problèmes*, trad. Joëlle Zask, Gallimard, coll. « Folio-essai », Paris, 2010 (1927), p. 95.

²¹⁸ La catégorisation de la mobilité est historiquement récurrente et s'applique essentiellement aux « indigents ».

une mécanique de l'expulsion. Alors qu'ils changent régulièrement de lieu d'installation et qu'ils occupent les espaces les plus reculés (et souvent difficilement viables), ces gens du voyage sont connus et « identifiés » contrairement à d'autres populations, comme les résidents de terrains de camping à l'année (donc établis sur des sites bien identifiés) qui demeurent largement occultés des pouvoirs publics. Ce simple constat témoigne de l'élasticité de la notion de « proximité » selon les stratégies d'acteurs en jeu.

Le contexte de cette thèse nous a conduit à observer les limites du principe de « non extension » des formes de la mobilité et les tentatives manifestes d'une série d'acteurs d'opérer des bifurcations (White H., 2011) à partir de cette notion catégorielle publique de « gens du voyage ». Ce processus vient creuser les intrications du mode de vie des gens du voyage avec le problème public de la cabanisation. S'il procède d'une conception écologique de l'habiter (Bonnafox F. et Mésini B., 2016 ; Radkowski G.-H., 2002, Pruvost G., 2013), le mouvement associatif des habitants de logements éphémères et mobiles²¹⁹ tend à se figer dans une vision de plus en plus juridique qui témoigne d'une technicisation du débat pour la reconnaissance de modes de vie alternatifs, mais aussi de stratégies de rapprochement et d'inclusion de nouvelles formes de vies mobiles dans le socle catégoriel « gens du voyage ». A partir de ce socle, la logique *dérivée* – particulièrement opérante dans les représentations de la mobilité (Bernardot M. 2016) – est décelable aussi bien dans les discours de justification (Boltanski L. et Thévenot L., 1991) des pouvoirs publics (dérivation centripète) que dans ceux des militants de l'habitat léger et mobile (dérivation centrifuge).

En effet, les gens du voyage ont acquis et possèdent dorénavant la stabilité nécessaire à la poursuite d'un mode de vie mobile. Cette stabilité (qui prend aussi la forme d'une injonction) est telle que la mobilité n'est plus exigée « en pratique » pour être admise comme telle. La caravane à elle seule pourvoit ce gage de mobilité des populations tsiganes. En ce sens, la catégorie « gens du voyage » fait « bloc » dans le milieu récemment constitué de l'habitat léger et mobile sans pour autant que les voyageurs tsiganes soient réellement actifs dans ces mouvements associatifs. Cette catégorie administrative permet en effet à la logique répressive un cadre réglementaire dérogatoire (notamment celui du terrain familial²²⁰) qui offre prise aux expérimentations dans lesquelles sont, de fait, engagés l'ensemble des habitants légers mobiles selon une logique disséminatrice et divergente (Pruvost G., 2015 ; Mésini B., 2008) que les militants alternatifs visent à

²¹⁹ Ce mouvement est essentiellement porté par l'association HALEM qui a choisi d'intégrer les gens du voyage dans la lutte, contrairement à d'autres mouvements (plus minoritaires) se revendiquant de l'écologie qui tendent à se démarquer de cette population perçue au travers de ses activités polluantes (ferraillage notamment).

²²⁰ En effet, la circulaire relative aux terrains familiaux des gens du voyage (circulaire UHC/IUH1/26 n° 2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs) a été le premier outil juridique fédérateur sur lequel se sont épanchés dès 2006 les militants des réseaux associatifs de l'habitat léger et mobile et qui ont donné lieu, à l'issue des rencontres de l'habitat choisi organisées par Halem en 2008 à St Jean-du-Gard, à un manifeste intitulé « Terrains familiaux, terrains de vie. Proposition d'évolution des textes en vigueur » [en ligne : <http://www.halemfrance.org/IMG/pdf/terrainsdeviehalemversion0208.pdf>].

rassembler et à unifier par la « convergence des luttes ». Les leçons du contentieux juridique laissent entendre à ces innovateurs de l’habitat alternatif qu’ils sont, sans le savoir, des « dérivés » de la mobilité instituée par l’ethnisation du nomadisme des Tsiganes. Ce dialogue entre pouvoirs publics, représentants de la loi et acteurs civils tend ainsi à ramener sans cesse la catégorie publique de gens du voyage pour juger l’infraction liée à la résidence mobile. Cette tendance témoigne de la contrainte qu’exerce sur le réel le besoin de désigner une « problématique » (Dewey J., 1967) dès lors qu’elle se caractérise par une forte hétérogénéité de pratiques. Et cette contrainte doit aussi être analysée à partir de ses effets rétroactifs sur les biographies personnelles qui s’opèrent par des « prises de conscience » qui n’ont rien d’intime nous rappelle Daniel Céfaï et qui, au contraire, tendent à établir des corrélations entre des éléments tirés de l’expérience personnelle et « des systèmes de typifications impersonnelles et anonymes de l’expérience publique »²²¹. On peut s’interroger, dans la continuité de ces observations et en restant sur le sujet de l’extension de la catégorie publique de gens du voyage, « moyennant quels processus les réserves d’expérience personnelle, mobilisées dans le traitement de situations problématiques dans la vie quotidienne, enrichissent-elles en retour l’expérience publique ? »²²²

Un premier élément de réponse s’esquisse à partir de la dialectique du « choisi / subi » de l’habitat mobile sur laquelle s’est focalisé le débat public. Celle-ci infère le principe de « rupture » duquel procèdent les mobilités émergentes²²³, et renvoie à la question de la valeur que les habitants attribuent à leurs expériences de vie et aux contextes *constraints* dans lesquelles celles-ci se déroulent (LERIS, 2016 : 13 ; Spitz J.-F., 2010 : 53). D’une certaine manière, l’habitat mobile ne peut être pensé indépendamment de sa force motrice. Il semble doté d’une capacité d’agir dans un même élan l’environnement qui l’accueille et les individus ou collectifs qui le manipulent et gèrent ses contraintes. Ces interactions interfèrent dans les processus d’identification procédant de ruptures, de renouements et de recompositions qui sont déjà en germe en amont de la décision de vivre en habitat mobile.

Les modes de vie mobiles émergents les plus aptes à s’affranchir du carcan monolithique de « gens du voyage » semblent être ceux qui sont portés par des mouvements culturels communautaires (non ethniques) tels que celui des new-travellers (Reitz M. 2016 ; Frediani M., 2009) perçus par les acteurs publics à partir de la catégorie socio-économique de « saisonniers en camions », et les camping-caristes (majoritairement retraités) qui sont appréhendés au travers de la vaste catégorie de touriste. Si les premiers tendent en France à

²²¹ CEFAÏ Daniel, « L’expérience des publics : institution et réflexivité », *EspaceTemps.net*, Travaux, 04/03/2013 [en ligne : <https://www.espacetemps.net/articles/lexperience-des-publics-institution-et-reflexivite/>].

²²² Ibid.

²²³ Le divorce (souvent invoqué dans les récits de vie des habitants de logements éphémères et mobiles), l’entrée dans la vie active des jeunes saisonniers en camion, tout comme le passage à la retraite comme point de départ d’un mode de vie en camping-car coïncident à des périodes de ruptures et de transitions que la mobilité vient « accompagner ».

se désigner comme gens du voyage tout en refusant les aires d'accueil, les seconds tendent au contraire à se dégager de toute confusion avec les gens du voyage, tout en réclamant des aires de camping-car. Ces deux cas révèlent une tendance très nette à la multiplication des espaces de vie voyageurs par segmentation des publics. Ces espaces qui dérivent tous du modèle de la « place désignée »²²⁴ renvoient à la fois au caractère trivial des besoins élémentaires des usagers, et à la nécessité qu'ils expriment d'être appréhendés distinctement les uns des autres en fonction qu'ils se réclament d'une mobilité d'agrément ou de nécessité. Il est étonnant de constater à ce stade que les « néo » habitants mobiles procèdent peu ou prou de la même manière que les forains quant au rapport qu'ils estiment juste d'établir avec la catégorie « gens du voyage » : elle fait partie des possibles (selon les circonstances) mais ne s'y résout pas. Elle participe de la définition publique de ce que l'on est, mais ne suffit pas amorcer un véritable principe d'identification.

Si l'habitat mobile en tant qu'objet juridique est insuffisant à définir « la caravane des gens du voyage » c'est que celle-ci procède aussi d'usages sociaux et culturels. Dans quelle mesure la publicisation de ces usages privés de l'habitat participe-t-elle à l'édification d'une reconnaissance des modes de vie en habitat léger et mobile ?

II.2. ...A LA VISIBILITE D'UN PUBLIC

II.2.1. L'aire d'accueil ou l'extraction des voyageurs du paysage vernaculaire

Notre présentation des variantes de la présence voyageuse dans le département de l'Hérault s'achève enfin – nous y venons – par les espaces dédiés aux gens du voyage, promus par une politique d'accueil qui s'est élaborée en France à partir des années 1990 dans le cadre de la loi visant à la mise en œuvre du droit au logement, appelée aussi loi Besson I, dont le dernier article incitait « toute commune de plus de 5000 habitants [à prévoir] les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur son territoire, par la réservation de terrains aménagés à cet effet »²²⁵. Le modèle qui préfigure la création de tels espaces n'est autre que celui de la « place désignée » co-produit par la nature des échanges et du compromis entre nomades et sédentaires.

Cette « place désignée » mérite qu'on s'y arrête un instant. La notion de « désignation » renvoie ici à l'assignation opérée par le pouvoir local sur les voyageurs ; mais aussi à un « gain », une concession que les voyageurs ont pu obtenir en guise d'acceptation de leur présence sur ce territoire. Cette dimension que l'on retrouve dès les prémises du campement (Bernardot et al., 2016) est déterminante pour comprendre la construction du rapport à l'espace et au pouvoir des voyageurs. La « place désignée », alors qu'elle procède d'une co-gestion de la problématique de la halte entre voyageurs et pouvoirs publics, ne relève pas du sens

²²⁴ Expression utilisée par les gens du voyage pour évoquer l'espace sur lequel leur présence est tolérée ou sommairement aménagée sur un territoire communal.

²²⁵ Article 28 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 créée sous l'égide de Louis Besson alors ministre délégué chargé du logement.

commun mais bien uniquement du « parler voyageur ». Esquissant la direction que « tous » sont supposés prendre pour s'installer sur une commune, la « place désignée » exprime bien une conformation collective, régulière, routinisée en somme, de l'ensemble des gens du voyage à un ordonnancement spatial. Et cette conformation opère bien plus par le réseau voyageur que par la répétition de cet « ordre » ; car « une minorité active a besoin de conformité parmi ses membres pour pouvoir agir et être perçue comme cohérente. C'est la clé de son succès potentiel auprès de la majorité. »²²⁶

La « place désignée » ainsi instituée s'apparente donc déjà une forme d'acquis social et spatial qui prend le pli d'une *convention* intégrée aux pratiques de l'habiter dans un contexte de nomadisme. Habiter lorsqu'on est voyageur ne peut se réduire à une activité de l'entre-soi ou à la sphère privée. C'est un point important pour dérouler notre fil à partir de la question de la visibilité. Car cette routinisation qui conduit les voyageurs à la « place désignée », en même temps qu'elle souligne l'importance de l'interaction entre voyageurs et pouvoirs locaux, tend à la circonscrire à tous les niveaux (spatial, temporel et humain). Des étapes de face-à-face sont ainsi épargnées aux élus et à l'ensemble du personnel municipal, et confiée aux policiers municipaux. Ainsi, c'est la maîtrise des conditions de la rencontre qui est en jeu dans l'institutionnalisation de cet espace voyageur. Déporté dans un espace communal abandonné ou disqualifié, reporté à une temporalité décidée par les pouvoirs locaux et non uniquement par les voyageurs, et confié aux forces de l'ordre, le face-à-face est non seulement sécurisé, mais aussi « optimisé » de manière à ce que les décisions et engagements qui en résultent (date de départ, réparation des méfaits comme par exemple la pollution liée aux activités de ferrailages...) penchent en faveur du pouvoir municipal.

L'ensemble de processus de rationalisation de la présence des gens du voyage tend en effet – et c'est une fonction cruciale sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir – à désamorcer les tensions, à contenir et réprimer les surplus et sursaut émotionnels corrélés à la déstabilisation de l'espace habité que suscite leur installation. Un arsenal de contention s'amorce donc avec l'établissement des places désignées, selon un principe que retiendra l'aire d'accueil instituée par la loi Besson II du 5 juillet 2000²²⁷ qui définit des obligations des communes en matière d'accueil des « personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles ». Cette loi vient donc préciser et même renforcer cette association entre l'habitat mobile et la catégorie « gens du voyage ». Dans le même temps, cette loi n'érige pas le nomadisme comme un principe absolu mais reconnaît l'existence d'un mode de vie associé à cet habitat mobile en employant la formule « traditionnel » pour le qualifier. Cette appellation d'habitat traditionnel, si elle résout ponctuellement la question de la prise en compte d'un particularisme culturel puissant – puisqu'il se décline par des « manières de faire » à chaque instant du quotidien – ne va pas sans poser un certain

²²⁶ BAUER Martin W., « Le fait accompli et son influence sociale », *Diogène*, n° 207, 2007/1, p. 82.

²²⁷ Loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

nombre de problèmes au sein d'une gouvernance républicaine. Ce travers élaboré par l'institution pour compenser la difficulté à gérer une présence « impensée », qui plus est « imprévisible », est biaisé et constitue une belle brèche dont se sont emparés les militants de l'habitat mobile. Cependant, nous devons considérer le poids historique et sociologique d'une telle prise en considération et ce qu'elle vient « traduire » dans un langage institutionnel. Dans un contexte qui méconnaît l'existence de minorités ethniques, l'habitat mobile doit bien entendu être appréhendé en tant que « dérivé » des collectifs qui en ont l'usage, tout autant qu'il offre une prise sur ces groupes. On peut s'interroger sur la causalité d'une telle nécessité publique de nommer les gens du voyage au travers d'une catégorie instituée. Provient-elle strictement de l'administration elle-même ou est-elle le résultat d'une stratégie plus générale incluant la volonté des groupes voyageurs à être traités de manière spécifique ? La création d'une catégorie administrative publique de « gens du voyage » procède non seulement d'une impossibilité matérielle de les ignorer (ou plus exactement de feindre de les ignorer) mais qui plus est d'une nécessité de tordre le droit ou d'élaborer des règles spécifiques pour les prendre en compte. De cette manière les voyageurs sont souvent perçus comme jouissant de certains privilèges dans le fait d'être considérés « à part » et de bénéficier de mesures adaptées à leur mode de vie.

L'obligation légale de créer des équipements d'accueil des gens du voyage est venue interférer dans les relations de confiance entre nomades et sédentaires *in situ*, en déplaçant la logique de l'accueil d'une intentionnalité réciproque *empathique* à une intentionnalité externe – car, le plus souvent, non incarnée – *légaliste* venant promouvoir et soutenir leur présence « où il se doit ». Cette force surplombante du droit est devenue un troisième acteur constamment mobilisé, y compris de manière détournée, impropre ou fallacieuse, par les autorités locales et les interlocuteurs voyageurs pour faire valoir la légitimité ou l'illégitimité de la présence des gens du voyage. Cette force a tout d'abord eu pour effet de « déplacer » les nomades locaux des espaces où ils étaient tolérés vers des espaces d'accueil standardisés, payants, construits pour eux sur des fonds publics et gérés par des tiers (collectivités ou sociétés privées). En effet, nombre de diagnostics préalables à l'élaboration des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage se sont appuyés sur des rapports de gendarmerie incluant des lieux dits « de sédentarisation ». Ces gens du voyage « locaux » ont accueilli le plus souvent avec soulagement ces aires qui leur procuraient des éléments basiques de confort et de sécurité pour peu qu'ils acceptent de se plier aux règlements intérieurs. La connaissance vernaculaire de la répartition sociale et géographique des groupes toujours identifiés par les autorités locales à partir de leurs noms de familles (les Bauer, les Espinos...) fut traduite dans un langage standardisé voué à élaborer une connaissance publique et nationale de ces populations. Sans gommer tout le processus historique répressif qui s'est forgé à l'encontre des « nomades » durant le XIX^{ème} siècle et qui a abouti à la création des carnets anthropométriques en 1912, l'élaboration par l'administration d'une catégorie publique de « gens du voyage » associée à un dispositif législatif de standardisation des espaces d'accueil a inauguré une politique nationale mutualiste de prise en compte de leur présence sur l'ensemble du territoire.

Les aires d'accueil sont le pendant topographique de ce processus de standardisation des formes de vie « voyageuses » et s'appuient notamment sur la segmentation des publics pour être efficaces. Elles apparaissent après les terrains de camping qui demeurent encore à ce jour largement interdits d'accès aux « caravanes double-essieux » désignant les « gens du voyage » par le détour d'un euphémisme matérialiste²²⁸. Elles ont essentiellement pour but d'accueillir des « caravanes » et relèguent au second plan la vie sociale des résidents. Bien que le cadre législatif appelle de ses vœux une prise en compte des aspects sociaux et l'insertion des gens du voyage, cet objectif est bien souvent voué à l'échec dès lors que l'intention politique d'accueil n'est pas actée à l'échelon local. C'est que l'aire d'accueil est, au même titre que les lieux d'accueil pour touristes, un lieu replié sur lui-même. La fonction de « sas » des lieux standardisés de l'accueil a été décrite (Ceriani et al. 2005) comme répondant aux attentes non seulement des habitants de sites fréquentés par les touristes mais aussi des touristes eux-mêmes. Georgia Ceriani, Philippe Duhamel, Rémy Knafou et Mathis Stock expliquent en effet que le succès de ces formules standardisées de l'accueil touristique (chambres d'hôtel, world food...) tient à ce qu'« elles servent de sas entre deux cultures, de modalité d'apprentissage de l'altérité. Pour beaucoup de nouveaux touristes, il n'est pas si facile d'être confronté à des mondes inconnus ou mal connus et ce d'autant plus que le voyage en avion y ajoute l'absence de la progressivité de l'approche. (...) Les formules standardisées remplissent cette fonction d'atténuation de ce qui peut être perçu comme un excès d'altérité, littéralement insupportable pour de nombreux touristes »²²⁹. Le rôle des aires d'accueil semble également s'inscrire dans cette logique d'amélioration des conditions de cohabitation entre voyageurs et sédentaires. Notons que cette transformation de la fonction du lieu de vie voyageur s'opère non seulement par la standardisation mais aussi par l'introduction d'une fonction productive de l'aire qui devient un lieu de transaction financière entre voyageurs et sédentaires. Si la transaction n'est pas absente des espaces de vie voyageurs dits « sauvages » comme nous le verrons plus loin, elle n'est pas « systématisée » et participe de la création d'un lien de confiance entre voyageurs et sédentaires. L'aire d'accueil répond à un besoin d'externalisation de la confiance entre nomades et sédentaires en privilégiant l'identification sur l'interconnaissance (Albert A. et Tenon M., 2013 : 85). Cette externalisation de la confiance participe donc de cette normalisation du voyage en ce qu'elle suscite des pratiques gestionnaires visant à faire concorder le

²²⁸ Notons qu'un article d'*Etudes Tsiganes* préalable à la création des aires d'accueil mentionne parmi les observations notables le fait que « de nombreux Gitans [soient] titulaires d'une licence de campeur fréquentant les terrains agréés par la Fédération nationale de camping en se pliant aux règlements et en acquittant les droits prévus par ceux-ci » (« La création d'une aire de stationnement. L'expérience de Laval d'après Jean Fabry », *Etudes Tsiganes*, n°1, 1971, p. 29). Par ailleurs, lors de son témoignage à l'occasion d'une table-ronde organisée le 11 mai 2018 par le Musée de l'histoire de l'immigration autour de l'exposition « Mondes tsiganes », celui qui fut le gestionnaire de la première aire d'accueil ouverte à Laval rapporte que de 1969 à 1974 il remplissait des fiches hôtel pour toute personne âgée de plus de 16 ans, qu'il amenait chaque soir en préfecture.

²²⁹ CERIANI Georgia et al. « Le tourisme et la rencontre de l'autre. Voyage au pays des idées reçues », *L'Autre*, 2005/1 (vol. 6), p. 77.

statut juridique d'identification des gens du voyage instauré par la loi du 3 janvier 1969²³⁰ et le dispositif légal d'accueil inauguré par les lois Besson de 1990 et 2000. Ainsi, très fréquemment, jusqu'à l'abolition de la loi de 1969 du moins, l'accès à un nombre important d'aires d'accueil était conditionné à la présentation d'un titre de circulation. Cette concordance entre le statut de « voyageur » et l'obligation d'accueil pour les communes n'a jamais été inscrite dans les textes de loi, à savoir que les lois Besson ne s'appuient pas sur la loi de 1969 pour définir le public cible des aires d'accueil et prennent au contraire le soin de « redéfinir » les « gens du voyage » à partir de leur usage coutumier de l'habitat mobile.

L'hérault comporte actuellement 9 aires d'accueil²³¹. Celles de Montpellier et Lunel étant déjà en fonction en 2004, nous avons donc accompagné les collectivités et assisté à l'ouverture de 7 aires d'accueil sans pour autant y être identifiée comme intervenante puisque notre fonction de médiation se situait toujours en dehors de ces espaces. Par ailleurs, notre présence sur ces aires dépendait également de la volonté des collectivités et des gestionnaires de travailler en concertation avec les services de l'Etat et la médiatrice départementale. J'ai donc été amenée à me rendre plus souvent sur les aires de Marseillan et Frontignan du simple fait que la gestionnaire promouvait une vision sociale et socio-culturelle ouverte à laquelle j'adhérais et qui l'amenait à m'intégrer à certains projets. D'autres gestionnaires refusaient explicitement ma venue et toute forme de collaboration avec « la médiatrice ». On décèle donc des tensions politiques dans la manière de concevoir la fonction de gestionnaire des aires d'accueil des gens du voyage qui procède d'un rapport d'ouverture ou de fermeture de l'équipement aux gens du voyage eux-mêmes comme on le verra, mais aussi aux partenaires extérieurs susceptibles de venir troubler l'ordre interne de l'aire.

Or, et c'est une dimension importante dans notre développement, les aires d'accueil sont des équipements qui fonctionnent selon une certaine « localité » qui n'a rien à voir avec la segmentation réglementaire entre les publics selon qu'ils soient « voyageurs » ou « sédentaires ». Ainsi, en avril 2014, alors que nous réalisons des ateliers d'écriture radiophonique avec l'association OAQADI (On A Quelque-chose A Dire) sur l'aire d'accueil de Frontignan, nous avons fait connaissance d'un jeune d'une quinzaine d'année que l'on va appeler ici Wesley (en modifiant son prénom) qui passait les vacances de Pâques chez son oncle et résidait temporairement sur l'aire. Il participa aux ateliers que nous animions durant toute la semaine avec ses plus jeunes cousins. Nous l'avons recroisé deux ans plus tard, par hasard, dans un bourg voisin d'une quinzaine de kilomètres de l'aire d'accueil. En discutant brièvement avec lui, après l'avoir reconnu, il m'indiqua de manière évasive qu'il habitait ici, dans une rue pas très loin.

²³⁰ Loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe.

²³¹ Cf. annexes 1 et 2 : carte « localisation des aires réalisées », Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, DDTM34, décembre 2016 et 2019.

Une autre fois, en avril 2015, j'arrive sur l'aire de Marseillan à l'heure du déjeuner. Inconfortablement coincée entre le rebord de l'évier auquel elle est adossée et sa machine à laver sur laquelle elle a disposé son assiette de pâtes agrémenté d'un morceau de viande, Juanita²³², la cinquantaine bien tassée, picore tout en discutant au téléphone avec sa fille qui vient d'accoucher à Montpellier. Elle raccroche puis nous échangeons quelques mots sur l'aménagement de l'aire. Au fil de la conversation, je comprends que Juanita habite dans une commune voisine et qu'elle est là pour s'occuper des enfants de sa fille :

« G : tu restes là longtemps sur l'aire de Marseillan ?

J : Ben ma fille elle a les gosses jusqu'au mois d'juillet, on reste là jusqu'au mois d'juin.

G : D'accord.

J : Voilà mais après moi j'ai ma maison en ville moi...

G : Où ça ?

J : A Agde.

G : Ah ! D'accord t'as une maison...

J : Ah oui, oui. Je reste à Agde. On bouge pas d'là quand même, hein. Là j'suis v'nue pour ma fille, parce que comme elle est à l'hôpital (*accouchement*), j'suis obligée d'être ici pour les mettre à l'école, pour tout ! Pour pas aller à Agde, revenir, faire que ça hein.

G : Donc t'es venue ici pour garder les enfants.

J : Ah oui, oui.

G : D'accord.

J : Eh oui, j'vais pas laisser ma fille comme ça.

G : Les enfants ils sont scolarisés à Marseillan.

J : Ah oui.

G : Donc t'es sur l'emplacement de ta fille en fait.

J : Voilà. Oui. Bon, y'a ma caravane, la caravane de mon fils et nous.

G : Mais d'habitude ta caravane tu la mets où quand t'es dans ta maison ?

J : Un gardiennage. Quand on y est, on la met dans un gardiennage. »²³³

²³² Le prénom a été modifié.

²³³ Juanita, aire d'accueil de Marseillan, 3 avril 2015.

Plutôt que d’appréhender ces usages comme des formes d’usurpation, de détournement ou de tromperie identitaire agencée autour de l’algorithme « voyageur » / « sédentaire », il nous semble plus judicieux de considérer la réalité de ce que ces espaces permettent à ces familles d’aménager *ici et maintenant* en terme de vie sociale et culturelle. La question du lien entre l’intérieur et l’extérieur de l’aire est très peu pensée, et tend même à être volontairement occultée par certaines collectivités ou certains gestionnaires qui considèrent ces espaces à partir du principe de rupture et de segmentation des populations. Cependant, nous ne devons pas négliger les difficultés à cerner véritablement les enjeux et les accroches à partir desquels ces liens peuvent se tisser.

Notre expérience avec le Leris tend à montrer que ces liens peuvent s’établir prioritairement à partir de l’expérience des enfants sur ces espaces de vie en tant qu’acteurs et habitants les plus « autorisés » à circuler entre les différents espaces qui composent l’aire d’accueil, passant facilement d’un emplacement à l’autre même lorsqu’ils sont occupés, s’immisçant pour jouer sur les espaces vacants (emplacements inoccupés, parties communes de l’aire...), ils sont aussi souvent ceux que l’on rencontre en premier lorsqu’on arrive, pouvant circuler à pied dans l’allée centrale ou se réunir à l’entrée de l’aire tandis que les adultes restent plus souvent confinés dans leurs emplacements. Les enfants ont par ailleurs un usage plus soutenu des salles d’activités des aires qu’ils peuvent fréquenter pour l’aide aux devoirs ou pour des animations socio-éducatives. Certains d’entre eux nouent des relations de proximité et des liens affectifs avec les gestionnaires qui endossent bien souvent un rôle éducatif auprès d’eux. Il n’est pas rare que des enfants puissent accompagner le gestionnaire dans certaines tâches, être amenés à passer du temps dans son bureau, discutant avec lui tout en l’observant dans son travail, posant des questions aux partenaires extérieurs qui viennent pour une réunion, etc. Enfin, les enfants des aires d’accueil fréquentent les établissements scolaires et constituent en cela un vecteur de lien entre l’aire d’accueil et le centre-ville. Cependant, la perception de l’aire d’accueil par les habitants sédentaires reste souvent très floue, la normalisation de chacun des équipements qu’il s’agisse d’une aire d’accueil, d’un terrain familial ou d’une aire de grand passage ne permettant pas toujours d’identifier les différentes fonctions de ces différents équipements en termes d’accueil et de discerner le rapport de localité qu’il implique pour ses habitants.

[11.2.2. Les grands passages en tête d’affiche de la publicisation nationale de la présence voyageuse](#)

La standardisation du voyage n’est pas uniquement le fait d’une politique publique de gouvernement des vies des gens du voyage. Les responsables évangéliques ont été aussi fortement impliqués dans ce processus en proposant – dans des circonstances qui n’ont pas clairement été mises à jour²³⁴ – un dispositif appelé « grand passage » qui fut mentionné pour la première fois dans le cadre de la circulaire de la mise en œuvre de la loi

²³⁴ Des liens entre les membres de la mission évangélique Tsigane « Vie et Lumière » et des interlocuteurs d’obédience protestante influents au gouvernement ne sont pas écartés.

Besson du 5 juillet 2000²³⁵, et non pas dans le cadre de la loi elle-même. Ce qui valut à un certain nombre d'élus et de techniciens de qualifier l'aire de grand passage prescrite dans cette circulaire de « catégorie juridique non identifiée », de « machin » ou même d'« Ovni » (Bidet M., 2010 : 229). Les aires de grands passages y sont présentées comme devant accueillir « en tant que de besoins » des groupes composés de 50 à 200 caravanes environ voyageant ensemble pour une durée ne dépassant pas quelques semaines (en général deux semaines). Les conditions matérielles requises sont sommaires²³⁶ et se réduisent le plus souvent, dans la bouche des voyageurs à « un champ enherbé avec un point d'eau ». L'une des particularités des aires de grands passages par rapport aux aires d'accueil c'est qu'elles ouvrent pour accueillir des groupes qui sont donc placés sous la responsabilité d'interlocuteurs voyageurs, qui se portent garants pour l'ensemble des familles avec lesquels ils voyagent, en signant une convention d'occupation de l'espace mis à disposition. Cela ne va pas sans difficultés comme nous le verrons dans le chapitre consacré à la halte. Durant notre expérience de médiatrice, nous avons assisté à l'ouverture de 5 aires de grands passages (Lattes, La Grande Motte, Vias, Mauguio et Sérignan) dans le département de l'Hérault qui en compte 6 aujourd'hui, Mèze ayant réalisé une aire de grand passage en 2016.

Ce dispositif conçu par les voyageurs à partir des transformations opérées par le mouvement évangélique tsigane répond à certaines attentes des élus tout en demeurant un véritable sujet polémique, souvent qualifié de « marronnier » dans le milieu journalistique. Beaucoup de choses sont à interroger dans ce qu'on appelle ordinairement le « phénomène des grands passages » qui n'est autre que le produit d'une entreprise de refaçonnement culturel. Tout d'abord cette absolue médiatisation pose à nouveau la question de la visibilité, mais cette fois-ci en des termes qui se rapprochent plus de la publicité entendue comme moyen de faire connaître mais aussi et surtout d'influencer le regard *public* porté sur un « produit » qui est ici le mode de vie voyageur sous sa forme standardisée. Les grands passages sont-ils une réponse aux entreprises de dégradation de l'image des populations tsiganes et nomades initiées dans le courant du XIX^{ème} siècle ? Ayant pris racine dans un mouvement évangélique prosélyte les grands passages n'ont-ils pas pour objectif de disséminer les nouveaux « canons » du voyage auprès des gens du voyage eux-mêmes mais aussi auprès des sédentaires ?

Le format « grand passage » s'impose dorénavant comme le mode d'itinérance le plus « populaire » auprès des élus et des services de l'Etat. Ce constat est d'autant plus surprenant que les grands passages les mobilisent fortement ; et ce dans des circonstances qui contreviennent au fonctionnement ordinaire des services des collectivités et des instances publiques en général. Bien que ce format soit routinisé, standardisé

²³⁵ Circulaire n° 2001-49 UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage.

²³⁶ La circulaire prévoit qu'elle doit comporter « soit une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement ; soit la mise en place d'un dispositif permettant d'assurer l'alimentation en eau (citernes, etc.) ainsi que la collecte du contenu des WC chimiques des caravanes et des eaux usées, qui sera mobilisé lors de la présence des groupes ».

et « attendu », les grands passages continuent d'être appréhendés sous le prisme de l'événement : ils viennent temporairement bouleverser l'ensemble du tissu urbain et social. C'est que les grands passages sont « prenants » dans tous les sens du terme. Ils procèdent d'une « prise de possession » des individus voyageurs initiée par le mouvement évangélique et opèrent au travers de « prises » sur le territoire environnant. Car, la plupart du temps, les aires de grand passage ne sont pas réalisées – comme nous le verrons – et tout en s'adonnant à des jeux politiques de renvois de responsabilités, les élus et employés des collectivités doivent « improviser » lors de la venue de ces groupes. Cette improvisation s'opère au travers de relations auxquelles nous avons participé en tant que médiatrice et qui font l'objet d'une partie des questionnements et descriptions incluses dans cette thèse. Dans le cadre de ces relations, les polémiques battent leur plein et permettent de ramener au cœur du débat public, à travers des rapports de pouvoirs, la question de la présence voyageuse. Les voyageurs maintiennent une forme de pression sur l'ensemble de leur environnement par un mode de gouvernement de soi (et des siens) qui privilégie la relation directe, le face-à-face, soit une forme de relation « inaliénable » (Strathern M., 2011). Par ailleurs, ils demeurent partiellement « insaisissables » par les autorités de part la mobilité soutenue à laquelle ils s'astreignent et le nombre important de familles qu'ils rassemblent. L'expulsion d'un groupe de grand passage demande des moyens conséquents et est rarement mise en œuvre en tant que telle. La négociation est donc un véritable levier pour faire cesser le trouble qu'occasionnent ces installations sur le territoire « discipliné » (Foucault M., 2004a).

La dimension du conflit joue un rôle considérable dans l'activation du lien entre les groupes de grands passages et les autorités publiques locales. Cette dimension conflictuelle est anticipée et produit des stratégies d'ajustement aussi bien du côté voyageur que du côté sédentaire. Chez les voyageurs, on observe une réactivité positive qui empêche au conflit de « dégénérer » dans le sens où il n'aboutit pas à l'abandon du « problème » occasionné par leur présence et qu'il est entretenu dans une certaine « vivacité », souvent piquante, qui en fait un véritable instrument politique. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les grands passages impulsés par les mouvements évangéliques, souvent dénoncés pour leurs élans charismatiques et prosélytes, ont produit une forme de « présence voyageuse » qui est probablement parmi les plus « engagées ». Mais on doit s'interroger sur les ressorts d'une telle mobilisation et publicisation des grands passages.

Les grands passages doivent être appréhendés en tant que forme de gouvernementalité telle que Michel Foucault l'a définie à partir de l'association entre la notion de gouvernement et de rationalité. L'assentiment des personnes à *se conduire* tel que les catégories légales, administratives ou morales les y enjoignent est une caractéristique de la gouvernementalité. Les grands passages viennent donc réamorcer la définition instituée de gens du voyage en en formulant une traduction actualisée susceptible de rendre viable la « traditionnalité » revendiquée de l'habitat mobile.

Beaucoup d'éléments contraignants et imposés par le pouvoir étatique ont été intégrés dans cette forme d'itinérance standardisée sous l'appellation « grands passages ». Ainsi, une forme d'administration du voyage est dorénavant observable en interne et est au service d'une économie de la présence voyageuse subordonnée à la pression constante de la rationaliser dans l'espace partagé avec les Gadjé. Les grands passages d'une certaine manière prennent acte de l'injonction constante au départ, à l'absence ou la « disparition » qui est faite aux gens du voyage. Cette concession leur permet paradoxalement de déployer un dispositif élaboré et performant de valorisation de leur présence, laquelle en définitive ne passe jamais inaperçue et se veut *a priori* plus « impactante », plus percutante. Nous faisons l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre la dimension de l'impact de la présence voyageuse dans le cadre des grands passages et la nature des relations qui sont nouées pour permettre ou consolider leur installation.

On décèle à travers les grands passages une tendance à limiter les liens de dépendance aux pouvoirs publics. L'autogestion dans le cadre des grands passages prend la forme d'une « stratégie de responsabilisation » (Garland D., 1998) qui tend à faire peser sur les chefs de file de ces groupes des pouvoirs de régulation aussi bien en interne que dans les interactions avec les Gadjé et autorités publiques. Mais nous verrons qu'ils sont aussi fermement attachés à l'Etat régalien. Ils sont finalement l'expression nationalisée du voyage purgé de toutes ses ramifications locales. Ainsi le *lien* est intéressant à questionner pour comprendre le rôle qu'il joue dans la construction de ce format standardisé du voyage. Si les élus locaux ont tendance à amalgamer l'ensemble des groupes de grands passages et plus largement l'ensemble des gens du voyage, les voyageurs eux ont une connaissance relativement fine des territoires, à savoir des lieux mais aussi des personnes qui le gouvernent, y compris lorsqu'ils ont une grande amplitude circulatoire. Mais pour cela, ils doivent notamment – et malgré tout – s'appuyer sur les « petits voyageurs », ceux qui circulent peu, aussi appelés les « locaux » avec lesquels les responsables des groupes de grands passages ont souvent maille à partir. Et pour cause, dans le département de l'Hérault par exemple, les grands passages ont longtemps fait office de priorité dans la mise en œuvre du schéma départemental au point que certaines aires d'accueil qui y étaient prescrites (à Mauguio par exemple) ont été converties en aires de grands passages et ont, de ce fait, privé les « locaux » de places disponibles. Bien souvent ces aires de grands passages ont été occupées par ces derniers durant les périodes hivernales pour diverses raisons (manque d'aires d'accueil sur le territoire environnant, facilité d'installation en groupe familial élargit, quasi-absence de gestion...). Et la présence de ces petits groupes jugés indésirables aussi bien par les pouvoirs publics que par les responsables de groupes de grands passages entachait la « réputation » de l'aire en question qui perdait son caractère « fonctionnel », l'accueil des uns étant conditionné par le départ des autres. Cette question de l'éviction de certains groupes jugés préjudiciables dans le cadre des grands passages pose avec acuité la dimension du lien qui doit donc être appréhendée de manière multilatérale, et pas seulement à partir de l'emblématique relation « nomades / sédentaires ».

L'insertion des voyageurs au sein des groupes de grands passages s'opère le plus souvent par cooptation, laquelle permet de disséminer au sein d'une chaîne relationnelle la « bonne conduite », les responsables ayant eux-mêmes à charge de « tenir leur réputation » dans le cadre de cette gestion coordonnée de la présence voyageuse lisible à l'échelle nationale. Les indésirables voyageurs locaux ont donc le pouvoir de faire périliter l'autorégulation de la présence (temporelle et comportementale) voyageuse – forgée à partir du principe de leur *extraction* – dont les groupes de grand passage ont fait leur marque de fabrique. A savoir que l'insertion voyageuse s'opère d'autant mieux qu'elle parvient à gouverner parfaitement de l'intérieur cette injonction à s'extraire du territoire local. Les grands passages sont donc la marque du succès d'une idéologie néolibérale de la responsabilité (Hache E., 2007) qui tend à interpréter le mode de vie itinérant comme une « volonté » des individus plus que comme héritage culturel. Si le cadre légal reste quant-à-lui forgé à partir de la notion d'habitat traditionnel, le contexte socio-économique de réhabilitation du mode de vie en habitat mobile (Le Marchand, 2011) pourrait finir par remettre en cause ce principe qui constitue un véritable acquis pour les gens du voyage.

La stratégie sous-jacente au développement des grands passages semble avoir été de solidifier les conditions du « croisement » (Retailé D., 2011) entre nomades et sédentaires. Le croisement a ceci de distinct de la connexion qu'il repose davantage sur l'incertitude que sur la systémique. Cette dimension de l'incertitude est maintenue, nous le verrons, par le fait que les autorités locales refusent de donner une suite favorable aux demandes de séjours des responsables des groupes de grands passages. La médiation vient pallier à ce refus explicite de planifier la venue d'un groupe de gens du voyage sur le territoire.

La question du conflit, qui a fortement conditionné l'élaboration de ces dispositifs de croisement, relève ordinairement du domaine de l'incertain, de l'aléas. Un conflit anticipé n'est en effet rien d'autre qu'un combat ou une guerre. Or, dès qu'il s'agit d'aborder la présence actuelle ou à venir d'un groupe de gens du voyage, le conflit est déjà « à l'œuvre » par la parole. Au point que cette question de la présence voyageuse que nous avons à charge de rendre « supportable » ou « décente » dans le cadre de la médiation nous conduit dès nos premiers pas sur la pente glissante du « parti pris » en dépit du cadre juridique guidant notre positionnement. En réalité, la neutralité est-elle possible dès lors que l'on aborde « en société » et de manière « pragmatique » ce sujet de la présence des gens du voyage ou tout bonnement de la présence de populations jugées indésirables ? Trouver des solutions pour accueillir ou résoudre les conflits engendrés par la présence de populations nomades n'est-il pas déjà un acte politique ?

Nous voyons à quel point cette question de l'accueil et de l'hospitalité se déploie aujourd'hui d'une manière dramatique pour les migrants circulant aux abords et dans l'enceinte du vieux continent, alors même qu'une partie de ces déplacements de populations est guidée par l'expectative du droit d'asile international forgé à l'issue de la seconde guerre mondiale. Les migrants comme les gens du voyage font constamment l'objet

d'une mise à distance par l'imaginaire à laquelle contribuent amplement les médias. Si elle est toujours actée à partir de certaines valeurs politiques et économiques déclinées dans des textes de droit, l'hospitalité est pourtant loin d'être un principe acquis au sein des démocraties contemporaines et mobilise encore énormément les acteurs de la société civile pour être mise en œuvre et défendue en tant que principe constitutionnel. Récemment, les forces de l'ordre ont pu être mobilisées par l'Etat pour inculper des personnes ayant aidé des personnes migrantes qui se trouvaient en péril. L'hospitalité qui repose sur un principe de confiance réciproque entre des personnes étrangères les unes aux autres est constamment présentée comme une valeur fondamentale qui reste au moins par principe une pierre angulaire des régimes démocratiques. Les gens du voyage font constamment l'expérience de ce principe fédérateur, et ont parfaitement conscience que le moindre recul dans la mise en œuvre de leurs droits à exercer leur mode de vie itinérant est un signe tangible d'usure de la démocratie. Certains d'entre eux n'hésitent pas à se considérer comme des sentinelles de la liberté de circulation.

Pionniers dans le processus de reconnaissance du mode de vie en habitat mobile, les gens du voyage ont subi de multiples discriminations (scolarisation, santé, social, vote, professionnalisation...) et ont été amenés à faire des concessions pour se plier aux conditions posées par la société globale pour les accueillir (éloignement des zones urbanisées, standardisation à moindre coût des espaces d'accueil, cohabitation non choisie avec d'autres groupes de voyageurs). L'émergence de nouveaux modes de vie en habitat mobile composés à partir de références non ethniques vient poser la question de la concurrence dans l'accès à ces espaces d'accueil voyageurs qu'on a vue être soulevée aussi bien par des élus que par des gens du voyage. Ces nouveaux modes de vie en habitat mobile peuvent sous certains aspects présenter l'avantage d'étudier la manière dont les contours de l'identité voyageuse sont refaçonnés avec cette nouvelle variable puisque certains néo-travellers notamment se réclament également d'une identité « voyageuse ». Mais en réalité, le processus d'identification voyageur est sans cesse à l'œuvre et réajusté au sein même des groupes que l'on peut supposer « légitimes » pour s'y référer. Ainsi, les Gitans sédentaires de Montpellier peuvent ponctuellement se désigner comme des voyageurs quand bien même ils habitent en cités HLM, faisant référence à l'univers ethnico-culturel dans lequel ils évoluent. Ce terme de « voyageur » peut donc référer à des univers ethniques et culturels variés. Il relève avant tout, comme nous l'avons souligné, d'un processus d'identification conçu à partir d'un cadre normatif de la mobilité. Du point de vue des agents des pouvoirs publics cette catégorie est opérationnelle aussi bien pour les cabaniers, que pour les Gitans sédentaires ou les forains voire les Roms migrants. Par ailleurs, elle présente un intérêt notable pour les élus ou les représentants de l'Etat en ce qu'elle permet de disqualifier les pratiques s'éloignant de cette norme « du » voyage et d'écarter les « gens » qui s'en distancieraient tout en s'en réclamant en ce qu'ils seraient en quelque sorte des usurpateurs de cette norme instituée. Nous avons assisté à de nombreuses reprises à ces tentatives de proscription des gens du voyage par les détenteurs du pouvoir public. De multiples appels à faire cesser les

amalgames sont régulièrement formulés par les intervenants « du terrain » lors des comités, commissions ou autres réunions d'acteurs publics ou même dans les médias. Ils témoignent de cette nécessité constante de réhabiliter ou plutôt de rendre « perceptible » la diversité des « publics » de l'habitat mobile. Mais les gens du voyage (caractérisés par la nationalité française qui les distingue des roms roumains et bulgares et l'habitat caravane qui les distingue des néo-travellers) demeurent encore les plus visibles, les plus gênants et surtout les plus univoques parmi ces différentes populations. En effet, les gens du voyage savent, lorsque c'est nécessaire, parler d'une seule voix. Ce qui ne veut pas dire qu'ils parviennent toujours à être entendus, ni même compris. Nous aurons probablement à questionner le rôle joué par l'incompréhension mutuelle. Cerner ce qui est dit et ce qui est dit ne doit pas cependant masquer le pouvoir et le sens de la tacitude souvent observée chez les voyageurs.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

L'odologie, par son approche rizhomatique, postule l'existence de nœuds qui font les articulations entre les communautés du voyage dont les modes de vie empruntent partiellement au monde du voyage et au monde de la sédentarité. Ces mondes ne sont pas clos, mais communiquent entre eux. Ce sont les interactions entre ces mondes et entre ces communautés qui importent pour l'odologie. Notre objet ne peut être abordé par une délimitation arbitraire. Il s'agit au contraire de prêter attention aux marges, là où il est possible d'observer des formes de coalitions entre ces communautés, et des négociations entre ces mondes. Si elle est la science des chemins, l'odologie ne présume aucune direction à prendre pas plus qu'elle ne connaît la nature du chemin. Il existe des chemins goudronnés que certains voyageurs refusent d'emprunter, tandis qu'ils connaissent et arpentent des chemins qu'eux seuls discernent dans le paysage : des petits chemins broussailleux, des chemins de terre oubliés, ou même des bordes de routes. L'odologie se doit d'être attentive aux débordements.

Cette présentation de la diversité des modes de vie en habitat mobile sur le territoire de l'Hérault permet d'esquisser une problématique plus générale que l'on pressent à la lecture de chacune de ces formes de présences voyageuses : le fait qu'elles se déclinent sous des formes de politisation, toujours présentes, mais le plus souvent hétérogènes. La politisation des forains n'est pas celle des cabaniers qui n'est pas exactement celle des familles de voyageurs sédentarisés et encore moins celle des groupes de grands passages, laquelle se situe à l'exact opposé des saisonniers en camion ou néo-travellers. Nous avons pointé la perspective néolibérale sous-jacente au développement des grands passages. Nous pourrions noter que les mouvements de camping-caristes qui cherchent à s'émanciper des contraintes de l'industrie du tourisme contribuent, ce faisant, à offrir une nouvelle manne à ce secteur d'activité en pleine expansion. Enfin, on ne peut évoquer l'habitat mobile et l'idéologie qu'il véhicule – ou qui « le transporte » – sans faire référence à l'ensemble des mouvements de contestation du capitalisme (mouvements hippie, mouvement punk, mouvement techno ou néo-traveller, mouvement écolo...) qui se nourrissent des utopies libertaires mais peuvent aussi se muer en libertarianisme. En dépit de leurs disparités, tous les mouvements qui se rallient à la cause de l'habitat mobile semblent scellés sur un même axe articulé à partir de la dialectique autonomie / dépendance par rapport au système social, technologique, logistique, économique permettant à la mobilité de s'exercer. Cette question de la dépendance se décline selon plusieurs types de facteurs (humains et communautaires, matériels et organisationnels, économiques et environnementaux et enfin juridiques) qui viennent régler des positions²³⁷ au sein de l'espace mobile tel qu'il a été défini par Denis Retaillé : « L'espace est dans la société et ses rapports, et non à l'extérieur : l'objectivité de l'extérieur n'est pas un ordre mais une ressource dont le profil varie beaucoup avec les appréciations (la distance écologique au sens spécialisé). (...) Si l'espace est

²³⁷ Denis Retaillé s'appuie sur la conception de l'espace développée par Gaëtan Desmarais et Gilles Ritchot dans leur ouvrage *Géographie structurale* (L'Harmattan, Paris, 2000) à partir de la notion de position et non de situation.

consubstantiel du vivant social pour ce qui nous intéresse, le vivant social l’adapte comme il adapte d’autres fonctions ou d’autres structures en vue de se perpétuer. » (Retraillé D., 2011 : 84-85).

Ces différents facteurs de dépendance déterminent des logiques de diffusion dans l’espace qui, d’après Denis Retraillé se déclinent soit de manière « endo-régulée » ou « exo-régulée » en fonction de la capacité de contrôle du mouvement dont disposent les acteurs mobiles. La perte de contrôle conduit à des formes de dépendance aux structures externes du pouvoir (administrations), tandis que les rassemblements procèdent d’interdépendances (familiales, économiques, religieuses...) structurantes de la mobilité. Ainsi que le formule habilement Denis Retraillé, « les rassemblements marquent le contrôle, alors que la concentration qui produit en apparence le même résultat observable désigne la contrainte. » (Retraillé D., 2011 : 82). C’est à partir de cette dichotomie du mouvement que l’on peut appréhender les positions des voyageurs et les tensions qu’ils doivent régler selon qu’ils circulent à partir d’un modèle d’endo-régulation tel que celui des grands passages (qui démontre la capacité des voyageurs à rester maître des lieux qu’ils « occupent » tout en essayant ce contrôle à l’échelle de l’ensemble du territoire national) ou d’un modèle d’exo-régulation tel que celui des aires d’accueil (qui procèdent de la dispersion du mouvement et de la concentration) ou des lieux dits « de sédentarisation » ou de cabanisation (qui relèvent de la fuite vers les « marges écologiques »). Cette approche, souligne Denis Retraillé, a ceci de particulier qu’elle permet d’appréhender « la mobilité sous toutes ses formes, même sans déplacement. Quand tout bouge pour que rien ne change peut-être aussi une autre formule, celle de la préservation des positions relatives par des déplacements et des réorganisations dans le système de référence. » (Retraillé D., 2011 : 84).

Ainsi, l’approche de l’espace mobile de Denis Retraillé²³⁸ nous permet de comprendre comment le système des aires d’accueil est mis au service du maintien de la position des gens du voyage ; position qui semble orchestrée par une double logique de contrôle de la distance sociale et spatiale des zones d’implantation des voyageurs et de privation d’accès à la terre. L’expérience du voyage semble donc guidée par le principe de *suspension* (Shamir R., 1996) qui impacte aussi bien leurs droits fondamentaux tels que l’accès à l’eau et à l’électricité que les interactions avec les sédentaires, qui considèrent la halte comme une « anomalie », une « panne » de la mobilité alors qu’elle en est le fondement et le ressort. Anne Barrère et Danilo Martucelli²³⁹ le soulignent très justement dans leur analyse de l’imaginaire de la mobilité : il s’aiguise dès lors qu’il y a un retardement, un moment où la mobilité en tant que telle ne fonctionne plus, est entravée par quelque-chose qui semble paradoxalement être « ce qu’on attendait » qui se produit dans le voyage : un imprévu.

²³⁸ Si le concept de « distance annulée » qu’utilise Denis Retraillé pour définir l’espace mobile nous semble intéressant pour penser ce qui se joue dans le cadre de la « halte » des voyageurs, nous ne pouvons cependant pas nous appuyer sur ce concept trop flou qui, dans l’écriture de Denis Retraillé, renvoie autant à la topologie qu’à l’ethnicité.

²³⁹ BARRÈRE Anne et MARTUCELLI Danilo, « La modernité et l’imaginaire de la mobilité : l’inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005, p. 65.

CHAPITRE 2 : HISTOIRE DES POPULATIONS MOBILES EN FRANCE

Les gens du voyage sont appréhendés par le prisme d'une certaine liberté : une liberté « spontanée » (non réfléchie) qui contrevient au sens philosophique de la liberté, laquelle suppose une totale maîtrise « de soi », et une capacité à assumer les « enjeux » et responsabilités qu'implique la prise de liberté. La liberté des gens du voyage serait donc dénuée de « sens commun ». Elle demeure perçue comme « irrationnelle » et dévalorisée au regard de celle des agents du libéralisme économique (cadres et « mobiles ») qui voyagent (ou font circuler des travailleurs) dans le but de faire fonctionner l'économie de marché. Mais cette liberté est convoitée également par les sédentaires qui s'en saisissent essentiellement par le biais des activités touristiques, mais pas seulement. Des idéologies libertaires, inspirés des mouvements hippies des années 1970, ont développé une culture du nomadisme qu'il semble intéressant de mettre en perspective avec la pratique de la mobilité telle qu'elle est appréhendée par les populations tsiganes. En définitive, c'est la prise en compte de l'habitat mobile lui-même qui a permis d'ethnicher les populations nomades dans un cadre républicain.

Ce chapitre est une compilation de deux articles publiés en 2012 portant sur le statut administratif et juridique des gens du voyage et ses implications en termes de contrôle d'une part ; et sur l'histoire des représentations véhiculées par la mobilité d'autre part en élargissant la perspective à l'ensemble des habitants résidant en habitat léger et mobile. Ces deux parties permettent de saisir les différents aspects historiques et socio-juridiques de la prise en compte des habitants mobiles en France.

I. MAINTENUS DANS LEUR ETHNICITE AU NOM DE L'ORDRE PUBLIC : LE CAS DES GENS DU VOYAGE²⁴⁰

Si l'Etat français a su déployer des dispositions entravant l'expression des minorités ethniques, il a aussi produit et entretenu de l'ethnicité à l'égard de certaines catégories de populations, particulièrement les groupes arborant des logiques de différenciation (Simon P.J., 2006). Les mesures prises concernant ces populations « cibles », sous couvert d'améliorer leur reconnaissance sociale, peuvent avoir des effets pour le coup « non-mesurés ». En la matière, le traitement accordé à la population dénommée sous le vocable de « gens du voyage » est révélateur de ce mécanisme. Pour n'importe quel orateur faisant usage de cette dénomination « gens du voyage », il va de soi de rappeler qu'elle recouvre une diversité de groupes ethniques résidant en France (Gitans, Manouches, Sinti, Roms, Yéniches, etc.), plaçant l'ethnicité en prélude à la mise en scène de cette catégorie créée par l'administration française dans le courant des années 1970.

Avec notre œil de « chercheuse de terrain »²⁴¹ auprès des « gens du voyage », nous nous intéressons à la façon dont ces populations tsiganes sont devenues une entité administrative et juridique à part entière au sein de

²⁴⁰ Article publié dans l'ouvrage dirigé par Chantal Crenn et Laurence Kotobi, *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*, Armand Colin, Paris, 2012, pp. 157-174.

l'Etat français. Ce processus influe inévitablement sur la construction identitaire des groupes concernés, notamment lorsqu'ils s'approprient les dispositifs – même coercitifs – déployés à leur rencontre. Mais, de façon plus inattendue, ces mesures législatives discriminatoires servent aussi d'assise à des stratégies de construction ou consolidation identitaires pour des réseaux ou groupes sociaux non directement affiliés à la population initialement ciblée par les pouvoirs publics. Nous évoquons ici le cas de l'association HALEM (Habitants de Logement Ephémères et Mobiles) qui a choisi, non sans que cela ne suscite de controverses internes, d'inclure la défense des droits des « gens du voyage » dans leur lutte, avec la volonté de sortir de leur exclusivité certaines dispositions les concernant²⁴². Mais nous allons voir que cette ambition égalitariste est antinomique des stratégies historiquement ancrées dans les logiques de l'Etat français visant à maintenir une visibilité des populations tsiganes.

I.1. REPERER ET MAINTENIR HORS DE NUISANCE : LE CONTROLE ADMINISTRATIF DES TSIGANES CIRCULANT EN FRANCE DE 1912 A NOS JOURS.

Les « gens du voyage » sont héritiers d'une succession de mesures d'identification, en vue d'un contrôle, qui ont commencé à se mettre en place en France dès la fin du 19^{ème} siècle. C'est tout d'abord en tant que population suspecte que les pouvoirs publics ont cherché à « reconnaître » et distinguer les Tsiganes du reste de la population. Le recensement général des « nomades et Bohémiens » prescrit dans une circulaire ministérielle de mars 1895 (Asséo H., 1994 : 88) est concomitant à l'apparition de nouvelles techniques d'identification policières que sont la dactyloscopie et l'anthropométrie (Piazza P., 2005). Bertillon, qui participa plus particulièrement au développement de cette dernière méthode, publia en 1893 un ouvrage (Bertillon A., 1893) sur les criminels récidivistes également consacré aux « nomades ». Au nom d'une présomption de culpabilité liée à leur mode de vie itinérant, leur fusion dans la société devait être évitée, voire complètement proscrite. Au 19^{ème} siècle, des qualificatifs ethniques ou racistes étaient généralement utilisés pour distinguer les Tsiganes de l'ensemble des « errants et vagabonds » (on trouve les termes de « Bohémiens errants » ou « vagabonds de race » par exemple), attestant de la nécessité de les considérer à part au sein même des différentes populations itinérantes.

²⁴¹ Il s'agit là d'un jeu de mot associé à ma posture professionnelle de médiatrice auprès des « gens du voyage » dans le département de l'Hérault. Car, si ce poste me permet de pérenniser mon affiliation à l'anthropologie en me positionnant souvent en première ligne pour récolter des matériaux ethnographiques ; il m'amène du fait d'un déficit chronique d'équipements, à devoir rechercher des terrains adaptés à l'accueil des groupes.

²⁴² L'association des habitants de logements éphémères et mobiles et de défense de l'habitat choisi rassemble un certain nombre de luttes consultables sur son site : <http://www.halemfrance.org/>. Les habitats de type yourtes, cabanes, caravanes, mobil-homes posent les mêmes questions de légitimité d'installation durable au regard des règles d'urbanisme du fait de leur absence d'ancrage au sol et leur possibilité d'être déplacés ou démontés. L'association HALEM fut particulièrement impliquée dès les années 2005-2006 pour une réappropriation (en vue d'une adaptation) de la circulaire n° 2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Il s'agit d'une circulaire qui correspond à l'une des annexes de la loi Besson du 5 juillet 2000 pour l'accueil et l'habitat des « gens du voyage ».

La distinction s'opérait essentiellement à partir de leur habitat mobile témoignant d'une mobilité géographique complètement assumée et surtout transmise de génération en génération. Ainsi, en 1898 le rapport du recensement général des « nomades et Bohémiens » fait apparaître que sur 400 000 vagabonds, 25 000 sont des « nomades en bandes voyageant en roulotte ». La résidence mobile associée à un usage collectif et itinérant fut donc rapidement repérée et présentée par les pouvoirs publics comme un habitat ethnique.

Cette distinction des Tsiganes par la spécificité de leur habitat est un volet déterminant du statut juridique encadrant la catégorie administrative « gens du voyage ». Elle permet une identification dans le sens de « repérage ». Mais les mesures coercitives qui ont été appliquées aux populations tziganes au début du 20^{ème} siècle ont été argumentées essentiellement autour du contrôle de la régularité de leur économie, le deuxième volet du statut juridique des « gens du voyage ». A partir de la loi du 16 juillet 1912 sur l'exercice des professions ambulantes, les « Bohémiens » entrent dans une catégorie administrative bien définie qui n'est autre que celle de « nomades », et qui revêt dès ses premiers usages une consonance ethnique. Ainsi, en 1911 le sénateur Etienne Flandin s'emploie à définir les « nomades » comme des « vagabonds à caractère ethnique, romanichels, bohémiens, tziganes » (cité par Piazza P. 2002 : 220). Parmi les trois professions ambulantes recensées par la loi de 1912 (« marchand », « forain » et « nomade » si tant est que cela puisse être une « profession » !), le législateur va se focaliser sur celle de « nomade » pour faire valoir le caractère non conventionnel du mode de subsistance des membres de cette catégorie. Les « nomades » sont précisément ceux à qui il n'est pas possible, du point de vue du législateur, d'attribuer une profession. « Sont réputés nomades, quelle que soit leur nationalité, tous individus circulant en France, sans domicile ni résidence fixe et ne rentrant dans aucune des catégories ci-dessus spécifiées (à savoir « marchands » et « forains ») même s'ils ont des ressources ou prétendent exercer une profession » indique l'article 3 de cette loi. Il revient à dire que les activités, souvent multiples, exercées par ces personnes sont niées, du moins pas reconnues. Cet article 3 de la loi du 16 juillet 1912 indique enfin que « ces nomades devront être munis d'un carnet anthropométrique d'identité ». Les articles qui suivent décrivent distinctement les informations qui doivent figurer sur ce carnet²⁴³ et précisent les échéances auxquelles il doit être visé (à savoir à chaque arrivée et départ sur une commune). En octroyant aux maires la possibilité d'interdire le stationnement des nomades sur leur territoire, cette loi entérine l'assimilation des « nomades » à des « délinquants de droit commun » (Aubin E., 2005 : 12) et en fait, de surcroît, des « quémandeurs de liberté » (Ibid. : 104).

²⁴³ L'article 8 de la loi du 16 juillet 1912 instaurant le port obligatoire du carnet anthropométrique pour les nomades, prévoyait que celui-ci devait indiquer : « les noms et prénoms, ainsi que le surnom par lequel le nomade est connu [...] Il doit, en outre, recevoir le signalement anthropométrique indiqué, notamment la hauteur de la taille, celle du buste, l'envergure, la longueur et la largeur de la tête, le diamètre bi-zygomatique, la largeur de l'oreille droite, la largeur de doigts médium et auriculaires gauches, celle de la coudée gauche, la couleur des yeux... » (cité par Aubin E., 2001 : 29)

Ainsi, ce texte inaugure le contrôle des deux dimensions de la mobilité des Tsiganes qui dérangent les pouvoirs publics, à savoir son caractère organisé et sa « gratuité ». Lors des préparatifs et du vote de cette loi de 1912, la France et l'Allemagne ultra-nationalistes sont entrées dans une période de conflit latent et de soupçon à l'égard des « nomades » circulant par delà les frontières. Par ailleurs, le fait que cette mobilité ne se justifie pas toujours dans une profession nécessitant un mode de vie itinérant était déjà, et demeure encore aujourd'hui, un phénomène largement incompris. La méconnaissance mêlée à l'impact qu'a pu avoir sur l'imaginaire collectif la période où les Tsiganes officiaient comme mercenaires auprès des seigneurs locaux (Asséo H., 1994 : 24), transparait aujourd'hui dans les modalités du contrôle des Tsiganes itinérants. Celui-ci s'effectue sur la base du préjugé d'un manque « originel » d'ancrage territorial et professionnel²⁴⁴ qui se matérialise en termes d'instabilité dans l'esprit des sédentaires. Pour ces derniers, cet état représente une menace d'intrusion ou d'empiètement dans leur espace vital. Confondus avec les critères de l'indigence définis par l'assistance publique dès les 12^{ème} et 13^{ème} siècles – à savoir l'incapacité (si possible apparente) de travailler et l'absence de domiciliation – ces deux aspects du mode de vie tsigane sont rapidement devenus les plus saillants et dérangeants aux yeux des Gadje.

En France, les populations tsiganes ont été assujetties au port du carnet anthropométrique jusqu'au vote de la loi du 3 janvier 1969 – abrogée depuis le 29 janvier 2017²⁴⁵ – relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe (qui a abrogé et remplacé la loi du 16 juillet 1912). Cette loi de 1969 n'a pas aboli la démarche du contrôle des « nomades » de 1912. En lieu et place du carnet anthropométrique, elle distingue trois « titres de circulation » à partir des critères suivants : la régularité ou non des ressources, l'absence de domicile fixe depuis plus de six mois et la résidence permanente en habitat mobile. Le système de validation de ces pièces administratives spécifiques fait incomber à leurs possesseurs la charge de fournir la preuve de leur citoyenneté et remet ainsi en cause le principe de leur appartenance acquise à la nation²⁴⁶. Les individus qui ne peuvent pas justifier de ressources

²⁴⁴ Les Tsiganes ne pratiquent pas une seule et même activité professionnelle mais développent des compétences multiples leur permettant de jouer sur plusieurs registres plus ou moins spécialisés : travaux du bâtiment, entretien des espaces verts, vente ambulante, chaudronnerie, ramonage, etc. (Cossée C., in Liégeois J.P. (dir.), 2007 : 128).

²⁴⁵ Dans sa décision n° 2012-279 du 5 octobre 2012 [suite à la Question Prioritaire de Constitutionnalité posée par Jean-Claude Peilleux, lui-même forain de profession, concernant la conformité aux droits et libertés garanties par la Constitution des dispositions des articles 2 à 11 de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969], le Conseil constitutionnel a déclaré contraires à la Constitution, le carnet de circulation introduisant une différence de traitement « injustifiée » entre les personnes concernées par la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969, la peine d'un an d'emprisonnement visant à condamner les personnes nomades non munies de leur carnet de circulation et l'obligation de justifier de trois ans de rattachement ininterrompu dans la même commune pour pouvoir bénéficier de droits civiques (cf. note ministérielle du 9 novembre 2012 à l'attention des préfets et du préfet de police). Cette décision enclencha le processus juridique d'abrogation de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969, abouti le 29 janvier 2017 suite à la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

²⁴⁶ L'obligation de faire viser les titres de circulation a été jugé discriminante par la HALDE dans la délibération n°2007-372 du 17 décembre 2007.

régulières font l'objet d'un contrôle assidu puisqu'ils doivent se procurer un « carnet de circulation » visé « tous les trois mois de quantième à quantième » auprès des forces de l'ordre et dont la non-possession est passible d'emprisonnement²⁴⁷. Ce carnet de circulation est le plus proche de son ancêtre, le carnet anthropométrique, en ce qu'il comporte encore aujourd'hui une rubrique intitulée « signes particuliers » dans laquelle une description physique du détenteur est rendue possible ; et ce dans des conditions discriminatoires eu égard aux dispositions adoptées dans le cadre de la loi du 6 janvier 1978 dite « informatique et libertés »²⁴⁸. Le législateur de 1969 innove par rapport à celui de 1912 en imposant à ces détenteurs de titres de circulation un « rattachement communal » matérialisant leur présence dans les cadres spatio-temporels de l'administration.

Notons qu'historiquement, le sigle « SDF » (Sans Domicile Fixe) a été puisé dans la terminologie instaurée par cette loi 1969 en soustrayant néanmoins la référence à la « résidence mobile ». Les « SDF » ou « sans abris » ne dépendent pas de cette loi dans la mesure où ils n'habitent pas dans une résidence mobile. Inversement, ils devraient en relever automatiquement dès lors qu'ils s'installent dans ce type d'habitat (caravane, camping-car, etc.). Ce qui est fréquemment le cas, mais pas nécessairement en vue de nomadiser²⁴⁹ ; et c'est ce qui fait toute la différence entre une résidence mobile et un habitat mobile « immobilisé ». Or, concrètement le contrôle des titres de circulation par les forces de l'ordre s'effectue essentiellement sur la voie publique. Ce sont donc surtout les conducteurs de véhicules tractant des caravanes double essieu (qui plus est, lorsqu'ils sont tractés par des fourgons et qu'ils circulent à plusieurs familles) qui sont visés par ces contrôles et à qui on impose en définitive la possession de ces documents. Tandis que pour les Gadjé qui vivent en fourgon aménagé ou en camping-car, la détention de ces titres de circulation est, de fait, parfaitement optionnelle ; et peut d'ailleurs relever d'un choix déontologique vis-à-vis des « confrères » que sont pour certains d'entre eux les « gens du voyage ». Le seul contrôle systématique des titres de circulation s'effectue à l'entrée des aires d'accueil des « gens du voyage » et est opéré par les gestionnaires.

²⁴⁷ Article 5 de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969.

²⁴⁸ L'arrêté du 22 mars 1994 relatif à la mise en œuvre par la gendarmerie nationale d'un traitement automatisé d'informations nominatives concernant le suivi des titres de circulation délivrées aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe (modifié par arrêté du 28 février 2005) prévoit dans son article 2 que « les informations utilisées pour ce traitement (...) ont trait exclusivement : à l'identité des personnes concernées (nom, surnom, prénoms, alias, date et lieu de naissance, sexe, nationalité, filiation et (depuis le 28 février 2005) photographie), aux signes particuliers des personnes concernées à l'exclusion de tous les éléments de signalement pouvant faire apparaître les origines raciales. [...] Les informations nominatives enregistrées sont conservées six mois après sédentarisation dès lors que celle-ci est portée à la connaissance de la gendarmerie. En l'absence de sédentarisation, elles sont conservées jusqu'à ce que l'intéressé atteigne l'âge de quatre-vingts ans. » L'article 4 de ce même arrêté prévoit que « le droit d'opposition prévu à l'article 26 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée ne peut pas être évoquée dans le cadre de ce traitement. »

²⁴⁹ Lire à ce sujet le rapport de VCM (Voisins et Citoyens en Méditerranée) / LERIS rédigé par Virginie Poujol, « Ritualisation de la vie quotidienne dans la ré-appropriation sociale et la construction d'une puissance collective », observation ethnographique dans des lieux à vivre : Le Mas de Carles (Villeneuve-les-Avignons) et Vogue-la-Galère (Aubagne), Février 2007.

Avec la création de ces lieux émerge un nouvel axe de contrôle des « gens du voyage » qui n'est autre que le contrôle de leur légitimité à entrer sur les aires qui leurs sont « réservés ». Certaines sociétés privées induisent les collectivités qui les emploient à adopter des principes de gestion qui leur conviennent. Parmi ceux-ci nous retrouvons notamment la pratique de l'augmentation tarifaire pour les personnes n'étant pas à jour dans les visas de leurs titres de circulation, ou n'en ayant pas du tout (comme nous le verrons plus loin).

Les révélations faites par le Président de la CNIL (Commission Nationale Informatique et Liberté) dans ses conclusions remises les 14 octobre et 25 novembre 2010 au Premier Ministre attestent d'une focalisation ethnique dans les méthodes actuelles d'identification des populations nomades. Ainsi le seul fichier connu de la CNIL « visant spécifiquement les gens du voyage » s'intitule SRDF²⁵⁰ et recense les détenteurs de titres de circulation. Or, suite à une saisine d'associations de défenses de gens du voyage, la CNIL a dévoilé des détournements d'usage de ce fichier du fait qu'il soit disponible en accès libre (et sans limite de durée de conservation) par l'OCLDI²⁵¹ et le STRJD²⁵², sans protection des données personnelles. Or, l'article 4 de l'arrêté du 22 mars 1994 (cité en note 8) prévoit justement que le droit d'opposition prévu à l'article 26 de la loi relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés du 6 janvier 1978 ne pourrait « pas être évoquée dans le cadre de ce traitement ». De surcroît la CNIL rapporte que dans les échanges de police judiciaire et gendarmerie figurent les mentions « MENS » (Minorité Ethnique Non Sédentaire) voire plus abruptement « roms », « tziganes » ou « gitans ». Ce constat (qui était toujours en cours en 2011²⁵³) nous amène à suggérer que le fonctionnement des forces de police et gendarmerie ne peut s'abstraire totalement d'un référencement stigmatisant (que permet aisément la mention de l'appartenance ethnique) pour accréditer leurs discours sur la délinquance. Notre posture professionnelle nous permet de constater qu'il est d'usage dans les cabinets des Préfectures de classer les auteurs par leur origine et distinguer les pratiques délictueuses selon qu'elles proviennent des « *pays de l'Est* », qu'elles soient propres aux « *populations maghrébines* » ou enfin qu'elles émanent de la communauté des « *gens du voyage* »²⁵⁴. Affirmées de façon ferme et inébranlable par les représentants de l'Etat ces différentes catégories trouvent un écho ample dans les médias, flattant les discours populistes qui visent à distinguer une identité nationale démunie de tout soupçon criminogène, d'identités

²⁵⁰ Ce fichier recense depuis 1994 l'ensemble des détenteurs de titres de circulation délivrés aux Sans Résidence ni Domicile Fixe (SRDF).

²⁵¹ L'Office Central de Lutte contre la Délinquance Itinérante (OCLDI), crée par le décret n° 2004 611 du 24 juin 2004, est rattaché à la sous-direction de la police judiciaire de la direction générale de la gendarmerie nationale.

²⁵² Le Service Technique de Recherches Judiciaires et de Documentation (STRJD) est un organisme central de police judiciaire.

²⁵³ Cf. Olivier Berthelin, « Le gouvernement recadre les fichiers de la gendarmerie », *La Gazette des Communes*, 13 avril 2011.

²⁵⁴ Ces différentes catégories ont été mentionnées en juillet 2011 par le directeur de cabinet de la préfecture de l'Hérault lors d'un audit de la Cour des Comptes sur la politique publique à l'égard des « gens du voyage ».

multiplés et ostensibles (issues de l'immigration) qui quant-à-elles développeraient des savoirs-faire spécifiques en la matière.

Après avoir longuement servi une logique sécuritaire, les carnets et livrets de circulation délivrés par les Préfectures apparaissent aujourd'hui obsolètes et discriminatoires. Le rapport d'information du député Didier Quentin remis à l'Assemblée Nationale le 9 mars 2011 recommande une suppression des titres de circulation au profit d'une « carte de résident itinérant » qui conditionnerait l'accès aux aires d'accueil. L'argument principal avancé pour cette réforme est justement le fait que l'utilité de ce dispositif « ne paraît pas indiscutable en tant qu'instrument du maintien de l'ordre » (Quentin D., 2011 : 59) ; étant entendu que « dans le cadre d'une procédure judiciaire, les services de police et de gendarmerie désireux de connaître avec exactitude les déplacements de gens du voyage, peuvent requérir les gestionnaires des aires d'accueil (qui tiennent la liste des personnes présentes chaque jour) » (Ibid. : 60). Néanmoins – et le rapport de Didier Quentin en prend acte – les titres de circulation présentent un intérêt pour les populations concernées en ce qu'ils incarnent une reconnaissance de leur existence, qui plus est dans un langage propre à la société sédentaire, à savoir celui du document officiel de l'Etat français. Aujourd'hui, la détention et le pointage obligatoires de ces documents administratifs ont fini par leur accorder une place essentielle dans le quotidien et l'intimité des voyageurs tsiganes. Ils sont devenus des pièces « justificatives » de leur identité (Cossée C., 2004 : 258), à valeur quasi-autosuffisante. En effet, alors que ces titres n'ont aucune validité hors du territoire national et qu'ils ne sont pas exclusifs aux personnes de nationalité française, ils ont souvent supplanté la carte nationale d'identité chez les Tsiganes itinérants. Une présomption d'exception – qui impute autant à l'administration²⁵⁵ qu'aux Tsiganes eux-mêmes – semble donc avoir entravé leur accès systématique (pourtant réglementaire) à l'attestation de citoyenneté nationale par excellence qu'est la carte nationale d'identité.

L'historien Pierre Piazza éclaire cette situation en rappelant que la question de l'encartement des individus se posa d'abord pour les populations jugées dangereuses, parmi lesquelles figuraient les populations éloignées de leurs réseaux de sociabilité d'origine, au motif qu'elles encouraient de ce fait un risque plus important de marginalisation (Piazza P., 2002). Nous avons vu que pour des arguments sécuritaires les Tsiganes durent dès 1912, soit bien avant l'instauration de la carte nationale d'identité rendue obligatoire pour tous les Français (en 1940), justifier régulièrement de leur identité. L'antériorité du contrôle administratif des Tsiganes par rapport à celui de l'ensemble de la population française, ainsi que son maintien lors de l'instauration d'un justificatif d'identité nationale (Piazza P., 2004), a eu pour effet de les écarter de la voie principale d'accès à la citoyenneté. En effet, en 1940 les Tsiganes ont été visés par les mesures d'internement et, afin qu'ils restent

²⁵⁵ Il est fréquemment rapporté par les « gens du voyage » que lorsqu'ils se présentent en Préfecture pour obtenir une carte nationale d'identité, les guichetiers leurs renvoient le fait qu'ils « *n'en ont pas besoin* » en argumentant par le fait que « *les titres de circulation suffisent* ». Ce qui ne correspond pas à la législation. Les « gens du voyage » ont bel et bien droit à une carte d'identité.

aisément identifiables par les forces de l'ordre, toute tentative d'accès au droit commun de leur part fut réprimée. La circulaire Vichyssoise du 20 janvier 1941 est particulièrement explicite à cet égard : « il faut éviter que les intéressés ne se mettent en mesure de pouvoir bénéficier du régime commun grâce à la possession de pièces d'identité quand ils sont français (...). En conséquence, tous les individus qui sont titulaires d'un carnet anthropométrique ne doivent sous aucun prétexte être munis d'un autre titre d'identité quel qu'il soit » (cité par Aubin E., 2001 : 31). C'est donc tout un pan de leur identité qui fut refoulé par les pouvoirs publics au nom de leur mobilité. Ils furent institutionnellement amputés du lien, pourtant irréfutable, avec le territoire qu'ils parcouraient. La maxime de cette jeune manouche rencontrée en 1997 est on ne peut plus explicite à ce sujet « *On est plus français qu'eux parce que la France nous on la visite !* » Cette rupture avec la nation est omniprésente dans les discours et revendications des Tsiganes. Beaucoup d'entre eux disent « les Français » pour parler des sédentaires et, parallèlement, la revendication de leur appartenance à la nation est prédominante dans les discours et manifestations publiques des associations de voyageurs (exemples de noms d'associations « Les français du voyage » ou encore « France, liberté, voyage », leurs manifestations ou leurs campements arborant le drapeau national, etc.).

L.2. IDENTIFICATION ET DENOMINATION ADMINISTRATIVE DES TSIKANES FRANÇAIS : UNE ETHNICISATION A L'ŒUVRE

Ce processus d'exclusion a contribué à octroyer aux Tsiganes un statut social marginal, que les lois Besson de 1990 et 2000 sont venues compenser par des mesures visant l'amélioration de leurs conditions de vie et la prise en compte de la spécificité de leur mode d'habiter. Car c'est moins le nomadisme que l'habitat mobile des « gens du voyage » qui est appréhendé dans ces deux lois récentes. En 1990, un rapport du préfet Delamon²⁵⁶ dénombre ainsi trois catégories de « gens du voyage » : les gens du voyage « sédentaires », les gens du voyage « semi-sédentaires » et les gens du voyage « itinérants ». En pratique, cette classification n'est pas tant destinée à rendre compte des différentes facettes du mode de vie tsigane²⁵⁷ qu'à procurer aux acteurs institutionnels des leviers d'action pour intervenir auprès des Tsiganes, qu'ils soient sédentaires ou voyageurs²⁵⁸. D'ailleurs, le préfet Arsène Delamon considère lui-même que cette appellation « gens du voyage » désigne l'ensemble des « nomades et sédentaires qui se réclament du voyage » (Delamon A., 1990 : 1, cité par Aubin, 2005 : 18). En laissant aux intéressés la capacité de décider eux-mêmes de leur appartenance ou non à une catégorie créée par l'administration, l'Etat valide d'une part la valeur ethnique accordée à cette

²⁵⁶ Delamon Arsène, *La situation des « gens du voyage » et les mesures proposées pour l'améliorer*, Rapport remis au Premier ministre, 13 juillet 1990 (non publié), [en ligne : https://fnasat.centredoc.fr/doc_num.php?explnum_id=194].

²⁵⁷ Généralement ceux que l'on nomme les « itinérants » vivent aussi une partie de l'année de façon sédentaire ou peuvent même être propriétaires d'un terrain ou d'une maison. De même qu'un Tsigane qui a vécu toute sa jeunesse en maison peut décider de vivre de façon itinérante pour des motifs économiques ou matrimoniaux par exemple.

²⁵⁸ Dans l'éducation nationale, par exemple, il existe dans certaines académies des « Réseaux d'Education Prioritaire » (REP) pour les « gens du voyage » qui ciblent particulièrement les enfants gitans sédentaires.

appellation, et contribue d'autre part à consolider la dimension communautaire de cette population-cible. Et pour cause, cette nouvelle approche rend visible et fait vivre dans les institutions publiques la catégorie « gens du voyage » ainsi identifiée. « Médiateurs », « gestionnaires », « chargés de missions » : la mise en œuvre de la loi Besson déploie dans son sillage toute une gamme de métiers destinés à encadrer l'occupation spatiale des « gens du voyage », que ce soit à l'échelle communale ou départementale. Les schémas départementaux définissent en effet des zones où la halte des voyageurs est autorisée et d'autres où, de façon corollaire, elle devient punissable. Tous les interlocuteurs précités participent à la construction d'une interprétation (unaniment homogène en définitive) des critères d'admission au titre de « gens du voyage ». Car, comme ce fut le cas pour tous les termes utilisés au fil de l'histoire pour dénommer les Tsiganes exerçant peu ou prou un mode de vie itinérant, celui de « gens du voyage » présente un inconvénient notable qui n'est autre que celui de sa « perméabilité ». En effet, si le terme de « vagabond » s'est révélé insuffisant au 19^{ème} siècle pour nommer ceux qui étaient « Bohémiens » ou « vagabonds de race » comme cela se disait à l'époque, c'est bien parce qu'il ne mobilisait pas ce critère unanime et indiscutable – mais proscrit – de l'ethnicité. Pareillement, le terme « SDF » a été attribué en réalité à des personnes que l'on n'avait pas prévu de nommer et pour lesquelles le terme de « vagabond » apparaissait sans doute obsolète. Pourtant, il y avait une nécessité de nommer ces personnes car, devenant de plus en plus visibles, elles allaient faire l'objet de mesures particulières et bien distinctes de la mobilité tsigane. Comme nous l'avons dit plus haut, il s'agissait bien de personnes « sans abris » et démunies de « résidences mobiles ». A l'inverse, celui de « nomade » a continué d'être utilisé pour désigner les Tsiganes itinérants jusqu'à l'apparition de l'expression « gens du voyage » qui a finalement remplacé, du moins complété le sigle « SDF » (lequel a encore une validité au moins juridique les concernant), en lui octroyant une spécificité clairement culturaliste.

Lorsque le législateur français évoque un « habitat traditionnel constitué de résidences mobiles » pour qualifier l'appartenance à la catégorie « gens du voyage », il déjoue la règle universaliste républicaine par le truchement du droit coutumier. Néanmoins, ce n'est pas l'habitat qui est « traditionnel »²⁵⁹ mais bien le mode de vie itinérant qui devient (avec la loi Besson) une sorte de patrimoine culturel propre aux « gens du voyage » français. En effet, ces derniers n'ont fait qu'adopter un habitat conçu pour le tourisme – popularisé à partir des années 1960 (Sirost O., 2002 : 58 ; Sirost O., 2003 ; Poulain F., 2009) – qui leur permettait de s'adapter à la généralisation de l'automobile dans la société française²⁶⁰. La faculté d'envisager une vie

²⁵⁹ Pour les Tsiganes, l'habitat « traditionnel » (complètement intégré dans un univers culturel que ce soit au niveau de sa conception que de sa symbolique) serait plutôt, suivant les zones géographiques, la roulotte ou la tente.

²⁶⁰ Il est ainsi significatif que le premier décret réglementant le stationnement des caravanes (décret du 11 janvier 1972), et visant à limiter les effets de sédentarisation anarchique des caravanes (notamment dans les zones littorales), ne distingue pas la caravane des vacanciers de celle des « gens du voyage » (Léonard J.L. et Got P., 2010 : 17-18).

familiale en habitat mobile de façon permanente demeurait jusqu'à peu l'apanage des Tsiganes²⁶¹. En effet, ce mode de vie s'inscrit pour eux dans un fonctionnement familial élargi et ne représente pas pour les personnes une rupture sociale (comme c'est souvent le cas pour les personnes « sans abri »), mais permet au contraire d'élargir des réseaux de sociabilité (Reyniers A., 1994). Aujourd'hui le contexte de crise du logement a sensiblement modifié la donne, et l'habitat mobile terrestre utilisé à des fins d'habitat permanent n'est plus une spécificité tsigane²⁶².

I.3. L'INSTAURATION DEPUIS 1990 DES AIRES D'ACCUEIL DES « GENS DU VOYAGE » : PERTINENCE ET AMBIGUÏTE D'UN EQUIPEMENT COLLECTIF RESTREINT A UNE CATEGORIE ETHNIQUE

Les aires d'accueil sont des équipements d'utilité publique. Il ne s'agit pas d'équipements « publics » au sens strict du terme, comme les piscines et écoles dont l'accès est ouvert au grand public, mais plutôt d'équipements construits au nom de l'intérêt général. La réalisation de ces équipements incombe aux collectivités locales et répond aux besoins de halte d'une catégorie de population itinérante, et non pas au besoin (plus conséquent) d'installation d'un type d'habitat mobile à l'échelle du territoire²⁶³. En ce sens, l'accès en est fortement restreint et la dimension publique desdits équipements perd subséquemment sa valeur lorsque des personnes ne se réclamant pas de la « communauté des gens du voyage » mais ayant adopté un habitat mobile comme résidence permanente souhaitent s'installer sur ces sites. On peut donc qualifier les aires d'accueil comme de l'habitat groupé à l'échelle d'un territoire et de surcroît ethnicisé. Ce qui constitue une spécificité pour le moins étonnante de la part de l'Etat universaliste français. En effet, les aires d'accueil ont été conçues pour les « gens du voyage » et notamment sur la base de préconisations de cabinets de consultants relatives aux fonctionnements culturels tsiganes. Par exemple, dans les années 1990, la transition vers des équipements sanitaires individualisés a largement été argumentée autour de la prise en compte des interdits et tabous culturels liés aux notions de souillures et d'impureté (comme par exemple l'usage « sexué » des sanitaires ou encore la gêne occasionnée chez les hommes par le fait de se trouver confrontés à la vue des femmes se rendant aux toilettes). Par ailleurs, sur le versant négatif, un culturalisme outrancier à des fins de contrôle s'est manifesté à travers l'usage de stigmates décrivant les « gens du voyage » comme « public à risque » (Loiseau G., in Liégeois J.P. (dir.), 2007 : 157-162) et a généré des préconisations abusives que ce soit en termes de conception ou de gestion des équipements. En effet, la construction du bâti en béton armé, l'absence de chauffage et/ou de fenêtres dans les sanitaires sont autant de choix basés sur le présupposé

²⁶¹ Les personnes et/ou familles non tsiganes ayant fait le choix de vivre de manière itinérante (notamment de façon hippomobile) connaissent une évolution certaine en phase avec le mouvement de « simplicité volontaire » qui s'est développé ces dernières années ; mais elles restent numériquement minoritaires dans le vaste monde des itinérants.

²⁶² Célia Forget atteste par exemple de l'étendue de cette pratique de vie en habitat mobile aux Etats-Unis, dénommée « Full time RVing » (Forget C., 2012). En Europe, notamment en France dans les zones rurales ou périurbaines, on voit de plus en plus de jeunes couples qui s'installent en yourte, et fondent leur projet de vie et de famille sur ce mode d'habitat.

²⁶³ Nous renvoyons aux travaux de Dominique Crozat sur la cabanisation dans l'Hérault (Crozat D., 2009 et 2016).

largement véhiculé d'avoir affaire à une population destructrice. Enfin, l'essentiel des formations (lorsqu'elles existent) dispensées aux agents gestionnaires des aires d'accueil consistent à l'apprentissage de la gestion des conflits, au motif qu'il s'agirait de populations « *difficiles* » auprès desquelles il faudrait apprendre à « *se faire respecter* ».

En matière de gestion (qu'elle soit en régie directe ou en délégation de service public), la préoccupation principale des élus est de pouvoir s'assurer du contrôle de l'accès des personnes à ces équipements. En effet, comment garantir que ces aires ne soient rendues accessibles qu'à des « gens du voyage » lorsque cette catégorie n'a pas d'assise juridique fiable ? Dans la majorité des règlements intérieurs des aires, l'accès est conditionné par la présentation des titres de circulation, sans que cela ne soit questionné. Il revient à dire que les « gens du voyage » doivent, pour revendiquer cette appartenance, disposer d'un titre de circulation. Or, la seule légitimité posée par le législateur pour pouvoir s'affirmer « gens du voyage » c'est le fait d'hériter d'un mode d'habiter traditionnellement associé à l'itinérance. Par exemple, face à la pénurie des équipements et au durcissement des lois réprimant l'installation des caravanes en dehors de ces aires d'accueil, un nombre de plus en plus important de « gens du voyage » accèdent à la propriété privée. Beaucoup d'entre eux rencontrent – surtout lorsqu'ils vivent sur des terrains non constructibles – des difficultés importantes pour accéder aux fluides ou simplement pour y mettre leur caravane, compromettant leur installation durable chez eux. Néanmoins ils vivent pour la plupart à l'année dans leur habitat mobile et à ce titre demeurent, qu'ils soient propriétaires ou non, « gens du voyage ». Lorsqu'ils accèdent à la propriété privée, ils ne relèvent plus obligatoirement de la loi de 1969 et peuvent donc abandonner leurs titres de circulation. Cette situation a généré des modifications dans les règlements intérieurs de certaines aires où la carte nationale d'identité apparaît, à côté du titre de circulation, comme un document suffisant pour justifier de l'identité de voyageur²⁶⁴. Cette démarche place à un niveau de citoyenneté équivalent les titres de circulation et la carte d'identité. Or un titre de circulation n'est pas un justificatif d'identité nationale, en ce sens qu'il n'a aucune validité hors du territoire français. Par ailleurs, et contrairement à l'idée que s'en font la plupart des élus et interlocuteurs de l'Etat, les titres de circulation peuvent, sous certaines conditions, être délivrés aux personnes étrangères²⁶⁵. Ce type d'information génère un certain nombre de crispations chez les interlocuteurs des collectivités locales qui rencontrent d'autres types de populations itinérantes sur leur territoire, qu'ils s'agisse de Tsiganes de nationalité étrangère ou simplement de « néo-nomades »²⁶⁶ non Tsiganes, et qui ont aussi besoin de lieux pour s'installer avec leurs véhicules. En effet, les élus qui créent des aires d'accueil estiment –

²⁶⁴ Précisons que les mentions « CR » (Commune de Rattachement) ou « SDF » figurent sur les cartes d'identité des personnes possédant des titres de circulation, permettant aux « initiés » (gestionnaires d'aires d'accueil ou police et gendarmerie) de les distinguer.

²⁶⁵ Cf. articles 2 et 6 de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969.

²⁶⁶ En Grande Bretagne, ces populations sont dénommées « New travellers » et sont pour partie d'entre elles affiliées au mouvement techno (Frediani M., 2009).

en bons administrateurs d'un système où la discrimination fait office de réglementation – que celles-ci sont exclusivement réservées aux « gens du voyage », à savoir des Tsiganes de nationalité française vivant en caravane. Et lesdits « gens du voyage », de leur côté se satisfont également de cette idée selon laquelle les aires d'accueil leur seraient « dues » et qu'elles n'auraient pas vocation à accueillir des populations n'appartenant pas à leur « communauté ». Pourtant, les personnes qui ont fait ce choix de vie sans pour autant se définir comme « gens du voyage » relèvent d'un point de vue juridique – parfois sans le savoir ni même en avoir été informées par les acteurs sociaux ou les forces de l'ordre – de la loi de 1969 et devraient être titulaires de titres de circulation. Certains sont parfaitement informés des lois concernant les « gens du voyage » et souhaitent d'ailleurs pouvoir en bénéficier²⁶⁷. Mais ils se heurtent parfois à des obstacles bureaucratiques très révélateurs de l'utilité que l'on pourrait qualifier de « classification ethnique » de ces pièces administratives. Par exemple, une jeune femme résidant dans un bus à l'année témoigne après avoir effectué une demande de titre de circulation dans la Préfecture de son département s'être entendu dire par un guichetier qu'elle ne pouvait en bénéficier car ses parents n'étaient pas des « gens du voyage ».

L'écart entre ces deux populations ethniquement distinctes et juridiquement équivalentes a été renforcé par la loi de finances de 2006 instaurant une taxe d'habitation à l'égard des personnes ayant pour habitat principal une résidence mobile terrestre²⁶⁸ (excluant d'ailleurs clairement les résidences mobiles maritimes et fluviales, qui pourtant constituent pour partie d'entre elles l'habitat permanent de leurs utilisateurs). En effet, cette loi (dont les discussions parlementaires témoignent qu'elle cible expressément les personnes nommées « gens du voyage ») prévoit que les fonds récoltés soient reversés aux communes ayant réalisé des aires d'accueil²⁶⁹. Les personnes résidant en caravane à l'année sans pour autant entrer dans la catégorie ethnique « gens du voyage » participent donc au financement d'équipements publics auxquels ils n'ont, de fait, pas accès. Les « gens du voyage » avaient manifesté dès décembre 2005 leur mécontentement concernant cette taxe, du fait qu'elle n'ouvre aucun droit lié au logement – les « gens du voyage » ne bénéficiant pas des allocations logement, y compris lorsqu'ils séjournent sur les aires d'accueil. Mais les autres catégories de populations concernées (non rattachées à la communauté des « gens du voyage »), beaucoup plus invisibles n'ont pas véritablement d'information sur cette nouvelle disposition que l'on peut qualifier de « contre-discriminatoire » puisqu'induite par une mesure déjà discriminante. Nous avons déjà observé, dans notre pratique professionnelle, ce type de conflit de légitimité autour du fait de pouvoir se réclamer ou non des « gens du

²⁶⁷ Par exemple, les aires d'accueil sont aujourd'hui sollicitées par des personnes isolées résidant à l'année dans leur véhicule aménagé. Nous avons également visité certaines aires fréquentées par des Roms des pays de l'Est. Interrogés à ce sujet, les gestionnaires indiquaient qu'ils les soupçonnaient d'avoir falsifié des titres de circulation, sans référer à l'hypothèse selon laquelle ils pourraient simplement avoir rempli les conditions de l'article 2 de la loi du 3 janvier 1969, qui indique que les livrets spéciaux de circulation sont accessibles aux ressortissants des pays membres de l'Union européenne.

²⁶⁸ Cf. article 35 de la loi de finance n° 2010-1658 du 29 décembre 2010, mis en application à partir de septembre 2011.

²⁶⁹ Cf. titre VII de l'article 92 de la loi n° 2005-1719 de finances pour 2006.

voyage ». Ainsi, une commune dans l'Hérault disposant d'une aire provisoire pour l'installation des « gens du voyage » fut sollicitée par un couple non-Tsigane pour entrer sur cet équipement avec sa caravane. La commune, qui était en train de travailler (avec l'aide des interlocuteurs de l'Etat et du Conseil général) à l'élaboration du futur règlement intérieur de son aire d'accueil définitive, leur répondit qu'il fallait être détenteur d'un titre de circulation. Le couple demanda aux services municipaux comment ils pouvaient se procurer un tel document. Le service social de la commune se renseigna et découvrit qu'il pourrait assez facilement obtenir une telle pièce. De fait, l'obtention d'un titre de circulation se fait sur simple demande en Préfecture²⁷⁰. Parallèlement, les services sociaux de cette même commune eurent à traiter un dossier d'une famille de « gens du voyage » installée sur l'aire provisoire, et ils s'aperçurent qu'elle n'avait pas de titre de circulation ! Cette situation marqua l'esprit des élus et des travailleurs sociaux de la commune qui réalisèrent le peu d'outillage juridique dont ils disposaient en réalité pour restreindre l'accès de l'équipement qu'ils étaient en train de réaliser à la stricte catégorie des « gens du voyage » ; qui redevenaient subséquemment insaisissables. La crainte de ne pas parvenir à contenir les populations tsiganes itinérantes est récurrente chez les élus, tout bord politique confondu ; dans la mesure où leur motivation lorsqu'ils créent une aire d'accueil se cantonne à la résolution des problèmes induits par le stationnement des résidences mobiles sur leur territoire (en premier lieu les plaintes de voisinages, qui surviennent parfois à la simple vue des caravanes). Les campings-car (que certains voyageurs tsiganes retraités finissent par adopter) non connotés « gens du voyage » n'ont pas la même répercussion dans l'imaginaire collectif car ils font davantage référence au stéréotype du touriste, et à l'afflux financier qu'il représente pour la commune. Par ailleurs, depuis l'adoption de la loi dite « LOPPSI » de 2002 et la loi de prévention de la délinquance de mars 2007, certains élus – dès lors qu'ils ont réalisé leur aire d'accueil – vont jusqu'à demander l'expulsion des caravanes installées sur leur territoire, y compris lorsqu'elles sont sur des terrains privés (qu'elles appartiennent à des membres de la communauté des « gens du voyage » ou pas²⁷¹), en invoquant des problèmes de sécurité, tranquillité et salubrité publique. Il est intéressant de constater que le projet de la deuxième loi d'orientation pour la sécurité intérieure (dite « LOPPSI 2 »²⁷²) visait l'élargissement de ces dispositions à l'ensemble des habitats légers, sans doute afin de construire les préalables juridiques à l'amalgame de ces populations (qu'elles résident en

²⁷⁰ À ce sujet, les agents de la Préfecture de l'Hérault qui instruisent les demandes de titres de circulation déclarent qu'ils sont obligés de croire les demandeurs « *sur leur bonne parole* » concernant leur défaut de domicile ou résidence fixe depuis plus de 6 mois.

²⁷¹ Cf. ce témoignage très évocateur : « Au bout d'un chemin perdu au milieu de nulle part, sur la route menant à Rémy, se trouvent deux caravanes où habitent Betty et Nicolas Petit. Ce sont des naufragés de la vie, des victimes collatérales de la création de l'aire des « gens du voyage » de Jaux. En effet, dès l'ouverture de cette structure, le 15 juillet dernier, leur approvisionnement en eau et en électricité a été interrompu. « *Pourtant nous ne faisons pas du tout partie de la communauté des gens du voyage. J'étais logé là par mon employeur...* » » in Lucien Djani, « Victimes collatérales de l'aire des gens du voyage, Betty et Nicolas Petit sont sommés de quitter leur lieu de vie », *Oise Hebdo*, n° 752, 30 juillet 2008, p. 25.

²⁷² La loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

yourtes, cabanes, caravanes et mobiles-homes)²⁷³. Des pratiques d'élus de refus de scolarisation ou d'inscription sur les listes électorales de familles résidant en yourte à l'année²⁷⁴ rappellent le sort encore trop répandu des « gens du voyage ». Ce rejet latent des utilisateurs d'habitats non ancrés au sol relève d'un automatisme qui a sans doute à voir avec la méfiance que suscitent ceux qui ne sont pas – à l'instar des autochtones – « issus du sol même où ils habitent ». Mais, ce qui dérange sans doute davantage, et qu'ont en commun l'ensemble des habitants de logement éphémères, c'est qu'ils s'exposent dans un mode de vie suggérant un rapport immédiat avec l'environnement naturel, laissant par là même supposer leur possible fusion avec cet environnement, qui est de fait – et c'est là le problème – aussi celui de ceux-là mêmes qui se revendiquent autochtones.

Nous avons voulu, à travers plusieurs exemples, toucher du doigt les limites du dispositif concernant les « gens du voyage » et surtout les dommages qu'il peut occasionner dans sa mise en œuvre. Alors qu'ils découvrent que malgré l'existence des titres de circulation, la question de l'identification et de l'authentification des « gens du voyage » demeure, les élus se sentent « trahis » par l'Etat qui présentait ces équipements comme « la solution » aux problèmes posés par l'installation « sauvage » des caravanes sur le territoire de la commune.

Au-delà des dangers que présente le dispositif actuel d'identification et de démarcation (administrative et géographique) des « gens du voyage », on observe que la question du maintien de la communauté voyageuse tsigane préoccupe tout autant, voire davantage, les acteurs institutionnels que les Tsiganes eux-mêmes. Qu'il s'agisse de la dénomination administrative ou du dispositif d'accueil promu par les lois Besson, il est entendu que les Tsiganes ne sont pas prêts à céder ou même à partager ce par quoi la société globale les a reconnus. Leur identité publique et politique a bel et bien été scellée par ces dispositifs d'Etat ; et ils gèrent comme ils le peuvent les contradictions entre leurs fonctionnements culturels de vie en groupes familiaux élargis et cette ethnicité institutionnelle, fruit d'un ostracisme d'Etat, qui tend à contraindre leur mobilité à l'échelle du territoire. Finalement, la peur de voir affluer des populations non-Tsiganes sur les aires d'accueil fait de l'ethnicité – qui jusqu'à présent a prévalu au fonctionnement de ces équipements publics – un outil de valorisation de la présence tsigane en France. C'est bien sur les aires d'accueil (ayant fait l'objet de lourds investissements financiers) qu'ils sont dorénavant attendus. L'apparition concomitante des aires d'accueil et de la définition légale de « gens du voyage » rend peu probable le développement d'une mixité des usagers sur ces lieux. Le remplacement présagé des titres de circulation par une « carte de résident en habitat mobile » ne modifie en rien cette logique de contrôle et d'affichage public de lieux où l'ethnicité tsigane est attendue (et entendue comme devant procéder d'un mode de vie nomade). En définitive, nous ne pouvons trancher sur ce

²⁷³ L'article « 32 ter A » de ce projet de loi a fait l'objet d'une telle mobilisation des groupes sociaux-politiques concernés par ces types d'habitats, qu'il fut retiré de la loi.

²⁷⁴ Cf. Suzanne Chupin (2010), *Les yourtes de la discorde*, film documentaire, Pyramide production / France télévision.

qui se trame réellement dans l'évolution du dispositif global d'accueil des gens du voyage. Cet acharnement des pouvoirs publics au maintien – et d'une certaine façon à l'instrumentalisation – des frontières de l'ethnicité tzigane ne laisse pas indifférent. La stratégie consistant à rendre réglementaire l'installation dans des zones réservées de sous catégories de populations marginalisées nous interroge, dès lors que les compensations attendues en termes d'accès aux droits ne sont, quant à elles, pas effectives. En effet, alors que la réglementation des terrains de camping s'est mise en place dès l'apogée du tourisme caravanier, les aires d'accueil des « gens du voyage » ne disposent encore aujourd'hui d'aucune classification spécifique au niveau du code de l'urbanisme. Les « gens du voyage » - quand bien même ils s'acquittent de leurs droits de place et de leurs consommations sur ces aires – continuent d'être considérés comme de simples « occupants du domaine public » et peuvent, à ce titre, être expulsés sur simple demande du maire. Ces problématiques taraudent certains gestionnaires qui s'interrogent sur leur rôle dans cette machinerie d'Etat, et le sort de ces « gens du voyage » qui paient bien cher leur « insertion » dans ces lieux qui participent inéluctablement d'une stratification des zones de réprobation (Crozat D., 2009 et 2016).

II. L'HABITAT MOBILE : HISTOIRE D'UN APPRIVOISEMENT²⁷⁵

Parmi les multiples contraintes qui s'imposent à l'habitat mobile, la plus efficiente demeure sans doute celle de sa symbolique avec laquelle ses partisans doivent composer. Le défaut d'ancrage définitif au sol et plus largement au territoire qu'induit cet habitat en fait un objet suspect aux yeux des autochtones. Or c'est bien la possibilité de déplacer à volonté cet habitat et ceux qu'il abrite qui constitue le point de focale de ses usagers comme de ses détracteurs. Il en découle une tension (au mieux une conciliation) entre l'idéal de nomadisme et l'intervention publique réprimant et orchestrant le déplacement et le « placement » des populations concernées.

II.1. LES « TARES » DE LA MOBILITE

La mobilité de l'Homme, entendue comme capacité à entrer en mouvement et à agir indépendamment d'un dictat collectif, est une donnée anthropologique fondamentale. Néanmoins cette dimension a été occultée dans les sciences humaines au profit d'une analyse portée sur les formes de coercitions des mobilités, qu'elles soient individuelles, collectives, géographiques ou sociales. Nous souhaitons dans cet article éclairer les logiques qui sous-tendent le contrôle de la mobilité humaine afin de mieux cerner les représentations auxquelles renvoie l'habitat mobile.

En occident, la Renaissance a élaboré le concept de « civilisation » à partir du modèle de l'intériorisation du contrôle de soi qu'incarne « l'homme de cour » par opposition à « l'homme médiéval » beaucoup plus

²⁷⁵ Article publié par l'association RELIER dans l'ouvrage collectif *Regards croisés sur l'habitat léger / mobile*, RELIER, 2012, pp. 20-25.

pulsionnel. Norbert Elias explique cette évolution par la confiscation de la possibilité pour les individus de se faire justice eux-mêmes corrélée à la monopolisation de l'exercice de la violence par l'organisation étatique (Elias N., 1973). Ce processus s'est accompagné d'une succession de transformations culturelles où la maîtrise du corps, du geste et du verbe jusqu'au refoulement des pulsions allait dorénavant dicter les relations sociales.

Cette discipline des corps fut normalisée au point que dans le courant du 17^{ème} et du 18^{ème} siècle, médecins et poètes associèrent le mot « transport » au registre du trouble émotionnel (Nahoum-Grappe V., 1994) : il était la métaphore d'une énergie intérieure invisible et incontrôlable obligeant l'individu à se mouvoir et/ou s'émouvoir. Le « transport » symbolisait une concordance impromptue entre l'âme et le corps, entendue comme étant perturbatrice : si les individus pouvaient être victimes de « transports de joie » (Ibid. : 75), l'expression plus générale de « transport au cerveau » traduisait l'influence exercée par la circulation des humeurs ou organes à l'intérieur du corps. Ainsi l'hystérie était la maladie causée par le « transport intérieur » de l'utérus dérangeant l'esprit. Tout comme l'ordre social, l'ordre organique condamnait la circulation d'éléments isolés.

Ces mécanismes sont encore bien en place dans la pensée du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle lorsqu'il s'agit de qualifier l'errance des nommés « vagabonds » ou « gens sans aveu », décrits par les médecins comme des « hommes machines » ou « automates ambulatoires »²⁷⁶ ne répondant qu'à l'ordre de leurs pulsions. La thèse de médecine intitulée « La dromomanie des dégénérés » (Dubourdiou V.C., 1894) systématisa l'approche pathologique de l'errance conçue comme un symptôme de ce qu'on appelait en psychiatrie l'« aliénisme » qui visait la compréhension et le traitement moral de la dynamique « mortifère » de l'Homme. C'est bien la force motrice du sujet dans son ensemble et sa difficulté apparente à la canaliser qui est en cause et qu'il faut soigner, du moins apaiser. En bons écrivains (Rigoli J., 2001), les psychiatres de l'époque rapportent les propos mais aussi les descriptions détaillées de ces sujets qui sont aussi parfois des personnalités publiques. Ainsi le Dr. E. Régis décrivit en 1910 la « dromomanie de Jean-Jacques Rousseau », lequel s'était rendu célèbre pour avoir prôné la supériorité de l'état de nature sur la « civilisation ». Qualifié par le psychiatre de « fugueur compulsif » et de « mélancolique persécuté » car incapable de fournir de motif autre que le « plaisir » ou la « beauté des paysages » pour justifier ses déplacements, la personnalité de Jean-Jacques Rousseau dévoile « un profond amour de la solitude, de la rêverie paresseuse, de l'indépendance et, par la suite, de la vie errante et, tranchons le mot, du vagabondage. Le vagabondage chez lui est une passion. Il aime vivre au hasard. Apprenti greffier, graveur, valet de chambre, séminariste, employé au cadastre, maître de musique, on peut dire que, dans ses longs intervalles de ces diverses occupations, il devient volontairement, et

²⁷⁶ Terme employé par le Dr. Charcot en 1888 lors d'une de ses « leçons du mardi » à l'hôpital de la Salpêtrière pendant lesquelles il se plaisait à présenter et analyser le fonctionnement des vagabonds à ses étudiants.

autant qu'il peut, un errant, un chemineau. C'est son goût dominant. »²⁷⁷ La multiplicité de ses compétences professionnelles sert ici à étayer son aptitude instable qui constituerait sa qualité première. Sa personnalité décrite selon les critères de la « légèreté » est assimilée à une vacuité interne qui le pousserait à se remplir compulsivement de voyage et d'expérience sensible.

Ces carcans idéologiques trouvent leurs soubassements dans le contexte d'industrialisation de la société occidentale du 19^{ème} siècle qui introduisit une hiérarchie de valeurs autour du phénomène mécanique. La généralisation de la machine-outil dans la vie des ouvriers engendra l'adoption de postures et gestuelles répétitives qui furent valorisées, car conditionnant l'accès du plus grand nombre au confort. Par ailleurs, l'urbanisation au 19^{ème} siècle dont la fonction fut de « transformer des paysans en salariés » (Le Marchand A., 2011 : 26) s'accompagna d'un phénomène de rupture avec les activités physiques de domestication de la nature telles que la culture ou l'élevage. La force de travail se devait dorénavant de circuler sur le territoire national pour y faire progresser l'économie capitaliste. La mobilité des ouvriers fut donc encouragée et légalisée dès 1803 par la création du livret ouvrier qui permit le contrôle des déplacements de ces travailleurs. Ils furent la première catégorie à faire l'objet d'un contrôle systématique de leurs déplacements du fait de leur appartenance. La mise en scène du vagabond par les notables (médecins, juristes, écrivains...) au 19^{ème} siècle fait office de contre-exemple dans un univers où la protection sociale des travailleurs en est à ses balbutiements. L'énergie qu'il déploie pour se « mettre en marche », tout en étant déconnecté du système de production, fait de la figure du vagabond une ombre qui plane au-dessus de chaque ouvrier qui ne se conformerait pas à son rôle productiviste.

C'est dans ce contexte que les roulottes hippomobiles vont se démocratiser. Associée au développement économique et à la promotion des innovations sur le territoire national, la mobilité des forains est tout d'abord valorisée par l'Etat français (Ibid : 51-53). Aujourd'hui encore l'imaginaire collectif se nourrit des ambivalences de l'économie libérale qui valorise l'esprit d'initiative et la concurrentialité qu'octroie la mobilité humaine, tout en condamnant son immoralité dès lors qu'elle est détachée de motifs purement économiques.

II.2. LA MOBILITE A CONTRE-COURANT : L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL DES MOBILES

Dans l'histoire des représentations liées à la mobilité humaine, l'habitat mobile casse la vision mécanique associée à l'errance dévoilant la dimension organisationnelle et donc intentionnelle que suppose ce mode de vie. D'ailleurs, la notion de choix est aujourd'hui au cœur des discours qui prônent l'usage de l'habitat léger et

²⁷⁷ Jules Lemaître (in *Jean-Jacques Rousseau*, Calmann-Lévy, Paris 1907 ; cité par Régis E., 1910 : 6)

mobile²⁷⁸. Or, c'est le plus souvent avec des arguments naturalistes et écologistes que ses protagonistes s'illustrent, non sans avoir recours pour certains à l'idéologie du « retour à la nature ». Cette exhibition d'une vie proche de la nature a pour effet de les ramener symboliquement aux marges de l'œuvre de « civilisation » à laquelle se vouent corps et âme les « classes laborieuses ». Néanmoins, pour peu que « l'habitant mobile » soit prompt à développer ou mettre en scène des pratiques qui réhabilitent la mémoire et le patrimoine local, la séduction peut un temps faire office d'acceptation par les édiles locales. Ainsi, ce couple installé en camion chez un habitant et exerçant une activité d'artisan boulanger qui fait revivre l'ancien four à pain du village, parvient à s'attirer la sympathie d'une partie des villageois et peut aujourd'hui envisager l'achat d'un terrain pour continuer à vivre en camion sur cette commune. D'autres, comme cet homme qui vit sur un terrain acheté et habité par une dizaine d'adultes (les uns en camions, les autres en yourtes) témoigne qu'une des motivations exprimées au maire fut la restauration du hameau situé sur leur terrain. Par la suite, des stratégies du même ordre ont été déployées à l'égard des habitants du village :

« On a entendu cent mille choses parce qu'on n'avait pas l'électricité quand on est arrivés, donc on était à la lampe torche : c'était l'trafic de drogue, c'était bon des trucs incroyables quoi ! (...) Au début on était les improductifs quoi. On était là on produisait rien, on était un groupe on produisait rien, pour eux voilà. Et petit à petit, nous ça a été notre démarche, tout de suite on a voulu aller vers les gens à l'extérieur, on n'a pas voulu s'enfermer dans notre lieu. Et donc on a été voir les paysans du coin (...). On a été voir les anciens du village. On est arrivés on a fait un peu de traction animale, y'a des gens qu'on n'avait jamais vus qui sont venus nous voir parce que ça les a interpellés quoi. Y'a des vieux ça faisait 40-50 ans qu'ils avaient pas vu ça. Ils sont venus ils ont voulu attraper la charrue quoi ! Voilà et du coup ça a créé un lien... »²⁷⁹

Ce travail d'auto-médiatisation ne suffit pas pour autant à esquiver la mécanique légaliste que les services de l'Etat assènent par voie de courriers aux intéressés comme aux élus locaux. Il n'en demeure pas moins que la stratégie qui opère le mieux actuellement pour légitimer ces formes d'habitats est bien celle de la patrimonialisation.

Les populations tsiganes ont subi un processus similaire qui consiste en une forme d'appropriation publique, au nom de l'intérêt général, d'un pan saillant et dérangeant de leur identité : la mobilité. En effet, entre la fin du 19^{ème} siècle et les années 1980, une succession de mesures ont conduit, comme nous l'avons vu, à une forme de « réhabilitation » de la catégorie ethnique désignée aujourd'hui sous le vocable « gens du voyage ». Notons, puisque nous sommes au cœur du sujet, que la roulotte hippomobile fut dans ce cadre le premier véhicule à devoir porter une plaque d'immatriculation. L'habitat mobile devint alors la marque visible de l'appartenance à une catégorie officiellement désignée comme « criminogène » : une catégorie sociale à

²⁷⁸ Je fais ici référence aux nombreux débats toujours en cours notamment au sein de l'association HALEM (association des habitants de logements éphémères et mobiles), partageant les promoteurs de « l'habitat choisi » (par opposition mécanique à « l'habitat subi ») des défenseurs de « l'habitat mobile » en toute circonstance.

²⁷⁹ Témoignage récolté lors de l'atelier « motivations sociales des habitants » à l'occasion de la journée du 22 mars 2012 organisée par l'association RELIER à St Affrique.

« cerner », donc à stabiliser en vue de sa transformation. Pendant les deux premières guerres mondiales des politiques de « neutralisation » sont mises en œuvre afin de maintenir « hors de nuisance » ces populations nomades (relégation hors des communes et départements, assignation à résidence et réclusion dans des camps d'internement). Emmanuel Filhol (Filhol E. 2011) a recueilli les témoignages de voyageurs qui ont connu le dispositif de contrôle de la loi du 16 juillet 1912 sur l'exercice des professions ambulantes (qui n'a été abrogée, rappelons-le, qu'en 1969). Marcelle Picque, par exemple, évoque à quel point cette « plaque » qu'ils devaient porter sur leurs roulottes constituait un stigmate humiliant :

« Pardi, la plaque, cette plaque, elle était vraiment pas bonne pour nous. Parce qu'on était remarquable, avec [...]. Alors dès qu'on nous voyait arriver, nous avions une plaque anthropométrique, la loi du 16 juillet 1912, elle était bleue émaillée, avec quatre vis qui se vissaient à notre arrière de l'auto, et là nous étions bien remarqués avec cette plaque, parce que les gens comme on arrivait, soit dans un village soit dans une commune, on disait qu'on était des étrangers, et dessus y avait marqué “ plaque de nomade anthropo- métrique ”. Cette plaque-là, vraiment, alors vraiment les gens... Nous étions remarqués et tout le monde se fermait. Voyez, ils avions peur de cette plaque. Ils prenaient cette plaque pour... Et cette plaque il fallait qu'elle soit marquée sur le carnet collectif »²⁸⁰

Cette plaque, dont ils étaient les seuls détenteurs sur leurs véhicules en tant que « citoyens suspects » (Aubin E., 2001 : 29) et « délinquants de droit commun » (Ibid.) faisait l'objet de tentatives de dissimulation par leurs détenteurs :

« (...) moi, je la faisais défaire et je la faisais mettre dans mon coffre de la voiture, pour moins qu'on nous arrête. Un beau jour, eh ben, nous étions arrêtés dessus un emplacement dans le Pays basque, il a venu la gendarmerie, les motards nous contrôler, ils ont dit, « Votre plaque d'anthropologie derrière, votre plaque de la loi du 16 juillet, comment que ça se fait que vous ne l'avez pas sinon on vous met un PV ». Alors j'ai dit « Monsieur, écoutez, excusez-moi, les vis n'ont pas tenu, regardez, je l'ai mis dedans mon coffre de l'auto ». Il a dit, « Bon, elle doit pas être ici, elle doit être voyante derrière ». Parce que moi cette plaque-là, je l'aimais pas. Et finalement le gendarme il a pris le tournevis, il nous a pris des vis, et il nous l'a vissée derrière. Bon, eh bin, on est restés avec la plaque, pardi, derrière... Jusqu'à temps qu'on s'en va de cette commune, mais après nous l'avions encore dévissée et remis derrière »²⁸¹

Ce témoignage nous permet de considérer de manière rétroactive le rôle de « vigie » qu'exercent les voyageurs (malgré eux) par rapport aux dispositifs répressifs et aux menaces de privations de libertés dans les démocraties. Beaucoup d'entre eux sont parfaitement lucides sur cet aspect là : « *tout pendant qu'on est sur le voyage, c'est un signe pour tous les sédentaires et tous les citoyens français qu'on est encore en démocratie* » me disaient certains voyageurs lorsque j'étais amenée à intervenir auprès d'eux lorsqu'ils recevaient une « mise en demeure de quitter les lieux ». La carte d'identité tout comme la plaque d'immatriculation ont, en effet, d'abord été mis en œuvre pour contrôler ces « citoyens suspects » avant d'être généralisés à l'ensemble de la population.

²⁸⁰ Témoignage de Marcelle Picque récolté et publié par Emmanuel Filhol (Filhol E., 2011 : 269)

²⁸¹ Témoignage de Marcelle Picque récolté et publié par Emmanuel Filhol (Filhol E., 2011 : 270-271)

Parallèlement à la progression vers une systématisation du « contrôle des nomades » s'est développé, dès le XVIII^{ème} siècle une forme d'exotisme par la pratique du nomadisme aussi bien dans les milieux aristocratiques « non-conformistes » que chez certains sujets des classes populaires tentés par l'aventure artistique et la vie de Bohème, tel l'emblématique Jean Richepin (Vaux de Foletier F., 1984). « L'aspiration à une mobilité éclairée, héritée des Lumières et du Grand Tour²⁸², se déploie après 1770. (...) L'exaltation du campement de plein vent ne s'explique pas seulement par l'attrait primitiviste de la nature. La société des Bohémiens a aussi une morale attrayante. » (Asséo H., 2010 : 13-14). L'expérience coloniale conduit à la découverte de modes de vie nomades²⁸³, qui alimentent les imaginaires d'un retour possible au « grand air » par la mise en exergue de la technicité des tentes tour à tour déployées dans le domaine militaire et exploratoire avant de devenir l'apanage de l'aventurier, du sportif et du campeur (Sirost O., 2011). La débrouille devient une valeur distinguée par laquelle les sujets les plus audacieux parviennent à « jouir » de privilèges que seule l'expérience risquée en pleine nature peut leur procurer (Sirost O., 2001). Au début du XX^{ème} siècle le mouvement hygiéniste a secoué les grandes villes industrielles (Barles S., 2011) et conduit les citadins les plus aisés à s'offrir des escapades en nature pour se régénérer. « Le camping offre alors une interface parfaite touchant à la réforme des modes de vie tant dans l'ordinaire de l'habitat que dans la montée des cultures du corps. » (Sirost O., 2002 : 52). Après la seconde guerre mondiale ces pratiques trouvent un nouveau souffle par l'attrait des classes populaires qui vont inverser la tendance par une attractivité inédite des zones littorales, autrefois désertées. La « colonisation à l'envers » (Ibid. : 57) s'opère essentiellement grâce à l'arrivée progressive de l'automobile dans les foyers. « Le changement d'échelle kilométrique va de pair avec un changement d'échelle de l'habitat du campeur. Ce dernier s'équipe désormais de la tente carrée, où l'on peut tenir debout et déjeuner en famille sous l'auvent. La tente familiale qui succède ainsi à la petite canadienne s'accompagne d'une volonté d'aménagement des espaces. On ne randonne plus : les kilomètres sont parcourus en voiture sur la route ; une fois la famille installée, elle réside. » (Ibid. : 56).

Parallèlement, la société civile s'indignait à travers ses mouvements caritatifs, des conditions de vie des populations tsiganes à l'heure où l'accès au confort ménager semblait acquis. Erigée comme valeur providentielle d'un côté lorsqu'elle est saisonnière, la précarité comme « mode de vie » fait l'objet d'une construction sociale en vue d'une légitimation d'interventions de type socio-sanitaires et socio-éducatives (Blumer H., 1971). Un travail de réhabilitation sociale s'opéra alors progressivement, aidé des mouvements d'obédience catholique puis évangélique qui prônèrent l'émergence d'un peuple uni et rassemblé autour d'une

²⁸² Long voyage d'éducation aristocratique à travers l'Europe destiné aux jeunes gens des plus hautes classes de la société européenne, qui se déroulait sur plusieurs années. Cette pratique pris forme à partir du XVI^{ème} siècle et perdura jusqu'au XIX^{ème} siècle pour démarrer le parcours d'étude des lettrés (Remaud O., 2015 : 55). Pour plus de détails sur ce sujet, cf. Bertrand G., 2010 et 2017 et Boutier J., 2004)

²⁸³ « La tente de l'opposant Abd el-Kader sera exposée au grand public à Paris en guise de trophée pendant plusieurs mois. Il s'agit là d'une véritable entreprise de médiatisation de l'habitat temporaire et mobile ramené par le duc d'Aumale à Chantilly et emblématisé dans les œuvres de Delacroix, Decaen et Vernet » (Sirost O., 2011 : 102).

valeur commune qui est celle du nomadisme. Les politiques, dans les années 1970, vont déclinier cette valeur à partir du mot « voyage » qui va connaître un franc succès tout au long des années 1980-1990, notamment parce qu'il établit un rapprochement avec l'univers rassurant des loisirs, de la découverte et du tourisme²⁸⁴. Entre temps le statut accordé à la nature était passé de celui d'un territoire menaçant nécessitant conquête et maîtrise à celui de ressource partagée avec laquelle composer, et à préserver. Les touristes continuèrent leur émancipation en gagnant progressivement les sites naturels « sanctuarisés ». Dès les années 1990, l'opinion publique dévalue la présence ponctuelle des installations de caravanes de gens du voyage à partir de leur impact écologique négatif. Les camping-cars des touristes subirent le même traitement à partir des années 2000, à ceci près que les aires dédiées à leur installation temporaires connurent un essor fulgurant, contrairement aux aires d'accueil des gens du voyage²⁸⁵. L'autonomie de ces habitats légers s'est développée, en réponse aux envies d'évasion et de « déconnection » des usagers que sont majoritairement les touristes. À tel point qu'aujourd'hui, ce n'est plus tant sur l'absence ou l'aspect sommaire du raccordement aux réseaux publics que l'opinion s'émeut à la vue d'un campement spontané de gens du voyage ; mais davantage sur l'atteinte à l'environnement constatée à l'œil nu (déperdition d'eau lors des raccordements spontanés aux bornes incendies, dépôt de déchets naturels ou de gravats issus de leurs activités, mais aussi de déjections humaines). Par ailleurs, l'image du touriste qui « profite » est régulièrement mobilisée par ceux qui dénigrent les gens du voyage. J'en veux pour exemple ces élus qui se complaisent à rappeler que les gens du voyage possèdent des « terrains » voire des « maisons » y voyant le signe d'une « entourloupe ». La mémoire de ce maire qui refusait en 2009 d'ouvrir son aire de grand passage au motif que le groupe comprenait des véhicules immatriculés dans son département est encore le signe que le voyage est une injonction forte qui leur est faite ; injonction souvent associée à un « choix » qu'ils doivent « assumer ».

Il faut attendre la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage pour voir la catégorie « gens du voyage » définie dans un article de loi : « personnes dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles »²⁸⁶. Bien que l'habitat traditionnel évoqué dans ce texte renvoie à un objet de l'industrie du tourisme que les Tsiganes se sont réappropriés au moment du passage à l'automobile, la caravane est devenue le symbole républicain de l'appartenance tsigane²⁸⁷. L'identité des Gitans, Manouches, Roms, Yénish et Sintis vivant en France dans un habitat mobile a connu une sorte de régénérescence à travers cette appellation, dont la principale vertu est la reconnaissance d'une façon singulière et culturelle de vivre le

²⁸⁴ Par opposition au mot « nomade » de la loi du 16 juillet 1912 qui établissait un amalgame avec les migrants n'ayant pas la nationalité française.

²⁸⁵ Dans un rapport du conseil national du tourisme édité en 2008 (G. Leduc, *L'impact du développement du camping-car*, Ministère de l'économie de l'industrie et de l'emploi), il est indiqué que la France comptait environ 3 400 aires de stationnement et de services.

²⁸⁶ Article 1^{er} de la loi Besson du 5 juillet 2000.

²⁸⁷ Ce qui n'était pas le cas aux débuts de la réglementation concernant l'installation des caravanes. En effet, le décret du 11 janvier 1972 ne distinguait pas les vacanciers des gens du voyage.

rapport au territoire national. Depuis 1990, un soutien important de l'Etat a été déployé pour légitimer ce mode de vie dans la sphère publique, au prix d'une forte homogénéisation des équipements labellisés pour son exercice.

La résistance des édiles locales à la construction de ces équipements d'accueil des gens du voyage est encore une réalité qui freine lourdement la réhabilitation dont nous venons d'exposer le processus. Les aires construites sont souvent situées aux limites du territoire communal, à l'encontre des règles d'urbanisme visant à lutter contre le « mitage ». Par ailleurs, l'ultra-urbanité de ces lieux apparaît comme une façon de conjurer l'état « sauvage » qui est souvent accolé aux voyageurs²⁸⁸. Esthétiquement, les aires d'accueil des gens du voyage produisent l'effet inverse du jardin dans la ville. La dissonance de ce parc urbain posé au cœur d'un cadre de nature ne laisse pas indifférent, et rend parfois difficile son appropriation non seulement par les usagers mais également par les collectivités elles-mêmes. On peut dire que la séparation (géographique, humaine et sociale) y est de rigueur, étayée par les discours égalitaristes qui prônent le sacro-saint droit commun pour refuser la mise en place d'actions socio-éducatives sur ces sites, arguant de leur effet néfaste sur l'équité républicaine. Dépourvues de toute espèce d'attractivité (si ce n'est l'accès aux réseaux publics) ces aires dédiées à l'exercice du mode de vie en habitat mobile deviennent parfois des poches de non-mobilité, pour ne pas dire des « culs-de-sacs » sociaux. La pénurie de ces équipements sur l'ensemble du territoire conjuguée à la menace d'expulsion qui pèse sur les familles en dehors de ces sites aménagés génèrent des stratégies d'appropriation des aires d'accueil par certaines familles (paiement d'emplacements laissés vacants le temps d'un déplacement car ne voulant pas se retrouver sans solution d'accueil à leur retour, transmission d'emplacements au sein d'un même groupe, occupation annuelle des aires par celles n'ayant plus les moyens ou l'énergie de pratiquer le voyage...). Lorsque la présence tzigane ne se renouvelle pas, lorsque la circulation n'a plus sa place sur ces aires, les pouvoirs publics s'en mêlent en réactivant la mobilité comme principe conditionnant l'existence de ces lieux. C'est en cela que l'aire d'accueil est bien le terrain des « Gadjé » : elle est voulue, conçue, construite et gérée par eux. La présence tzigane sur ces aires est un compromis. Un compromis temporaire ? Nous savons que bien qu'une partie des Tsiganes esquivent ces lieux quand ils le peuvent, que ce soit l'été avec les grands passages ou l'hiver sur des terrains privés. Les aires d'accueil ne détiennent pas le monopole de la présence tzigane dans le monde des Gadjé. Parce qu'elles fonctionnent selon un principe exclusif (qui va à l'encontre de la logique égalitariste républicaine), elles participent d'une forme de mise en scène et de visibilité tzigane assortie à la motorisation de leur mode de vie entamée dans les années 1960. Le fait que les camping-caristes subissent aujourd'hui le même sort vient questionner l'impact symbolique qu'induit la vue de ces habitats « déconnectés » ou « autonomes » dans le paysage. Lorsqu'il n'y a

²⁸⁸ Cette vision est à rapprocher au fait que les gens du voyage parviennent à s'accommoder de l'absence récurrente de possibilité de raccorder aux réseaux publics (eau, électricité, assainissement...) en déployant (pour l'eau et l'électricité) des solutions d'autonomisation.

pas d'aire spécifiquement goudronnée l'accueil « décent » de ces habitats mobiles, les pouvoirs publics accolent une seule dénomination pour désigner ce qui déborde du « cadre » aménagé : « cabanisation ».

Alors que la mobilité est une valeur voire un mode de vie choisi par certaines classes sociales plutôt élevées de notre société (Abbas Y., 2011), la légitimation de l'habitat mobile passe par des cadres figés construits à partir du modèle du « parc » dont la fonction muséologique (ou ghettoïsante) ne se prête pas toujours à la fluidité, du moins la réactivité inhérente au mode de vie nomade. La gentrification des espaces ruraux – et plus particulièrement l'expulsion des habitants légers et mobiles des parcs nationaux au profit de d'infrastructures d'accueil de touristes qui comprennent d'ailleurs des résidences mobiles (yourtes, roulottes, cabanes dès lors évidées de leurs usages familial et domestique) – fait l'objet de critiques constantes dans les tribunes de l'association Halem. La patrimonialisation de l'habitat mobile inspirée du mode de vie des « gens du voyage » consiste pour le moins en une fausse reconnaissance, pour ne pas dire une spoliation. En septembre 2018, j'ai eu l'occasion de passer un week-end en camping avec Violette, en Dordogne. Nous étions invitées à l'inauguration de la capsule temporelle²⁸⁹ réalisée par l'Abri Cro Magnon aux Eyzies-de-Tayac, à laquelle nous avons participé par la rédaction de lettres. Le camping à la ferme où nous avons séjourné proposait la location de roulottes. Traversant les emplacements vides qui jouxtaient les parcelles où se trouvaient les roulottes, Violette semblait séduite : « *Comme c'est beau... c'est toute not' vie ça !* ». Nous nous rapprochons, grimpons les quelques marches pour nous hisser sur l'avancée de l'habitable stabilisé au sol, et regarder dedans à travers la fenêtre. Puis rien, il n'y a rien à voir dedans. La roulotte est juste « disponible » sur le marché de la location. Il n'y a donc rien. Rien à voir « dedans » et rien à voir avec la vie d'antan. Il y a tout à imaginer pour se dépayser. Je repense à ce camping dans lequel j'avais séjourné (en Dordogne aussi il y a de cela au moins dix ans) qui proposait à la location au choix : une roulotte irlandaise, une yourte mongole ou un tipi amérindien. Nous avons choisi avec mon compagnon la roulotte, mais j'ai oublié « comment c'était dedans ». Je me souviens simplement du camping et de son côté « dépayasant ». Violette, après avoir scruté un long moment à travers la fenêtre, et essayé d'ouvrir la porte de l'objet du désir, se recule. « *Ça m'dégoute en vrai* » me dit-elle, exprimant par là le sentiment de « déclassement » opéré par cet objet culturel devenu instrument de domination, accessible uniquement aux plus fortunés d'entre les touristes. Intégrée dans une société de consommation de loisirs, la roulotte a laissé de côté les utilisateurs qui en ont fait sa marque de fabrique (Bordigoni M., 2011).

Les inventions des Gadje pour saisir les Tsiganes englobent tout un faisceau de projections à partir du romantisme et de la méfiance. Ce qui est immédiatement abordable semble ne pouvoir être qu'un « univers »

²⁸⁹ Une capsule temporelle est « une œuvre de sauvegarde collective de biens et d'informations comme témoignage destiné aux générations futures » (cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Capsule_temporelle). La capsule temporelle de l'Abri Cro Magnon visait à célébrer les 150 ans de la découverte de l'abri de Cro Magnon aux Eyzies-de-Tayac. 150 personnes ont participé à ce projet par l'écriture d'une lettre. Le projet prévoit que la capsule ne soit ré-ouverte que dans 150 ans. Une vidéo de présentation du projet est en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=JqrrjnC97sg>.

évidé de son sens et re-culturalisé dans un système globalisé à partir d'une rhétorique d'authenticité et de retour à la nature. La réalité des contacts avec l'authenticité voyageuse contemporaine, s'il en est, demeure parfaitement quadrillée, aseptisée et « prise en charge » par des dispositifs de médiation qui s'avèrent de précieux révélateurs des constructions des altérités tziganes et gadjé. Les aires d'accueil, comme les caravanes, sont des éléments exogènes qui « circulent » dans l'univers voyageur. Patrick Williams nous rappelle que les Manouches offrent un autre modèle de patrimonialisation que celui des Gadjé. Plutôt que de fixer dans le paysage ou la mémoire collective des éléments emblématiques de leur identité ils en préfèrent la destruction afin de conjurer le détournement d'usage dont ils pourraient faire l'objet. La caravane ou la verdine qu'ils utilisent tout au long de leur vie ne devient vraiment « objet manouche » qu'au moment où elle est brûlée par l'entourage du défunt à qui elle appartenait (Williams P., 1993). Plus qu'un objet culturellement codé, l'habitat mobile est un réservoir d'intimité qu'il faut apprendre à contenir, tout en l'aérant, sans jamais négliger le regard d'autrui qu'il convoite en permanence.

Ceux pour qui l'habitat mobile relève d'un choix et non d'un héritage collectif (comme les gens du voyage) vivent de plein fouet ce revers de l'exposition au « grand public ». Il n'est pas exclu que la valeur et l'importance qu'ils accordent à la dimension du « choix » dans leurs discours procède avant tout d'une stratégie de retournement du stigmate associé à ce mode de vie ; indépendamment des motifs qui ont conduit à l'adopter. Il en ressort, dans tous les cas, un positionnement fort de l'individu face à la norme et des stratégies de défense et de revendications qui se construisent aussi collectivement. Ces logiques peuvent néanmoins s'éroder avec le temps, ou du moins être amenées à se reconfigurer lorsque les habitants d'un quartier alternatif – tel que celui de la Baraque, à Louvain-la-Neuve en Belgique – décident de miser sur la médiatisation et l'exemplarité (écologique, économique...) pour déjouer les processus de relégation corrélés au statut juridique de l'habitat mobile (Angeras A., 2015). Cette « visibilité » exacerbée contraint les habitants à canaliser les effets de spéculation et repenser, par le collectif, la communalité qui fait tenir la « valeur » du mode de vie en habitat mobile (De Clerck P., 2018). Ce que Michel Callon appelle le « milieu associé »²⁹⁰ joue un rôle prépondérant dans la structuration des valeurs (marchandes et non marchandes) corrélées à ce mode de vie. Car la viabilité de l'habitat mobile tient à son *écoumène* (Berque A., 2000 et 2016a et 2016b ; Radkowski (de) G.H., 2002) que les usagers participent à déterminer (privilégiant un réseau de sociabilité sur un autre, bricolant un système d'autonomisation matériel, organisant des modalités d'accès aux ressources, etc.) au même titre que les nuisances en tout genre rencontrées en chemin, la diligence des autorités publiques ou encore les aménagements des concepteurs en termes d'ergonomie. Le marché émergent des *tiny house*²⁹¹

²⁹⁰ Se référant à l'ouvrage de Georges Simondon (Simondon G., *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubier, Paris, 1958), Michel Callon souligne : « Un bien complètement *dés-intriqué*, dont toutes les associations qui le composent auraient été défaits, ne pourrait plus fonctionner. » (Callon M., 2017 : 75).

²⁹¹ La *tiny house* est une petite maison sur roues (dont la surface varie entre 10 et 40 m²) qui peut être auto-construite ou, le plus souvent, conçue et aménagée par des constructeurs et artisans spécialisés dans ce nouveau marché de la filière

(qui prospère pour l’instant indépendamment de la prise en compte du « milieu associé » de l’objet mis en vente) pourrait *in fine* contribuer à faire « bouger les lignes » quant à l’inscription des habitats légers et mobiles dans la « norme ».

bois. Son coût entre 10 000 et 60 000 euros est largement plus important que celui d’une yourte par exemple (pour laquelle il faut compter entre 5 000 et 15 000 euros pour une superficie généralement plus grande que la *tiny house*) qui répond aux mêmes attentes et à la même philosophie de vie inspirée de la décroissance et de la simplicité volontaire, qui se traduisent par une réévaluation de ses besoins à partir de positions éthiques consistant à « consommer moins », « travailler moins », « militer plus » et « faire soi-même » (Mège A., 2017).

Conclusion du chapitre 2

Ce chapitre a permis de dresser une historiographie de la mobilité telle qu'elle est appréhendée à l'échelle nationale à partir de ses instruments (matériels, administratifs), à commencer par celui de l'habitat lui-même. Il est intéressant d'observer la trajectoire de cet habitat, à la manière dont Igor Kopytoff recommande de prêter attention à la biographie des objets (Kopytoff I., 2006). Car il est évident qu'un objet aussi « circulant » que l'habitat mobile est doté à lui seul d'une capacité à façonner des univers du voyage qui portent des valeurs différentes, et procèdent d'économies différentes allant de la culture de la « récup' » à une conception plus formatée intégrée dans les circuits du capitalisme. Cette histoire nationale de la mobilité nous permet ainsi de passer du contrôle des nomades à des formes de patrimonialisation des habitats légers et mobiles qui recyclent, dans une « seconde vie » offerte aux touristes, ces univers.

Nous voyons donc comment l'habitat mobile est un acteur important de l'odologie en ce qu'il procède de modélisations qui ne peuvent être pensées indépendamment des fonctions et usages auxquels il répond. L'habitat mobile est donc un « traducteur » des cultures la mobilité. Qui plus est, la manière dont ses utilisateurs (plus ou moins mobiles) pensent et appréhendent son inscription dans un *milieu* est indissociable d'une conception politique de l'espace. L'habitat mobile devient donc un instrument de coalition intéressant à observer, notamment pour toutes les luttes autour de la défense du mode de vie en habitat mobile sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir dans le chapitre 7.

Nous avons analysé dans cette partie les dimensions de l'omniprésence voyageuse, configurée à la fois par des aspects normatifs liés à l'histoire nationale de la prise en compte de la mobilité, mais également par des tournures et micro-histoires plus localisées. Nous allons, dans le chapitre qui suit, nous intéresser à cette dimension de l'omniprésence voyageuse telle qu'elle est perçue à partir de la halte des gens du voyage sur le territoire. Nous allons nous rendre compte que la perception (matérielle, plastique...) des acteurs en tant que « gens du voyage » se traduit par un dispositif cognitif qui subsume leur présence, de manière à ce qu'elle ne puisse jamais être réellement historicisée à l'échelle du territoire où ils vivent. Nous allons donc nous intéresser, par l'analyse de la halte, à la construction sociale des gens du voyage comme « intrus » (Nancy J. L., 2010, Agier M., 2018) qui fait que leur présence est toujours et partout « de trop ».

CHAPITRE 3 : LE PARADOXE DE LA HALTE VOYAGEUSE

La halte a ceci d'intéressant qu'elle constitue une activité déterminante du « succès » du voyage. Elle est une activité de rupture à partir de laquelle s'esquisse la continuité du voyage. Si elle est une suspension de la mobilité – qui constitue le cadre normatif à partir duquel les voyageurs sont tolérés – elle est aussi une effraction. La halte doit elle être appréhendée comme un débordement ou comme un raccordement à l'espace du commun ?

Nous proposons d'analyser la halte en ce qu'elle constitue la « réalité souveraine » (Berger P. et Luckmann T., 2014) du voyage, sous-tendue à la fois par la nécessité et la contingence qui lui confèrent un caractère à la fois spontané et répétitif, qui plus est potentiellement transgressif du fait qu'elle procède d'une inversion de la norme. Le problème que doivent affronter les voyageurs est que la suspension nécessaire de l'état de mobilité par lequel ils sont identifiés se traduit le plus souvent par une entrave à leurs droits les plus fondamentaux. De sorte que la halte combine les jeux et enjeux de passages, blocages et nœuds qui ressortent de l'odologie telle que nous l'avons définie. Si notre expérience de terrain nous a plus fréquemment amené à observer la halte des gens du voyage dans le cadre des grands passages et des stationnements spontanés dits « sauvages » ; nous considérons – dans la continuité de ce que nous avons présenté dans le premier chapitre – que les effets suspensifs de la halte s'appliquent également aux voyageurs qui « restent » sur place, notamment dans des espaces assignés ou relégués. La halte est caractérisée par le fait qu'elle engendre une série de « mesures » de la présence voyageuse qu'il s'agit de contenir, de cadrer (Benford R. D. et Snow D. A., 2012 ; Goffman E., 1991 ; Bateson G., 1977) : les forces de l'ordre viennent constater cette présence en comptabilisant et recensant les véhicules qui font le « campement », les journalistes viennent la photographier, les pouvoirs publics en parlent à partir du nombre de caravanes et exigent une durée limitée, les juges la condamnent à partir de l'infraction que constitue la présence d'une caravane sur un terrain non constructible, etc.

Qu'elle soit sauvage ou réglementaire, la halte est une externalité (Callon M., 1999) puisque le choix d'une place procède d'un compromis qui ne parvient jamais à contenter – ni même à convoquer en amont – l'ensemble des parties concernées (voyageurs et riverains). La halte a des effets concrets dans le quotidien des sédentaires qui voient le stade ou le parc communal occupé par des caravanes, constatent des raccordements « sauvages » et déplorent des dégâts ou la présence d'excréments dans les environs. Tous ces « effets » sont interprétés en terme de débordement. « Pas d'externalités sans mises en relation et pas de liens qui ne suivent les trajectoires tracées par les matériaux qui servent de support à ces externalités. L'évidence de ces dernières repose sur ce matérialisme élémentaire mais inévitable : pour que les débordements aient lieu il faut que quelque-chose déborde. » (Callon M., 1999 : 413). Ce « quelque-chose » appelé « intermédiaire » par Michel

Callon (et aussi bien constitué d'ondes que de textes) doit pouvoir être constaté. Pour les gens du voyage, il ressort que la caravane est un indice souvent suffisant pour caractériser le débordement, en ce que sa mobilité suppose la disponibilité d'un espace pour l'accueillir. Le raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité parachève cet engrenage cognitif qui fait de la présence voyageuse une externalité négative à laquelle les pouvoirs publics répondent en tentant de baliser la halte par la réalisation d'équipements d'accueil au nom de l'intérêt général. Ces aires visent ainsi à contrer l'effet de *débordement* suscité par la présence des gens du voyage et maintenir la stabilité de l'environnement social au sein duquel cette présence est appréhendée en terme d'« impact ».

Saisir la présence voyageuse à partir de sa qualification en termes d'externalité négative suppose de cerner les logiques qui sous-tendent sa viabilité. Notre hypothèse est que l'externalité est le régime par lequel les voyageurs parviennent à pérenniser et consolider (par une culture commune) leur mode de vie. L'externalité, d'une certaine manière, est la condition de leur survie en tant que voyageurs. Le fait qu'ils constituent une « menace », le fait qu'ils soient appréhendés en termes de pollution ou de nuisibilité engendre en effet la mobilisation de toute une chaîne d'acteurs allant des riverains au ministre de l'Intérieur qui s'investissent chacun à leur niveau pour « cadrer » la halte voyageuse. On pourrait supposer d'ailleurs qu'un tel empilement de dispositifs de cadrage puisse mettre fin au voyage. C'est une crainte qui est très présente dans les esprits voyageurs comme sédentaires. Pour l'instant il n'en est rien. Car même s'ils visent l'arrêt du voyage, les voyageurs sont ramenés à l'injonction de mobilité par leur habitat mobile qui les maintient dans le « système voyageur » ; lequel procède d'une gestion publique de leur présence à partir d'une économie de l'absence. C'est donc dans le spontanéisme que se situe le salut pour les voyageurs, bien plus que dans l'anticipation du voyage, à laquelle ils s'adonnent cependant comme nous le verrons. Cette stratégie du spontanéisme (qui accrédite l'injonction au voyage et l'externalité voyageuse) octroie aux voyageurs une puissance d'agir qui donne sens au voyage et renouvelle la culture voyageuse.

Dans ce chapitre, nous abordons l'externalité voyageuse à partir des deux versants (visibles et invisibles, légitimes et illégitimes) de la halte. Deux logiques sous-tendent l'appréhension des gens du voyage en terme d'externalité. La logique de la suspension qui va nous occuper dans un premier temps nous permettra de cerner la manière dont s'opère le « cadrage » du débordement que constitue l'accès à la propriété des gens du voyage. Plusieurs études de cas révéleront l'interdit qui est explicitement posé, à savoir la possibilité de « s'installer » sur un terrain privé lorsqu'on est identifié comme voyageur. Ce premier constat qui posera les bases du paradoxe dans lequel se trouvent les voyageurs, nous permettra d'appréhender la logique de l'induction qui prévaut dans les contextes de « stationnements sauvages ». Nous examinerons comment, à partir de l'induction morale, les voyageurs se réhabilitent en échappant au « balisage » de leur présence et en devenant des interlocuteurs des pouvoirs publics.

I. LE PRECEDENT EST UN DEBORDEMENT : LA LOGIQUE DE LA SUSPENSION

Toutes les réunions organisées par les services de l'Etat ou par les collectivités, en amont de la création d'un équipement dédié à l'accueil des gens du voyage, font état des craintes des élus quant à un présupposé « risque » d'affluence de gens du voyage que ce projet ferait encourir à la collectivité que ce soit pour des stationnements aux abords de la future aire ou sur le reste la commune, voire même sur la typologie des voyageurs qui seraient amenés à fréquenter l'équipement (roms, néo-travellers ou « vrais » gens du voyage ?). De la même manière lorsqu'un groupe se présente sur une commune pour y passer quelques semaines, la première réaction formulée par les élus et agents des collectivités consiste à éviter de créer un « précédent », en faisant obstacle à toute nouvelle forme d'installation et en faisant cesser le trouble au plus vite. Les voyageurs viennent donc questionner la souveraineté de l' élu sur son territoire communal, car c'est bien à l'échelon communal que revient la responsabilité de prendre en charge les effets induits par la halte des gens du voyage. Bien souvent cette responsabilité est employée à saisir les instances (juge, préfet, ministère) dotées des pouvoirs de mettre fin à l'occupation, même si l' élu se sait en mauvaise posture du fait qu'il n'ait pas rempli ses obligations en matière d'accueil. Il pourra alors se prévaloir d'une décision unilatérale selon laquelle « *ces gens là ont tous les droits* », renforçant sa posture victimaire et renonçant un peu plus à son rôle d'administrateur de la diversité qui compose le territoire dont il a la gestion temporaire.

Les élus ne semblent pas en posture de « se saisir » du problème de la halte car tous les dispositifs de cadrage de la présence des gens du voyage opèrent « en bout de course ». Ils se retrouvent donc en position de gérer cet aléa dont la caractéristique est de reposer sur des chaînes de décisions humaines publiques et privées ; la prévalence de la décision revenant au privé, c'est-à-dire aux voyageurs eux-mêmes et aux propriétaires concernés par leur occupation. D'une certaine manière, les schémas départementaux d'accueil des gens du voyage positionnent les communes mentionnées en première ligne quant à cet aléa et la carte du schéma départemental n'est autre qu'une mise à jour du risque encouru aux yeux des élus. C'est pourquoi beaucoup d'entre eux ont d'abord eu le réflexe de nier l'existence des gens du voyage sur leur territoire, certains allant même jusqu'à contester le schéma départemental²⁹², et plus ordinairement contestent la mention de leur commune dans ce schéma.

Or, ça va sans dire, les voyageurs qui arrivent et s'installent sur un territoire ont des raisons propres qui les conduisent à élire celui-ci et pas un autre. Ils peuvent avoir des liens affectifs, des arguments pratiques ou d'opportunité qui les conduisent sur ce territoire, comme tout un chacun qui serait amené à y circuler ou à y vivre. Et pourtant, même s'ils résident depuis dix ou vingt ans sur une commune, ils continuent d'être

²⁹² Nous faisons référence à deux communes du Biterrois qui ont contesté le schéma départemental de 2003 au motif qu'elles avaient moins de 5000 habitants, arguant cependant que les gens du voyage ne venaient pas sur leur commune.

identifiés comme « gens du voyage », plus précisément comme « les gens du voyage » - sous entendu « de la commune ». Et bien souvent ils ont un endroit, parfois très délimité, parfois plus diffus, que l'on isole du reste du territoire et qu'on désigne comme « *vers là où y'a les Gitans* » ou encore « *chez les gens du voyage* ». Le fait de ramener toujours les voyageurs dont on est les voisins à l'universalité de leur condition est symptomatique d'une scalabilité (Tsing A., 2017) qui permet de les isoler dans un vaste anonymat et de les suspendre de toute possibilité de participer à l'histoire locale.

Ainsi, la mobilité de leur habitat les expose prioritairement aux expulsions alors que les constructions illicites sont plus difficiles à faire démolir et bénéficient de surcroît d'un droit de prescription²⁹³ qui permet de « gagner du terrain » au fur et à mesure que la municipalité « ferme les yeux ». Cette prescription ne vaut pas pour les habitats mobiles. C'est pourquoi le maintien des voyageurs dans le système de la mobilité est un leitmotiv important qui structure tout le dispositif public de prise en compte des gens du voyage.

Notre hypothèse est que la logique de la suspension (Shamir R, 1996) que l'on trouve déclinée en différents aspects de la citoyenneté des gens du voyage (accès au droit de vote, accès aux prestations liées au logement, accès aux caveaux dans les cimetières) trouve sa source dans les tentatives déployées par les voyageurs de s'approprier des portions de territoire, particulièrement en achetant des parcelles privées pour y vivre en caravane. Chacune de ces initiatives d'accession à la propriété est considérée par les pouvoirs publics, au même titre que n'importe quelle occupation du domaine public ou privé du territoire, comme un « débordement » auquel il s'agit de s'opposer ou de mettre fin au plus vite en vue d'éviter de « créer un précédent ».

En 2009 l'association ANGVC a réalisé une enquête nationale inédite dans laquelle elle faisait état des difficultés des voyageurs à être pris en compte dans les documents d'urbanisme qui, dans l'ensemble, affichaient une « interdiction générale et absolue de l'installation de caravanes isolées, habitat permanent de leurs utilisateurs », sans pour autant que les services de l'Etat compétents n'interviennent pour rétablir ce tord (que ce soit par le biais des « porter à connaissance » ou par le contrôle de légalité). Cette enquête a été complétée en 2012 par un focus sur le traitement par les élus de la question de la diversité de l'habitat²⁹⁴, dévoilant un « constat sans appel : l'habitat mobile permanent de leurs utilisateurs est systématiquement exclu

²⁹³ Le délai de prescription est passé de 3 à 6 ans depuis le 28 février 2017 (cf. article 8 du Code de procédure pénale modifié par la loi n° 2017-242 du 27 février 2017 portant réforme de la prescription en matière pénale).

²⁹⁴ La diversité de l'habitat a été introduite par la loi n° 95-74 du 21 janvier 1995 relative à la diversité de l'habitat et s'inscrit dans les politiques de mixité sociale qui se sont déclinées à partir d'une prise en compte des quartiers et logements défavorisés dans le cadre d'outils d'orientation tels que les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) issus de l'expérimentation locale (créés par la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat) ou de quotas tels que celui des 20% de logements sociaux instaurés par la loi d'orientation pour la ville (LOV) du 13 juillet 1991.

des préoccupations des élus »²⁹⁵. Une dernière enquête menée en 2014 par l'ANGVC a permis de recenser 3262 ménages résidant plus de 3 mois sur le territoire communal des quelques 1200 collectivités ayant répondu à l'enquête²⁹⁶ et 1974 ménages y ayant effectué un séjour temporaire, que ce soit en aire d'accueil, sur le domaine public ou sur le domaine privé. Cette dernière mention (séjour temporaire sur le domaine privé) témoigne d'une vigilance constante des autorités locales concernant les mouvements des gens du voyage sur leur territoire, y compris lorsque ces derniers séjournent sur leur propre terrain ou chez des proches. Cette vigilance peut s'expliquer par l'illégalisme de l'habitat mobile qui est la règle générale (Léonard J.-L. et Got P., 2010), que celui-ci soit installé sur une parcelle privée ou publique. Cette illégalité est corrélée au respect des règles environnementales impliquant un contrôle de l'approvisionnement et du traitement des fluides (assainissement), mais il ne peut être détaché des « menaces » que l'habitat léger et mobile fait peser, ne serait-ce qu'en substance, sur l'économie de l'immobilier.

Cette enquête dénombre que 57% des procédures d'expulsion engagées par les collectivités ont trait à l'occupation du domaine public, 35% relèvent de l'infraction au code de l'urbanisme sur des terrains privés, et les 8% restant émanent des gestionnaires des aires d'accueil pour des dépassements de temps de séjour non justifiés²⁹⁷. Près de 20% des 3262 ménages restés au même endroit plus de 3 mois, étaient installés sur des aires d'accueil. Seulement 7% d'entre eux se sont vus proposer l'étude d'une solution de relogement en habitat adapté. Et le même taux s'applique pour des ménages installés sur le domaine public pour lesquels les collectivités ont déployé 375 procédures d'expulsion, une procédure recouvrant en général plusieurs ménages. Ces chiffres, comme la plupart des chiffres concernant les gens du voyage, sont à prendre avec précautions car les « recensements » sont souvent imparfaits du fait de l'impossibilité de les interpréter correctement sans opérer de nombreux recoupements entre les relations qu'entretiennent les familles entre elles, et le lien qu'elles ont construit avec le territoire qui peut demeurer saisonnier ou cyclique même dans des cas de stationnements de plus de 3 mois ; la plupart des voyageurs cherchant à se stabiliser durant les 3 ou 4 mois de l'hiver. Cependant, ces chiffres constituent des indicateurs et permettent de cerner quelques tendances qui sont importantes à objectiver pour permettre d'alimenter les réflexions et essayer des suggestions d'analyse aux experts et acteurs associatifs qui gravitent autour des gens du voyage.

Ainsi, le rapport annuel de la Cour des comptes de février 2017, dans un chapitre portant sur l'accueil et l'accompagnement des gens du voyage, met à jour une réalité que nous avons observée sur le terrain sans pour autant pouvoir recourir à « un chiffre » qui s'apparente dans le langage institutionnel à un « argument »

²⁹⁵ ANGVC, *Une ignorance discriminatoire. Habitat mobile et collectivités. Enquête nationale*, Rapport public, 2014.

²⁹⁶ Une écrasante majorité des communes ayant répondu à ce questionnaire sont des communes de moins de 1000 habitants.

²⁹⁷ L'enquête rappelle que la scolarisation demeure en grande majorité le « seul motif pouvant justifier une dérogation de la collectivité au délais de stationnement imposé par le règlement intérieur de l'aire d'accueil ».

permettant de « transformer l'espace de positions dans lequel opèrent les acteurs dans un débat » (Chateauraynaud F. 2011 et 2004) : « si près de 70% des places prévues pour les aires d'accueil sont désormais réalisées, seulement 55 à 60% d'entre elles sont réellement occupées, alors même que les stationnements illicites demeurent par ailleurs »²⁹⁸. Ainsi, dans le même temps qu'on observe des tendances nettes à ce que les acteurs publics et associatifs désignent familièrement comme des « phénomènes de sédentarisation sur les aires d'accueil », une autre tendance nette est celle de l'évitement des aires d'accueil. Ces deux « phénomènes » ont été observés sur notre terrain d'enquête à des degrés variables selon les territoires et les groupes familiaux. Un autre phénomène concomitant qui nous semble plus intéressant encore est cette tendance des pouvoirs publics à toujours ramener les gens du voyage – disons les habitants qui sont perçus comme tels – dans des espaces publics aménagés pour eux et donc à agir à l'encontre de cette tendance des gens du voyage à éviter ces lieux aménagés que sont les aires d'accueil. Ces constats tendent à nous conforter dans l'hypothèse que les voyageurs relèvent du domaine public et, par conséquent, leur dialectique d'énonciation identitaire et de légitimation de leur présence est ficelée à cette sphère publique et au commun.

I.1. PRIVÉS DE TERRAINS : LA QUESTION DE L'ACCES AU SOL

Dans cette partie nous allons traiter des difficultés d'accès au sol que rencontrent les voyageurs lorsqu'ils veulent habiter quelque-part, s'y installer durablement. Nous retenons deux temps d'une même logique consistant à empêcher toute forme d'emprise des gens du voyage au territoire qu'ils habitent : le défi que constitue le fait de se fondre avec son habitat-mobile dans un environnement *a priori* hostile, et la fonction « joker » que finissent par jouer les terrains privés pour les gens du voyage.

1.1.1. La fonte de l'habitat mobile et ses « fuites »

Lorsqu'ils achètent des terrains non constructibles pour s'installer avec leurs caravanes, les gens du voyage commencent par observer l'environnement afin d'envisager de quelle manière ils parviendront à se fondre dans le paysage. Il peut arriver que leur choix soit guidé par leur connaissance aguerrie de longues années de stationnement sur le territoire concerné. Parfois, à l'inverse, ils choisissent une commune où ils ne sont pas « référencés » comme gens du voyage. Ils se renseignent alors auprès d'autres voyageurs ou de riverains pour savoir comment est la commune, qui est le propriétaire, qui sont les voisins, etc. Bien souvent, ils empruntent des chemins escarpés et s'enfoncent dans les zones broussailleuses du territoire communal pour se préserver d'être démasqués « en tant que voyageurs » :

²⁹⁸ Cour des Comptes, rapport public annuel, février 2017, p. 213.



Photo 13 : Les chemins de garrigue, Pignan, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2011

Yogo, le cousin de Violette, que nous avons rencontré avec elle (alors qu'elle nous montrait les différents endroits où elle avait séjourné durant sa vie avec sa famille) nous rapporte que ses parents qui avaient connu la Cité Chantal, avaient réussi à acheter une vigne à Pignan sur laquelle il se sont installés en 1982²⁹⁹ :

« Y : Ma mère elle a acheté l'terrain en 82. Donc on est venus 82. Mais depuis 82 ben... On trime la misère. Moins qu'la Cité Chantal là l'époque ! Mais on trime la misère.

G : Vous aviez été sur la cité Chantal ?

Y : Ouai.

G : Donc la Cité Chantal en fait vous êtes restés en caravane c'est ça ?

Y : En bas oui, on était au bord d'la route³⁰⁰.

G : Ah au bord d'la route ouai.

Y : Ouai, on était au bord d'la route à l'époque. Et de là mon père il a ach'té l'terrain... Aller où ? Il va où avec ses 5 enfants ? Donc on est venus sur l'terrain... en 82. Et puis ben voilà hein. On a fait... on a fait un p'tit bout d'chemin et... mais c'est toujours pareil.

²⁹⁹ Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Marie_Garrigue2

³⁰⁰ La Cité Chantal, devenue un bidonville, a été rasée en 1987. Trente-huit familles parmi celles qui occupaient les pavillons ont été relogée dans la nouvelle cité de Montaubérou, tandis qu'une vingtaine de familles qui vivaient en caravanes aux abords ou dans l'enceinte de la Cité Chantal ont été expulsées : « La mairie de Montpellier les considère comme des nomades et exige qu'elles reprennent la route » indiquait le père Jo Bertrand peu de temps après les faits dans un article paru dans *Monde Gitane* (BERTRAND Jo, « La Cité Chantal », *Monde Gitane*, n° 70, 1988, p. 24).

V : Et là c'était une vigne avant...

Y : Avant c'était une vigne. Donc il avait acheté un morceau d'vigne en fait.

G : Donc c'est vous qui avez arraché la vigne ou...

Y : C'est nous, ouai, la famille, un p'tit coup d'main... pis on a arraché la vigne, il a planté ces arbres... pour éviter ! déjà à l'époque hein ! en 82, 83... pour éviter déjà à l'époque... que les gens nous voyent ! Déjà ! C'était pour s'cacher, pour pas que la mairie nous fasse des problèmes. Déjà y commen... déjà c'était déjà réfléchi tout ça. Et c'est toujours pareil hein... Des promesses, des promesses, des promesses, c'est toujours pareil. »³⁰¹



Photo 14 : Les arbres du terrain de Yogo, Pignan, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2011

Ainsi, en même temps que les voyageurs s'installent sur leur propre terrain, ils doivent gérer le paradoxe selon lequel ils doivent rester invisibles ; et programmer d'une certaine façon, leur propre dissimulation alors même qu'ils s'établissent. Ce qui n'est pas toujours possible dans l'immédiat. Les changements de destination, soit le fait d'acheter un terrain non habilité pour l'habitat (en zone agricole, zone naturelle, zone non constructible, etc.) à dessein d'y vivre à l'année, constituent l'infraction la plus courante en matière de cabanisation (Crozat D., 2016). Les voyageurs ont systématiquement recours à ce procédé pour des raisons qui incombent aux résultats des enquêtes menée par l'ANGVC établissant l'absence de prise en compte des besoins en habitat des gens du voyage dans les plan locaux d'urbanisme³⁰² (ANGVC, 2012 et 2014). D'autres voyageurs,

³⁰¹ Entretien du 26 septembre 2011.

³⁰² Cf. annexe 2 (carte « Interdictions de l'habitat mobile inscrites dans les documents d'urbanisme des communes »).

comme Cagnou ou Lorena³⁰³, ont choisi d'acheter des terrains dans des zones déjà cabanisées, pensant bénéficier de la tolérance visiblement tacite de la commune à l'encontre des habitats légers. En 2009, Lorena installée dans un mobil-home sur un terrain agricole qu'elle a acquis en juin 2008 dans une commune littorale du bassin de Thau, interpelle le président de la République par un courrier électronique :

« Monsieur le Président de la République, j'esper que vous liree ma lettre. Je suis une mere de familles de cinq enfants, de 20 ans à 3 ans. Je fais partie des gens du voyage. J'ai acheté un terrain à Mèze où le propriete et l'agence immobilier ainci que le notair mon dit que je pouvait y mettre une caravane ou un mobile home. J'ai vendue ma caravane pour achete un mobile home. Pour que aux yeux de la commune, en me reconnaisse pas comme des gitans, car vous savait que en et male vue. Pourtant, nous en tout qu'a n'est des gens bien. Ma mere et delegue a l'haumonerie, des gens du voyage de bordeaux. (...) J'ai 44 ans et mon marie 50 ans et on et malade, tout les deux lui il est cardiaque et moi j'ai de l'hasme. Et plus de force pour croire, à l'avenir et jour d'huit la mairie veu m'expulser de chez moi. Quant le garde champetre et venue, il ma dit que les gens du voyage vive sur des ordure. Et il me dise que je n'est pas le droit de mettre un mobile home et pourtant ils y a des mobile home partout autour de chez nous. Les gendarme on venu pour m'entendre et me donne un numero de PV pour passe au tribunal. J'ai l'eau et l'edf, il a rien de [in]salubre pour l'environnement car il ya bec degraissee ect, ect, cette petite ville a plus de 12000 habitent, et elle n'a pas d'aire de passage pour les gens du voyage et je pense qu'il doive percevoir, une subvention pour cela. Meme si je vent le mobile home, il n'en rien pour mettre une caravane. Si il m'expulse je vais me retrouve sans toi (...) »³⁰⁴

J'appris, en échangeant avec Lorena sur les conditions de la vente de son terrain, que le notaire avait usé de son pouvoir technocratique en s'accordant à ce que la moitié du montant de l'achat (non mentionnée dans l'acte de vente) se fasse en liquide, dans une petite salle à l'arrière de son bureau. On voit comment ce défaut d'anticipation des besoins en habitat des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme pointé par l'ANGVC ; en même temps qu'il contribue à structurer des systèmes locaux d'action publique (Loncle P. 2011) dans le domaine de l'urbanisme, alimente aussi une économie informelle qui participe d'un enrichissement du territoire à tous les échelons sociaux-économiques (Croizat D., 2016).

Par ailleurs, le fait d'avoir nulle part où aller qui équivaut dans les termes de Lorena à se retrouver sans toit n'est pas entendu de la sorte par les pouvoirs publics qui considèrent au contraire que la caravane est bien un toit et qu'il présente l'avantage d'être déplacé, clôturant par cette même affirmation cynique le débat sur l'accès au logement que pose la résidence mobile. Ce point est évoqué avec consternation par Yogo : « *quand on va demander des logements sociaux heu... on n'est pas prioritaire parce que on a des caravanes. Comprenez ? On n'est pas prioritaire, « parce que vous avez un toit ». Ok. Et on peut pas rester dans c'toit là parce que vous voulez pas ! Y'a des lois qui disent « vous avez pas le droit d'être sur des terrains avec des caravanes ! » On va où ? Même dans une SPA ils nous refuseraient parce qu'ils préfèrent élever des chiens que de nous donner à manger ! Vous vous rendez compte ! Ils donnent de la lumière aux chiens ! Ah c'est honteux, faut arrêter. Faut arrêter, c'est un débat qui en finirait plus ça ! C'est un débat... c'est une histoire*

³⁰³ Le prénom a été modifié.

³⁰⁴ Courrier daté du 12 décembre 2009 (qui a obtenu une réponse de la DDTM le 11 février 2010).

sans fin ! C'est un truc de fous. »³⁰⁵. Toute la logique et la force ravageuse du droit tient à son mode d'arbitrage à partir du principe de fragmentation des situations en une succession de problèmes (urbanisme, environnement, logement, habitat, catégorie de population, etc.) de manière à ce qu'ils apparaissent déconnectés les uns des autres ; alors que l'habitat mobile permet au contraire de rassembler les différents aspects du quotidien (Reitz M., 2016). C'est précisément cette possibilité de « se rassembler »³⁰⁶ que permet l'habitat mobile qui semble problématique et qui en fait un puissant outil de résistance à la norme.

Il est entendu, au travers de l'ensemble des jugements prononcés à l'encontre des habitants légers et mobiles, qu'ils seraient inaptes à gérer cette dimension du contact direct avec l'environnement (essentiellement l'eau et la terre) dont procède leur habitat³⁰⁷. Ils en deviennent même, par conséquent, des détracteurs potentiels condamnés à ce titre³⁰⁸. On ne peut comprendre cet état de fait sans prendre en considération le lourd tribut que l'urbanisme français doit au mouvement hygiéniste. Celui-ci trouve en effet sa source dans le méphitisme qui, à la fin du XVIII^{ème} siècle, tient le sol terrestre pour principal responsable de l'insalubrité ambiante (Barles S., 2011 : 31). L'institution des trottoirs dans le courant du XIX^{ème} siècle, puis des canalisations vont mettre à exécution le principe prophylactique de la « séparation très stricte entre les trois éléments qui composent l'environnement urbain : l'air, l'eau et le sol. » (Barles S., 2011 : 33). La perception des voyageurs et habitants légers en termes de contamination est récurrente dans les procès qui leur sont intentés. Mais que recouvre réellement cette notion de contamination ?

L'allégorie du « toit » opposée aux voyageurs fait office d'alibi à leur expulsion, là où le sol est mobilisé au titre de l'intérêt commun qu'il s'agit de préserver de toute forme de pollution. L'habitat mobile ne peut être saisi par la notion de toit (ou d'abri) qui est une fonction subsidiaire de ce type d'hébergement du fait qu'il ne comporte aucune forme de conflictualité avec l'environnement immédiat. Il doit plutôt être appréhendé à partir de ses multiples formes de raccordements (à l'eau, à l'électricité, à l'assainissement) qui prolongent sa fonction protectrice (bien mince au regard des multiples risques d'inflammation ou d'inondation auxquels il est régulièrement exposé) en lui octroyant un pouvoir de subsistance. Or, l'ouverture d'un espace de subsistance privatif est appréhendée comme une perte de contrôle par les pouvoirs publics et non comme une solution au problème public (Gusfield J., 1981) du stationnement des gens du voyage. La question n'est pas

³⁰⁵ Entretien du 26 septembre 2011.

³⁰⁶ Empruntant cette notion à Maud Reitz (2016), nous faisons référence aussi bien au nombre de personnes susceptibles de se réunir ensemble qu'à cette capacité à s'auto-organiser que recouvre la notion de rassemblement.

³⁰⁷ Nous faisons le parallèle avec l'inaptitude supposée des classes populaires à élaborer ou adopter des comportements écologiques qui constitue, selon Jean-Baptiste Comby un « mépris de classe qui, en matière d'écologie, se manifeste toutes les fois où l'on s'étonne du fait que, malgré leurs « vieilles » voitures ou leurs logements « mal » isolés, les modes de vie des moins privilégiés présentent tendanciellement une empreinte écologique plus faible que ceux des autres milieux sociaux » (Comby J.-B., 2015 : 29).

³⁰⁸ Situation pour le moins paradoxale lorsqu'on sait le rôle déterminant du rapport à l'environnement dans les choix de vie des personnes concernées (Bonnafox F. et Mésini B., 2016 et Pruvost G., 2013).

tant de priver les habitants voyageurs d'un accès à ces ressources communes auxquelles ils peuvent prétendre en tant que propriétaires, que de priver « les gens du voyage » en tant que public cible, d'une possibilité de circuler et de séjourner sur des espaces privés. Nos observations nous incitent en effet à formuler l'hypothèse que c'est le mode de subsistance des voyageurs qui pose problème aux autorités publiques en tant qu'il repose sur la circularité et la modularité qui constituent deux ingrédients importants des modes de vie alternatifs³⁰⁹. La simple possibilité d'avoir accès à l'eau sur un terrain au sol suffisamment porteur pour accueillir un nombre important de véhicules est une première composante de cette modularité qui peut s'étendre au gré des relations de solidarité (événement médical ou familial), des saisons (ajout de caravanes cuisines durant l'hiver) et des opportunités économiques (départ pour un chantier...) positionnant les voyageurs dans un mode de subsistance circulaire auquel participe d'ailleurs l'habitat lui-même (la durée de vie d'une caravane chez les voyageurs est ordinairement de 5 à 6 ans). Or, la circularité est un concept économique habituellement employé pour désigner la gestion des flux dans le processus de recyclage des objets usagers et déchets procédant généralement du tri sélectif. Notons à ce propos, comme le souligne à juste titre Judith Okely, que les gens du voyage sont d'abord appréhendés en tant qu'objets (Okely J., 2014), leur présence se mesurant au « volume de caravanes » qu'ils véhiculent avec eux. Dès lors qu'elle s'applique à un mode de vie précaire, cette notion de circularité ne relève plus de l'écologie officielle (Comby J. B., 2015) mais de la pollution saisie par le prisme du désordre (Douglas M., 2005).

C'est bien cette menace qui est surveillée de près par les autorités dès lors que des caravanes ou habitats mobiles s'implantent (en ce qui semble comme un « enchevêtrement » ou une succession permanente d'aller-et-venues) en un lieu, même lorsqu'ils en sont les propriétaires. De sorte que les jugements pour infraction au code de l'urbanisme concernant des familles de gens du voyage fourmillent généralement de détails sur le nombre de caravanes recensées à échéances régulières sur leur propriété. Ainsi, Cagnou qui acheta en fin d'année 2008 un terrain sur la commune de Pignan fut, peu après son installation, visité régulièrement par la police municipale qui constata le 3 septembre 2009 « la présence de trois caravanes »³¹⁰, le 4 novembre 2009 « le stationnement de 5 caravanes »³¹¹, le 1^{er} février 2010 « la présence de 7 caravanes »³¹², le 17 février 2010, « elles étaient au nombre de 6 »³¹³, le 22 mars 2010 « leur nombre était de 8 »³¹⁴. Les allers et venues des

³⁰⁹ Nous renvoyons le lecteur à la conférence de Geneviève Pruvost du 14 mars 2017 intitulée « Vivre ici et maintenant autrement en habitat léger » https://www.canal-u.tv/video/centre_d_enseignement_multimedia_universitaire_c_e_m_u/03_vivre_ici_et_maintenant_autrement_en_habitat_leger_green_16_17.32759. Sans avoir explicitement recours à ces deux notions, elle insiste sur la capacité des groupes qu'elle étudie à se redistribuer sur le territoire en permanence qui constitue selon elle un principe structurant du mode de vie communautaire.

³¹⁰ Arrêt du 24 janvier 2011, Cour d'appel de Montpellier, Cauret c/Pignan.

³¹¹ Ibid.

³¹² Ibid.

³¹³ Ibid.

« caravanes » ou « camions » sont recensés comme autant de signes que le terrain puisse prendre place dans un fonctionnement collectif, alternatif, marginal toujours perçu au travers du prisme de la « difficulté à endiguer le phénomène ».

Il découle de ces observations que toute la dimension pénale de l’habitat mobile est contenue dans la question du risque, car jamais les juridictions ne donnent l’opportunité aux contrevenants de faire la démonstration des moyens d’actions qu’ils sont susceptibles de déployer pour gérer cet état de nudité, de vulnérabilité et d’absolu dans lequel ils vivent et qui prend aussi la forme d’un accomplissement lorsqu’il est assumé (Bonnafoux F. et Mésini B., 2016, Lion G., 2015, Pruvost G., 2013). Et c’est souvent le cas étant donné que la démarche consistant à « proposer un logement en dur » aux personnes avant de les expulser de leur terrain se solde de plus souvent par un refus en ce qui concerne les voyageurs. C’est ce qui s’est produit pour Lorena qui considéra que l’appartement qui lui était proposé conformément aux exigences de la loi DALO³¹⁵ était précisément insalubre.

Il manque donc une lecture juridique des différents registres de l’insalubrité ajustée au mode de vie selon qu’il soit « en dur » ou « léger et mobile ». Les modes d’organisation circulaires et modulaires s’appliquent bien évidemment à l’intérieur des espaces de vie, répartissant les activités à divers endroits en fonction de leur degré de souillure (espace réservé à la ferraille, multiplication des bassines réservées à des usages domestiques distincts)³¹⁶. Notons simplement à ce stade de notre réflexion que la préservation de la dignité humaine, en jeu dans les jugements sur la décence, nécessite une écoute attentive de toutes les parties citées. Il semble plus difficile de convoquer l’humanité contenue dans les textes de loi que les principes humanisés (voire « embourgeoisés ») tels que l’écologie ou la citoyenneté qui lui servent de ressort. Il en découle, pour les gens du voyage, que la question du logement reste dans l’angle mort des jugements qui décident de les expulser de leur terrain sous prétexte qu’ils ont « un toit ». C’est là une des conséquences radicales de la fragmentation des différents problèmes que vient soulever une caravane ou un mobil-home à l’intérieur d’une cour de justice. Il est donc impossible de s’en saisir complètement même au sein de la machine judiciaire, l’habitat mobile fuyant par tous les bouts.

Dans sa réponse au courrier de la DDTM – faisant suite à sa sollicitation du Président de la République et se bornant à confirmer l’illégalité de sa situation – Lorena s’explique tout d’abord à partir de son illettrisme (« *le*

³¹⁴ Ibid.

³¹⁵ Loi n° 2007-290 du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale.

³¹⁶ Les études tsiganologiques ont montré que la logique de la séparation entre les domaines du pur et de l’impur se manifeste dans tous les gestes de la vie quotidienne, particulièrement dans les rapports entre le corps et l’eau (Okely J., 1983, Dollé M.-P., 1972). Ainsi, l’alimentation en eau de la caravane est ordinairement réservée à la toilette (bassine ou douche, jamais de wc), tandis que la cuisine s’effectue à l’extérieur ou l’hiver dans une autre caravane appelée « caravane-cuisine ».

notaire et le proprietaire mon affirmé que je vous y mètre un mobilome ou un caravane je ne sais pas bien lire je n'est pas lue acte de vente quant j'ai signée l'acquisition de mon bien »³¹⁷) puis insiste : « en plus a C. il y a plein de mobilome et de caravane donc je me suis dit qu'il y aurai pas de problème je ne voie pas pourquoi en m'expulserait moi et pas les autre »³¹⁸. C'est précisément sur ce point qu'une mobilisation a été organisée par la Ligue des droits de l'Homme pour essayer d'éviter l'expulsion de Lorena et sa famille. Mais celle-ci n'a pas pesé dans la décision du juge³¹⁹. Son avocat, maître Marcou que nous avons interviewé, pointe une forme de discrimination qui, bien qu'elle soit de plus en plus dénoncée³²⁰, reste difficile à démontrer :

« M : Mais ce qu'y a d'extraordinaire sur cette commune, c'est que tout le voisinage sans exception, constat d'huissier à l'appui, bénéficie d'autorisations tacites d'installer des mobile-homes, d'installer des caravanes, d'installer de l'habitat que je qualifie de précaire – parce que la solidité se caractérise par les fondations qui sont dans le sol. Personne n'est poursuivi à l'exception de cette femme qui a le défaut majeur d'appartenir à la communauté des gens du voyage. Voilà ! Là ça devient incompréhensible... là ça devient incompréhensible. Ce que j'aurais parfaitement pu comprendre et admettre intellectuellement parlant, même si humainement il y a un problème, c'est que cette personne soit expulsée de ce terrain, fusse *manu militari*, à la condition... à la condition que toutes les personnes qui se trouvent en situations irrégulière et qui sont ses voisins directs bénéficient du même traitement. Là où je peux plus comprendre c'est quand y'en a un qui est marginalisé et que les autres *de facto* sont légalisés, c'est ça qui est incompréhensible, c'est ça qui est incompréhensible. Pour le juriste c'est scandaleux. (...)

G : On peut pas attester d'une forme de discrimination finalement, ça c'est compliqué...

M : Vous savez la notion de discrimination c'est une notion très particulière, là aussi, qui répond à des critères juridiques très particuliers. Heu... On va me dire qu'il n'y a pas de discrimination et on va me répondre qu'il n'y a pas de discrimination puisqu'on ne demande que l'application de la loi. Et on ne dit pas aux gens de partir en fonction d'une couleur de peau, en fonction d'une religion, en fonction d'une appartenance ethnique, que sais-je encore... tous les critères discriminatoires que nous connaissons tous. (...) Mais là... on dit pas à cette personne « madame vous appartenez à la communauté des gens du voyage, donc vous prenez vos affaires et vous partez ». On lui dit « madame, nonobstant, quoiqu'il en soit, et d'ailleurs il n'est même pas fait allusion à votre appartenance à la communauté des gens du voyage, madame vous êtes présente sur ce terrain et légalement vous ne pouvez pas vous y trouver, donc vous partez ». »³²¹

³¹⁷ Courrier adressé à la DDTM de l'Hérault le 25 février 2010.

³¹⁸ Ibid.

³¹⁹ Lorena a fait appel de la décision du tribunal correctionnel. La cour d'appel de Montpellier a confirmé la première décision, en ajoutant des pénalités financières.

³²⁰ Dans un article de *La Dépêche*, l'avocat Gérard Anceau défendant des gens du voyage poursuivis pour infraction aux règles d'urbanisme déclare : « En France, la politique de l'urbanisme est aberrante, car on y impose une concentration qui n'a aucun sens. Aussi, j'ai des centaines de dossiers dans lesquels des gens qui ne font pas partie de la communauté des gens du voyage ne sont pas poursuivis. Eux, en revanche, comme ils n'apportent rien électoralement, on les poursuit. » (Yannick Bonnefois, « Des gens du voyage face au respect du plan local d'urbanisme », *La Dépêche*, 6 octobre 2018, [en ligne : <https://www.ladepeche.fr/article/2018/10/06/2882689-gens-voyage-face-respect-plan-local-urbanisme.html>]).

³²¹ Entretien du 10 février 2012.

La difficulté qui semble être pointée par l’avocat de Lorena est le fait que la discrimination est attachée à la personne (couleur de peau, genre, sexualité, religion, appartenance ethnique...) et non aux biens que possède cette personne, y compris lorsque ces biens déterminent son mode de vie, qui lui peut être marginalisé au nom du respect du code de l’urbanisme. Ici, comme le souligne l’avocat de Lorena, la mention à la communauté des « gens du voyage » est soigneusement esquivée par les juges. Et si elle est mentionnée (comme elle le fut par Lorena et son avocat), la réponse sera automatiquement une redirection vers l’aire d’accueil la plus proche. La tentation que suivent beaucoup de voyageurs qui veulent accéder à la propriété consiste donc à sonder le paysage pour trouver des espaces où le mode de vie en habitat léger et mobile est déjà implicitement admis ou toléré. Mais les voyageurs qui achètent des terrains sur des communes où ils ne sont identifiés que par leur mode de vie, s’exposent explicitement au rejet et à l’ostracisme. Il sera, en effet, plus aisé pour un maire d’assumer une expulsion en ce qui les concerne qu’à l’encontre d’habitants installés de longue date et dont l’irrégularité est masquée par la bannière de l’autochtonie. Le précédent que constitue la présence d’autres caravanes ou mobil-homes dans la zone convoitée ne constitue donc pas un rempart contre l’expulsion de ces personnes « qui n’apportent rien électoralement »³²².

Les voyageurs font par ailleurs l’objet de proscriptions explicites de la part des élus qui n’hésitent pas à faire savoir qu’ils « ne veulent plus de voyageurs » dans leur commune. Ce type de discours ostracisant procède le plus souvent par « bouche à oreille » parvenant jusqu’aux voyageurs qui se retrouvent mis dans la boucle de leur propre exclusion. Ces déclarations visant à déstabiliser les voyageurs, si elles sont réelles, ont des effets parfois dévastateurs en ce qu’elles incitent les acteurs à déployer des stratégies de contournement de ces pratiques discrétionnaires qui peuvent se révéler de véritables pièges pour les voyageurs. Ainsi dans la famille de Violette, un terrain a été acquis par sa sœur et sa cousine sous la forme d’une donation contractée avec un Gadjou alors qu’il était un ami de la famille :

« V : Et voilà, et ils l’avaient acheté à deux eusses. Et quand il a... Il (*beau-frère de V.*) a dit heu... :
 - « Bon bah on signe le compromis d’la vente ? »
 - « Ah non, il a dit (*le « vendeur »*), le maire de Cournonterral il veut plus d’voyageurs qui achètent. Alors on va faire une donation, ça s’ra mieux ».

G : Ah d’accord ok.

V : Et il (*le « vendeur »*) est allé tout seul au notaire prendre un rendez-vous, tout c’bordel là hein. Eusses ils sont justes venus signer quoi. Ils ont signé, mais qu’est-ce qu’ils ont signé ? On n’en sait rien du tout. Et après par d’autres notaires qu’on a été voir, ils nous ont dit qu’ils auraient l’droit... enfin que ses enfants ils auront l’droit de reprendre quand ils veulent quoi. »³²³

³²² Propos de l’avocat Gérard Anceau relayés par Yannick Bonnefois dans *La Dépêche* du 6 octobre 2018, op. cit.

³²³ Entretien du 23 mars 2016.

L'achat, pourtant réel (les voyageurs ayant déboursé une somme avoisinant les 7000 euros pour cette donation) s'avère dans ce cas là un véritable leurre qui maintient les voyageurs dans l'impossibilité de s'établir sur le territoire de façon réglementaire.

D'autres stratégies comme le fait de troquer la caravane pour le mobil-home (pourtant plus proéminent) sont déployées par les voyageurs, ainsi que l'affirme Lorena dans sa lettre. Yogo, qui habite depuis les années 1980 sur son terrain, témoigne qu'il rencontre en effet moins de difficultés en mobil-home que lorsqu'il y vivait avec sa caravane :

« Y : Nous on nous embête pas pour le mobile-home hein.

G : Oui.

Y : On nous embête pas hein. Ça y'a quand même un minimum... il faut être juste hein. Ça pour les mobile-home on nous ennuie pas.

G : Vous êtes moins ennuyés avec le mobile-home qu'avec les caravanes ?

Y : Ah oui !! Moi avec la caravane c'était... c'était la catastrophe. Tous les trois mois hein (*se tourne vers C*) ça doit s'compter à peu près...

C (*compagne de Y*) : Ouai... fallait changer d'place.

Y : Tous les trois mois si les municipaux montaient fallait changer d'place. On l'faisait hein ! Mais bon, après heu... y vient un moment où y'en a ras-l'bol. »³²⁴

Cette situation n'a rien d'une généralité. Elle pose simplement problème parce qu'elle positionne Yogo et sa famille dans un entre-deux difficilement tenable pour les voyageurs comme pour la commune. Ainsi, toutes les voies d'accès au territoire leur sont obstruées. Raccordés à l'eau depuis un an, ils se voient refuser toute possibilité de raccordement au réseau électrique. Le ramassage des ordures ménagères a été mis en place à l'issue d'une longue bataille (« *On leur a dit quand même « on n'a pas le droit d'avoir les poubelles comme tout le monde ? » Et ils nous ont dit que non, que si on demandait quelque-chose eh ben on serait virés »*³²⁵), et se fait une fois par semaine tout au bout du chemin, à 800 mètres de leur terrain depuis peu de temps. Enfin, la commune maintient le chemin dans un état de délabrement tel qu'il ne peut être emprunté par n'importe qui, contribuant ainsi à ensauvager cette zone. « *Tous les gens d'Saussan nous connaissent, les gens d'Pignan, tout le monde nous connaît ! Mais tout le monde... Personne sait où on habite ! Comme par hasard ! Les pompiers ! Les pompiers on les a appelé y'a pas longtemps... les pompiers (insistant) ils savent pas où c'est Les*

³²⁴ Entretien du 26 septembre 2011.

³²⁵ C, compagne de Yogo, entretien du 26 septembre 2011.

*Cazouls*³²⁶ à *Pignan*, *t'en rends compte ?* »³²⁷ s'exclame Yogo qui prolonge sa plainte en invoquant les frais à répétition qu'il doit supporter à chaque fois qu'il casse un camion sur le chemin d'accès à son terrain.

Ainsi, la fonte de l'habitat mobile dans l'environnement – aussi camouflé soit-il – fait courir le risque aux voyageurs d'être délaissés, les obligeant à faire preuve d'une capacité de résistance sur le temps long. Mais la menace la plus pesante reste celle d'être « démasqués » en tant que voyageurs lorsqu'ils ne prennent pas suffisamment de précautions (en sollicitant des demandes de raccordement ou en s'y installant en famille sans avoir obtenu tout ce dont ils avaient besoin pour y vivre). Contrairement à l'abandon qui permet à certains voyageurs de se maintenir sur leurs terrains au prix d'une accentuation de leur niveau de précarité (par une entrave permanente aux ressources communes), le dévoilement de l'identité voyageuse expose prioritairement les intéressés au risque d'expulsion (au motif qu'ils disposent d'un habitat mobile comme on l'a vu), accentuant une autre forme de précarité qui repose davantage sur l'incertitude. Mais cette seconde forme de précarité peut malgré tout être privilégiée à la première, en ce qu'elle n'entrave pas l'accès aux ressources communes que sont principalement l'eau et l'électricité.

1.1.2. Les « terrains-joker »

De nombreux voyageurs ont acheté des terrains sur lesquels ils ne se rendent quasiment jamais. Violette nous parle d'un terrain qu'elle a acheté dans l'arrière pays héraultais, mais sur lequel elle n'a jamais été depuis de très nombreuses années. Elle évoque occasionnellement ce terrain, pensant pouvoir « en faire quelque chose ». Il fut un temps où elle pensait s'y installer pour développer une petite activité agricole. Mais la peur d'être expulsée a suspendu tout projet relié à ce terrain qui reste dans son esprit comme un domaine « réservé » où elle s'autorise encore à rêver. Nous l'accompagnons ce jour là au marché aux puces de Villeneuve-Lès-Maguelone où elle tient un petit stand :

« G : Et donc St Jean-de-Buèges³²⁸ tu l'as ach'té quand c'terrain du coup ?

V : C'terrain j'l'ai ach'té, Stany³²⁹ il avait... neuf mois je crois. Il a 16 ans et demi là. Ouai y'a bien quinze ans qu'on l'a... c'terrain. Ben c'terrain au départ on l'a acheté pour vivre dessus hein. Parce que moi j'aimais bien St Jean-de-Buèges. Moi je... Nous on a grandi beaucoup par là-bas (...) Ca fait que j'connais bien bien ces lieux. Et comme ça, par hasard heu... On cherchait des terrains à vendre, en s'promenant on a tombé... heu... Ben on a été voir à la déchèterie et là on a vu un...un type et on s'croyait que le terrain qu'était en face de la déchèterie était à vendre. Et tout l'monde nous regardait. Du coup on a été voir avec Titi, heu... et on leurs a posé la question. On nous a dit qu'y avait un terrain à vendre, par ici. Et là y'en avait un grand, c'était à un gitane. Il nous a dit « non ici, moi j'en connais pas par contre j'en connais un à St Jean-de-Buèges. J'connais la Gadji et tout », tu vois parce que

³²⁶ Le nom du lieu a été modifié.

³²⁷ Entretien du 26 septembre 2011.

³²⁸ Le nom de la commune a été modifié.

³²⁹ Le prénom a été modifié

c'était un... un gitane, « J'connais la gadji qu'elle le vend et tout, si vous voulez j'vous amène le voir ». Ben il nous a amené l'voir. Quand on a vu le terrain où il était placé et tout et qu'il nous a dit 3 millions (*elle parle en anciens francs. A l'issue de l'entretien, elle me fait la conversion : soit environ 5000 euros*). Et à l'époque j'sais pas, j'crois qu'on avait vendu un camion j'crois qu'on avait... Heu, on est allés l'voir tout. On a dit « oui, on l'prend » et du coup on a enlevé vite la pancarte (*rire*). Et on est allés voir la propriétaire, qu'ils connaissaient eux y'avait plus d'vingt ans, les gitanes tu vois. Quand elle, elle partait c'était eux qui gardaient leur maison et tout, tellement qu'elle les connaissait bien. On a appelé, on a fixé un rendez-vous, on a été au notaire, on a signé le compromis et là on a ach'té. Et comment on a pu ach'ter ? C'est qu'le notaire en fait, il s'est trompé ! Parce qu'à l'époque on faisait les marchés nous !

G : Mm...

V : Et l'Titi il avait son carnet forain... Et lui, quand on y est a... il nous a demandé c'qu'on faisait comme travail. Le Titi il a dit que... on faisait les marchés là. Il s'est trompé, il a mis que le Titi c'était un routier... sa profession... Donc du coup, et puis on s'est bien sapés tu vois... On n'a pas fait les voyageurs (*rigolant*). On s'est bien sapés, bien présentables au notaire, tout. Donc on a bien passés... Bien sapés. Moi j'étais bien maquillée, sac à main, tout l'bordel (*rigolant*). Lui avec. Donc on a vraiment passés tu vois pour heu... même si on est noirs de peau. On a bien parlé tout. Et puis ils s'sont trompés, le notaire il a mis qu'c'est un routier... Donc ça a passé comme ça... Tss. Et c'est là qu'après quand on a ach'té, quelques années plus tard, on a voulu mettre une p'tite caravane (*sourire*) et... essayer d'vivre un peu parce que d'temps en temps on allait avec la... avec la mienne de caravane, la grande tu vois, comme on voyageait un p'tit peu à l'époque. On allait on passait dix jours, quinze jours... juste l'été ! Et... là ça gênait déjà. A chaque fois on voyait la police municipale ou quelqu'un d'la mairie qui venait. Après on a mis une p'tite caravane de 3 mètres. On s'est dit pff... c'est vrai c'est ennuyant quand même. (...) Ca fait que on n'y est plus allés. Et on a mis juste une petite caravane de 3 mètres là pour heu... s'dire au moins on ira passer les week-end. Et là ils nous ont... mis en tribunal, le maire. On a reçu une lettre, on a été l'voir. On a pris rendez-vous avec lui, on a... on a été l'voir. Et c'est là qu'il nous a dit que... que c'était interdit aux caravanes et que d'toute façon il était hors de question que... qu'on en.vi.sage (*en insistant sur chaque syllabe*) d'habiter d'ssus.

(*Interrompue par un collègue du marché aux puces*)

V : Que c'était hors de question que... Mmm (*faisant une grimace à son « collègue » qui l'a interpellée*)... heu hors de question que... qu'on essaie d'habiter d'ssus et que si il avait su qu'on était des gens du voyage, ce terrain... on n'aurait jamais pu l'ach'ter. Voilà.

G : P'tain ouai... Et heu... Ouai. Et vous aviez quoi ? Vous aviez fait quoi ? Une clôture ? Vous aviez le raccordement, vous aviez obtenu le raccordement ?

V : Ah non !

G : Non, vous aviez... mais rien en fait !

V : Ah... Rien du tout !

G : Juste cette caravane en fait !

V : Ouai, juste la caravane ! (...) ...la p'tite caravane elle a dû rester, ouai, heu... j'sais pas moi 5-6 mois. Mais elle était toute petite ! Une caravane de 3 mètres !

(...)

G : C'était ça le chef d'inculpation ?

V : Ouai

G : La caravane

V : Ouai, la caravane.

G : D'accord.

V : Alors du coup cette caravane on l'a enl'vée ! Et on s'est dit on va s'mettre un tout p'tit chalet ! Qu'on pourrait mettre deux lits, tu vois, deux clic-clacs là. Eh ben même pour ça il nous a mis en tribunal. Après il y a eu heu... une grosse tempête dans l'hiver là. Ca a tout arraché ! Heu... le toit et tout ! Y'avait plus rien quoi ! Il restait juste heu... un côté du chalet ! Il l'a vu ça quand même, que c'était... c'était tombé par terre y'avait plus rien. Ben il nous a mis quand même au tribunal. Donc on l'a même pas su parce qu'on n'a pas reçu d'convocation, rien du tout. Et... du coup on a pris un amende de 1500 euros qu'on est en train de payer ! Tss... »³³⁰

Le fait de camoufler son identité voyageuse lors de l'achat d'un terrain est une pratique très courante. Toute cette logique de la dissimulation (à laquelle participent aussi les vendeurs comme on l'a vu dans le cas de la donation) tend à maintenir une certaine valeur du bien, mais aussi de son environnement immédiat. C'est précisément parce que les voyageurs sont perçus en termes d'externalité négative que l'ensemble du système (auquel ils participent pensant se préserver eux-mêmes du rejet ambiant) tend à les maintenir hors de portée du territoire ; et lorsqu'ils y sont, à neutraliser toute forme d'ancrage. Car autour d'eux, la logique de la spéculation est opérante, tandis que pour les voyageurs elle est proscrite.

Joseph Aroni³³¹, la cinquantaine, est un pasteur évangélique qui fréquente chaque année le département de l'Hérault dans le cadre des grands passages. Avec son père Paul Aroni, ils forment un duo de responsables très rodé pour gérer la problématique de la halte. Bien que je ne sois plus médiatrice, Joseph m'a contacté quelques-jours avant son arrivée pour que je puisse l'aiguiller, comme les années précédentes. Le terrain du Zénith à Montpellier³³² où ils se sont installés avec une centaine de caravanes est enherbé et comporte des pins qui procurent de l'ombre. Le 11 juin 2015, je passe les saluer avec l'idée de réaliser un entretien, sans savoir qui sera disponible et si ce sera possible ; on verra bien. Il est 14 heures, Paul est en train de terminer son repas seul à sa table, à une bonne distance de son fils Joseph – tout pareillement attablé – suffisamment proche pour pouvoir discuter en parlant un peu fort. Habitué des journalistes et faisant figure de patriarche, Paul alors âgé de 73 ans accueille promptement ma proposition de réaliser un entretien enregistré. Nous nous installons à

³³⁰ Entretien du 20 mars 2016.

³³¹ Le nom a été modifié.

³³² La commune de Montpellier ne dispose pas d'aire de grand passage.

l'extérieur, près de sa caravane, entourés de deux ou trois adolescents qui écoutent silencieusement et d'autres qui font des va-et-vient. Les femmes autour jettent un œil distant et vaquent à leurs occupations ménagères.

« G : Et vous avez pas d'terrain vous ? Comment vous faites ? Vous m'dites que vous allez pas sur les aires d'accueil...

AP : Si des terrains on en a mais bon... heu... on n'y va pas. C'est comme si j'en n'aurais pas.

G : Vous en avez un ou deux comme ça...

AP : Les terrains que j'ai pour mettre la caravane ?

G : Oui.

AP : Oui. Mais on s'y met pas... On s'y met pas... Ca nous intéresse pas tous seuls nous un terrain.

G : Oui mais avec les enfants pour l'hiver...

AP : Mais les enfants ils veulent pas !

G : Il veulent pas... Il voyagent tous ?

AP : Mais ils voyagent. Bon des fois ils y vont, on va passer un mois. Mais on n'y reste pas. J'avais une maison.

G : Ah oui ?

AP : J'avais une maison. J'ai mis les enfants à l'école et tout. J'avais une maison en pleine ville.

G : Où ça ?

AP : À M.

GP : À M., ah ouai.

A : J'avais une maison, j'avais la maison, j'avais mon garage j'avais tout. Bon j'l'ai vendue hein. On avait besoin d'argent, on n'avait plus d'argent, on l'a vendu (*amusé*) ! (...) Et, c'était un petit terrain. Et dedans y'avait un... comment... un abri de... pour les légumes. C'était un machin de jardinier, enfin... (...) Ah j'ai fait tout, j'ai fait une maison, complètement une maison. (...) Et le jour que j'l'ai acheté, y'avait un sédentaire comme vous, et pac'que j'connaisais des sédentaires. C'était des amis, moi je connaissais bien des gens hein ! Parce que je suis connu là-bas ! Eh ben j'suis connu partout. Et il me dit « tu voulais pas acheter un terrain ? Eh bien regarde » et il m'amène. Il me dit « mais t'arrêtes pas, c'est celui-là ». « Combien t'en veux ? ». « Tant ». Il dit, « si tu veux, il me dit, si tu veux je téléphone tu prends rendez-vous au notaire ». J'ai pris rendez-vous au notaire, et je m'ai pas présenté. J'ai été au notaire [*tout seul*]. On a fait la promesse de vente avec les paysans qui étaient là. Et quand ça a été le moment voulu, j'ai attendu l'acte de... d'avoir le terrain (*amusé*), et une fois que j'ai eu l'terrain, j'étais propriétaire et quand j'ai arrivé là-bas, que j'ai commencé à enlever les épines, les buissons... Eusses (*les enfants*) ils étaient tous petits et le... le... et j'leur dis « coupez un peu les buissons et tout ça les enfants ! ». Et la femme y vient et dit « vous avez acheté là ? ». Ben j'ai dit « oui. Et c'est mes gosses ». « Ah bon ? » Et elle a dit heu... « si je l'avais su, vous l'auriez pas acheté hein (...) C'est à mon père, c'était à mon père, c'était à mon pauvre père. » Eh ben j'ai dit « voilà, moi

j'l'ai acheté, heu... ». Et puis j'l'ai vendu, on avait besoin d'argent j'l'ai vendu. Et comme j'aimais pas rester, je prenais mes douches dehors malgré que j'avais la douche dans la maison... C'est pas notre heu...

G : Et donc du coup vous avez eu l'autorisation d'faire cette petite maison ?

A : Ah oui.

G : C'était tout déclaré comme il faut.

A : Je peux pas tout vous dire (*rire*). »³³³

Paul, même s'il a un terrain, a pris le parti de vivre comme s'il n'en avait pas. À l'aide d'une connaissance sédentaire et du fait qu'il soit connu dans cette région, il est parvenu à acheter un terrain en prenant toutes les précautions (visite à distance du terrain et non présentation chez le notaire qu'il relance ensuite³³⁴) pour ne pas être démasqué en tant que voyageur jusqu'à ce qu'il dispose de l'acte de vente. Dès qu'il a commencé à prendre possession des lieux avec ses enfants et – faut-il entendre – empreint de sa culture voyageuse, il a été démasqué et ses craintes justifiées. Cependant, il a pu tirer son épingle du jeu en revendant son terrain, sans nous en dire davantage. Nous saurons cependant qu'il a pu se maintenir dans son quartier en se faisant ami avec les riverains ainsi qu'il nous l'explique : « *Les voisins, il a dit « ma famille c'est vous. C'est vous, vous êtes ma famille. Autrement on n'a pas d'famille ». Y'avait la maison à étage, une villa de gens bourgeois, des gens riches hein. Le fils il travaille encore à l'urbanisme. Eh bé je peux vous dire heu... c'est des gens qui nous ont bien estimé. Mais les pauvres malheureux, ils sont morts tous les deux maintenant. Personnes âgées. Ils étaient très gentils. Alors j'allais à la pêche, je leur portais du poisson. Si y'avait un boulanger il avait du bon pain, j'leur portais un pain quand j'en prenais un pour moi. Parce que c'était [des] personnes heu... d'un certain âge à l'époque. Moi j'étais jeune à l'époque. Je parle de longtemps hein, c'est pas d'aujourd'hui.* »³³⁵

Son fils Joseph nous rejoint dans la conversation un peu plus tard, et revient sur cette histoire de terrain, en positionnant la question de sa « valeur » à partir de la fonction de « joker » et non de capitalisation. Toute la valeur d'un joker tient précisément à sa dissimulation : lorsqu'on joue cette carte rare, elle crée un effet de surprise car sa fonction est de déjouer les règles. En même temps pour tirer profit de sa valeur, le jouer doit se garder de la jouer, jusqu'à ce qu'il se trouve en mauvaise posture. Les voyageurs ont des « terrains-joker » signifiant que leur « jeu » précisément ne se tient pas à l'endroit de la propriété privée. Le terrain privé, qui est le jeu des sédentaires à qui ils procurent un réel « gain », ne peut être qu'une sécurité, une soupape pour les voyageurs à qui il appartient de jouer la carte de la mobilité :

³³³ Entretien du 11 juin 2015.

³³⁴ Ce point n'est pas très clair dans l'entretien et malheureusement nous ne l'avons pas éclairci, mais le fait qu'il ait tenu à préciser qu'il ne s'est présenté est un indice de sa volonté de nous signifier qu'il tenait à agir sur le plan administratif en tout en dissimulant sa personne physique.

³³⁵ Paul Aroni, entretien du 11 juin, 2015.

« G : C'est important pour voyager d'avoir un terrain ?

AJ : Bé oui c'est important. C'est une petite sécurité quoi on va dire, un garde fou.

AP : (*rire*)

G : Bé oui c'est...

AJ : C'est un joker.

G : Ça paraît logique.

AJ : C'est un joker, c'est pour ça qu'ils gens du voyage achètent des terrains. Parce que on voit que les lois elles sont drastiques contre nous hein. Les lois qui sont pas en notre faveur hein. Alors on s'fait un p'tit terrain comme un p'tit joker. (...) « Les voyageurs laissez-les voyager ! Qu'ils voyagent, qu'ils voyagent ! » Tant qu'on roule c'est bon. Mais le jour qu'on fait du « sur place » heu... Nous dès que, voyez madame... Nous un jour, je sais pas... Vous avez une maison qui vaut 500 000 euros. Nous on achète un terrain à côté, même qu'on construit, on est gens du voyage, votre patrimoine comme ça il chute (*bruit de bouche + geste du bras vers le bas*). Votre patrimoine il va tomber, de 500 000 euros, il va tomber à 180 000 ou 200 000 euros. Vous allez perdre 300 000 euros parce qu'y a des gens du voyage à côté de vous. C'est pour vous dire la conception. Comment vous dire le préjugé qu'est sur nous. On vit dans l'préjugé nous. Voilà.

G : Oui, non mais c'est sûr.

AJ : Et après quand les gens nous connaissent, que ce soit les voisins, quand ils nous connaissent ils veulent plus vendre après. Ils veulent rester à côté d'nous. Parce qu'ils ont trouvé des vrais amis, une vraie famille et les voisins heu... Moi j'suis à M., j'ai un terrain moi. J'ai un terrain sur un bordure de route. On a un terrain tout aligné. Alors y'a plusieurs terrains hein.

G : Plusieurs de voyageurs...

AJ : Non, non, non. Y'a que moi et mon père, on est deux terrains comme ça avec mon père. Comme ça, en ligne. Heu... en face de mon terrain, à la sortie c'est une route, chemin, chemin communal, une route. Ça s'appelle chemin mais c'est goudronné c'est une route, en face de chez moi, quand je sors. A droite y'a un terrain qu'est passé constructible. Ce sont des... des sédentaires. A gauche, terrain qu'est passé constructible. Ce sont des sédentaires. Derrière chez moi, ça a passé constructible. Et le seul carré qu'est pas constructible, c'est moi.

G : Rô... ben alors là vous allez avoir le gros lot un jour !

AJ : Alors quand vous regardez, quand vous regardez, quand vous regardez les plans à la mairie. Quand vous regardez les plans, ce qui est en jaune c'est constructible et ce qui est en vert par exemple c'est pas constructible...

AP : C'est marav³³⁶

³³⁶ « Marav » provenant du romani *mar* : « battre » est ordinairement utilisé pour des situations d'affront ou de combat. Dans le contexte où elle est employée par notre interlocuteur, l'expression « c'est marav » peut être traduite par « c'est abusé » en langage familier ou « c'est de la provocation ».

AJ : Eh bé vous regardez, ça fait tout jaune, ça fait un p'tit U là où je suis et c'est pas constructible.

G : Et alors du coup, les caravanes sont autorisées là chez vous ?

AJ : Hein ? Ben ils ferment les yeux parce qu'on n'y est jamais.

AP : On n'y est pas !

AJ : On n'y est pas, on va passer quinze jours, un mois, après on part. Alors bon. »³³⁷

Il s'agit donc, nous disent Paul et Joseph d'une certaine manière, de ne pas être dupe de ce « jeu » là pour se maintenir en tant que voyageur. Il s'agit donc d'abandonner toute perspective d'entrer dans le jeu de la spéculation. Le jeu des voyageurs se situe à l'anti-thèse de la spéculation. Toute la valeur, sur le voyage, tient à la capacité de se maintenir en état de suspension. Littéralement évincés des règles admises pour occuper le sol à des fins d'habitat, les voyageurs se situent dans un entre-deux de la sédentarité et de la mobilité où la seule manière de tirer leur épingle du « jeu » consiste à savoir introduire « du jeu » dans les règles. C'est d'une certaine manière la logique de la chine que nous trouvons là esquissée au travers de la question de l'accès au sol. Comme le souligne Orsetta Bechelloni, la chine permet aux voyageurs d'évaluer leur « capacité à obtenir des *Kantch*³³⁸ davantage que ce que leurs moyens leur permettraient grâce à leur intelligence et leur ingéniosité » (Bechelloni O., 2008 : 101). Par le « camouflage » ou le travestissement les voyageurs acquéreurs de terrains privés maintiennent une forme d'opacité sur leur identité en vue de déjouer les règles ordinaires de voisinage où – comme on le comprend dans chacune des situations – les nouveaux arrivants sont scrutés de toute part par les habitants déjà implantés. Pris dans la dialectique de la suspension, les voyageurs doivent développer suffisamment d'habileté pour se préserver d'une acquisition hasardeuse qui risquerait de les ruiner particulièrement sur le plan moral. La meilleure tactique pour conserver leur bien (et leur bien-être) reste de ne pas en avoir d'usage qui les expose trop dans leur vie privée et communautaire.

L'allégorie du joker employée par les Aroni permet de souligner cet enjeu crucial qui consiste à maintenir un équilibre entre la logique de la suspension qui les maintient dans la mobilité et la logique de l'induction qui opère à partir du principe du « fait accompli », que nous aborderons plus loin.

I.2. REHABILITES DANS ET PAR LA MOBILITE ?

Un second temps opérant dans la logique de la suspension est celui à partir duquel les voyageurs sont démasqués dans leur identité publique de « gens du voyage » et poursuivis par la collectivité pour infraction au code de l'urbanisme. La seule option qui s'offre à eux est alors de miser sur leur particularisme et les droits

³³⁷ Entretien du 11 juin 2015.

³³⁸ Ce terme est employé par les voyageurs yéniches rencontrés par Orsetta Bechelloni pour désigner les « sédentaires » appelés aussi « paysans » ou « Gadjé ».

qui leur sont accordés en vertu de leur mode de vie non sédentaire consacré par le statut administratif de gens du voyage lui-même corrélé à la résidence mobile, comme nous l'avons vu dans le chapitre consacré à l'histoire de la mobilité.

Si des aménagements juridiques permettent aux gens du voyage de séjourner ponctuellement sur des terrains privés, par périodes de moins de trois mois³³⁹, ils n'empêchent cependant pas les agents des collectivités d'enclencher des procédures judiciaires à répétition, de manière à exercer une pression constante sur les voyageurs qui chercheraient à s'établir sur leur commune. De telle sorte que les outils juridiques constituent des instruments de l'action publique (Halpern C., Lascoumes P. et Le Galès P., 2014) à des fins de sélection des habitants par le mode de vie, en méconnaissance des dispositifs légaux de mixité sociale de l'habitat³⁴⁰.

Partant de notre expérience de médiatrice nous évoquerons quelques situations de bataille juridique où les voyageurs ont été amenés à apporter la preuve de leur mode de vie, dans le seul but d'éviter de retrouver condamnés à payer des amendes liées à leur installation sur leur propre terrain. Notre hypothèse est que le dévoilement de l'identité voyageuse au cours d'une procédure judiciaire a pour fonction de convoquer les voyageurs à l'endroit de la norme préétablie de leur mode de vie et constitue un moyen plus ou moins efficace d'obtenir d'eux qu'ils se comportent ainsi que les textes le prévoient, à savoir principalement en laissant le terrain nu et en apportant la preuve qu'ils peuvent repartir du terrain avec leurs habitats mobiles à tout moment, confortant ainsi la logique selon laquelle ils ne peuvent s'inscrire en tant qu'habitants du territoire.

1.2.1. Stratégie gagnante

Ainsi, un couple de voyageurs résidant en caravane et mobil-home sur leur parcelle agricole, à St Just, s'est retrouvé assigné par la commune à la remise en état de leur terrain (soit l'évacuation de leurs caravanes et mobil-homes), au paiement d'une astreinte de 50 euros par jour de retard à compter d'un mois après la décision et à l'indemnisation de la commune à hauteur de 1500 euros sur la base de l'infraction au code de l'urbanisme que constituait leur présence sur leur terrain avec leurs habitats mobiles. La première décision du Tribunal de Grande Instance de Montpellier condamnant la commune (sur la base que ses arguments ne permettaient pas de justifier d'un « trouble manifestement illicite au sens de l'article 809 alinéa 1^{er} du Code

³³⁹ L'article R421-23j du Code de l'urbanisme précise en effet que « l'installation d'une résidence mobile visée par l'article 1^{er} de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, constituant l'habitat permanent des gens du voyage, lorsque cette installation dure plus de trois mois consécutifs » doit être soumise à déclaration préalable. Il en découle que la déclaration préalable n'est pas requise pour les installations de moins de trois mois.

³⁴⁰ La mixité sociale est définie à l'article L. 121-1 du Code de l'urbanisme. La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové dite « loi ALUR » qui apporte quelques avancées mineures en matière de reconnaissance juridique de l'habitat léger qui prend la forme d'un habitat « démontable ». Pour plus de détail, je renvoie au site de l'association Halem, notamment à ce courrier envoyé au bureau de la législation et du droit des sols : http://www.halemfrance.org/IMG/pdf/courrier_au_DHUP.pdf.

civil ») a fait l'objet d'un appel de la part de la commune. L'avocate que nous avons contactée pour défendre la famille a pu obtenir la confirmation de la première décision condamnant la commune en invoquant comme arguments de défense des deux époux en Cour d'appel de Montpellier le maintien des moyens de mobilité des « véhicules »³⁴¹ et l'absence de preuves qu'ils étaient installés de manière continue entre les différents constats de police : « En effet, alors qu'elle estime que le trouble qu'elle allègue est constitué par le stationnement, pendant une durée supérieure à trois mois, d'une caravane et d'un mobil-home sur le terrain dont les époux X sont propriétaires en zone agricole et qui, ce faisant, commettraient une infraction au Code de l'urbanisme, la Commune se borne à produire à l'appui de ses allégations, d'une part, un rapport d'infraction en date du 26 septembre 2011 rédigé par un agent assermenté de la police municipale, disant avoir constaté « ce jour » la présence des dits véhicules et, d'autre part, d'un courrier du 3 octobre suivant du Maire de la Commune demandant aux intéressés de remettre en état initial la parcelle dont ils sont propriétaires sur le territoire de la commune après leur avoir indiqué que « depuis quelques jours, nous avons pu constater que vous habitez sur cette parcelle et que s'y trouvent un mobil-home et une caravane ». Alors qu'il n'est nullement établi, par ailleurs, que les véhicules en question fussent dépourvus de leurs moyens de mobilité – les photographies produites par les intimés tendant au contraire à démontrer l'inverse – les deux seuls documents que produit la Commune, ne rapportent nullement la preuve d'un stationnement prolongé de plus de trois mois et dès lors de l'existence d'un trouble manifestement illicite constitué par l'infraction alléguée au Code de l'Urbanisme. Le nouveau procès-verbal d'infraction, produit en cause d'appel, établi le 14 mars 2012, soit postérieurement au prononcé de l'ordonnance de référé d'entreprise, qui relève la présence de caravanes et mobil-home sur le terrain ne permet pas, à défaut d'indication d'un quelconque numéro d'immatriculation (tant sur le premier rapport, que sur le second), d'avoir la certitude qu'il s'agit du stationnement des mêmes véhicules et surtout d'établir que le premier stationnement relevé le 26 septembre 2011 se soit effectivement prolongé plus de trois mois. »³⁴²

Ce sont donc les dispositions fonctionnelles et techniques de l'habitat mobile (caravane ou mobile-home³⁴³) qui permettent de préserver les voyageurs d'une condamnation pénale³⁴⁴. Ainsi, en tant que médiatrice, l'une des solutions proposées aux voyageurs qui se tournaient vers nos services en cas de lancement par la

³⁴¹ L'emploi délibéré du terme « véhicule » oriente l'interprétation juridique de la situation en focalisant sur la mobilité et non sur la « résidentialité » que comporterait le terme « résidence mobile » par exemple.

³⁴² Arrêt de la cour d'appel de Montpellier, 14 février 2013.

³⁴³ Les mobiles-homes sont considérées comme des habitations mobiles dès lors qu'ils conservent leurs moyens de mobilité et relèvent donc, dans ce cas, de la même législation sur les « résidences mobiles constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ». Pour les discussions à partir de cette notion de résidence mobile, je renvoie au recueil de RELIER, *Regards croisés sur l'habitat léger et mobile*, édition RELIER, 2012.

³⁴⁴ Le délit pénal est constitué par l'implantation irrégulière d'une habitation légère de loisirs en dehors des emplacements autorisés, par l'installation irrégulière d'une caravane pendant plus de trois mois par ans et par l'installation irrégulière d'une résidence mobile constituant l'habitat permanent des gens du voyage pendant plus de trois mois consécutifs (cf. articles L. 610-1, L. 480-4, 5 et 7 du code pénal).

commune d'une procédure d'expulsion sur leur propre terrain, était de les inviter à faire constater par huissier l'absence de caravanes sur leur terrain ou à se rendre sur un équipement d'accueil des gens du voyage, de manière à pouvoir prouver que l'occupation du terrain n'est pas continue. D'autre part, l'installation de leurs caravanes sur un terrain qui ne leur appartient pas les amène à se raccorder illégalement aux réseaux d'eau et d'électricité, mais reste défendable dès lors que la commune n'a pas rempli ses obligations en matière d'accueil des gens du voyage. C'est une autre option que beaucoup de voyageurs choisissent plutôt que de se heurter à une impossibilité réglementaire de s'établir chez eux.

Si les élus s'engagent régulièrement dans des procédures visant à expulser les gens du voyage de leur territoire, ils invoquent prioritairement le risque de la pérennisation de l'installation lorsque les voyageurs sont propriétaires de la parcelle où ils se trouvent, tandis que s'ils occupent le domaine privé ou communal de la commune, ils se saisissent de leur pouvoir de police administrative et invoquent le risque de trouble à l'ordre public. Emmanuel Aubin qualifie la notion de stationnement à partir de l'absence d'emprise tout en soulignant qu'il ne semble pas pouvoir s'apparenter à un droit : « On admettra, en définitive, que le stationnement des gens du voyage ne peut être qualifié ni de droit, ni de liberté publique au même titre que le logement. En effet, la consécration juridique de l'un ou de l'autre aurait pour effet de rendre possible – en les fondant légalement – des atteintes au droit de propriété qui revêt une valeur constitutionnelle. (...) On préférera la définition retenue par le doyen Auby qui écrivait que « le stationnement est une forme d'occupation privative du domaine public caractérisée par une absence d'emprise »³⁴⁵. Ainsi, bien qu'il relève d'une multitude de réglementations³⁴⁶, le stationnement demeure cependant le plus souvent appréhendé comme solution par défaut et à partir du « non-droit » en tant qu'il ne peut jamais être opposé sinon dans un contexte où le droit n'est pas appliqué par ailleurs. S'il est un moyen par lequel les gens du voyage peuvent accéder à leurs besoins fondamentaux et, en somme, au droit à la vie privée, c'est donc bien celui du stationnement, du fait même de l'interdiction générale et absolue des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs, démontrée par l'ANGVC³⁴⁷.

[1.2.2. Stratégie perdante](#)

Mais la problématique peut s'accroître dès lors que les voyageurs détenteurs du titre de propriété n'ont pas justifié (soit parce qu'ils ont été mal défendus par leur avocat, soit parce qu'ils ne possèdent pas de titre de

³⁴⁵ AUBIN Emmanuel, *La commune et les gens du voyage*, Berger-Levrault, Paris, 2005, p. 135. La citation du doyen Auby est tirée de Auby J.-M., « La réglementation administrative du stationnement des véhicules automobiles sur la voie publique », *Dalloz chron*, 1962, p. 83.

³⁴⁶ Emmanuel Aubin indique en effet que le stationnement est réglementé dans « le Code de l'urbanisme, le Code de la route, le Code de la voirie routière, le Code pénal, le droit de domanialité publique et le droit de la police administrative municipale codifié dans le Code général des collectivités territoriales » (Aubin E., 2005 : 135).

³⁴⁷ ANGVC, 2014 et 2012, op. cit.

circulation) que la caravane est leur habitat permanent et que, de surcroît la commune a pris un arrêté interdisant le stationnement des caravanes « en dehors des équipements adaptés » au motif qu'elle n'a pas d'obligation légale d'accueil (en tant qu'elle a moins de 5000 habitants) et que la compétence en matière d'accueil des gens du voyage a été déléguée à l'intercommunalité dont elle dépend. C'est le cas de la famille Winterstein³⁴⁸ qui a acheté en 2001 et s'est installée depuis mars 2003³⁴⁹ sur un terrain agricole d'une commune appartenant à la communauté de communes du Pays de Lunel. Notons que l'arrêté interdisant le stationnement des caravanes sur la commune date de juin 2003, soit peu de temps après l'installation de la famille. Celle-ci a été convoquée en 2006 et en 2007 devant le tribunal correctionnel pour stationnement illicite³⁵⁰ et infraction au code de l'urbanisme sur son terrain. En octobre 2008, elle est assignée à comparaître devant le TGI de Montpellier se voyant reprocher par le maire le fait qu'elle utilise la caravane comme un habitat permanent et fixe sur son terrain, sans avoir obtenu d'autorisation préalable de la municipalité. A aucun moment dans ce jugement il n'apparaît que les intimés sont « gens du voyage » et que leur habitat permanent est une résidence mobile, ce qui les empêche de justifier d'installations intermittentes par périodes inférieures à trois mois consécutifs sur leur terrain. Le maire invoque, en toute logique le risque de pollution de la nappe phréatique et l'intoxication des requies, présupposant que la famille habite en permanence sur le terrain qui n'est pas équipé de réseau d'évacuation des eaux pluviales ou des eaux usées ; et stipulant que cette situation pourrait inciter « des tiers à procéder pareillement sur d'autres parcelles parmi les 3000 parcelles composant les zones agricoles de la commune de L. »³⁵¹. Ainsi, l'infraction au Code de l'urbanisme se double d'une infraction au Code de l'environnement qui est difficilement défendable. La famille me sollicite en 2009, alors qu'ils n'ont pas exécuté la première décision du 27 novembre 2008 « définitive et exécutoire » leur demandant de retirer leurs caravanes du terrain et qu'un autre jugement du TGI de Montpellier en date du 5 mars 2009 confirme cette première décision ; qu'ils encourent 2000 euros d'amendes liées aux astreintes journalières et 1000 euros pour indemnisation de la commune. Ils ont décidé de faire appel, mais quittent immédiatement leur terrain pour ne pas aggraver la sanction financière, ce dernier jugement rehaussant en effet le montant des astreintes journalières à 200 euros. Ce départ, en plus de renforcer la précarité par l'incertitude³⁵², a pour principale conséquence la déscolarisation de leurs enfants. Après avoir rempli avec eux

³⁴⁸ Le nom a été modifié

³⁴⁹ Date de la première constatation mentionnée par le tribunal correctionnel dans un mandement de citation délivré par le Procureur de la République à l'huissier de justice chargé d'en informer les intéressés, le 14 septembre 2006.

³⁵⁰ Ils seront relaxés sur ce point.

³⁵¹ Extrait de l'assignation en référé devant le TGI de Montpellier du 13 octobre 2008.

³⁵² Nous rencontrons en effet, sur cette période la famille dans différentes communes de l'agglomération montpelliéraine où elle reste entre quelques jours à une ou deux semaines maximum.

un formulaire de déclaration préalable³⁵³ (qui semble vain étant donné l'infraction au règlement sanitaire caractérisée dans un précédent jugement), je pense alors judicieux d'essayer de faire valoir la catégorie administrative de gens du voyage pour les défendre. Afin d'obtenir quelques conseils, j'adresse alors un mail à l'ANGVC dans lequel je m'interroge sur la manière dont il serait possible de faire valoir le statut de gens du voyage :

« Ma question concerne la justification du statut de gens habitant en permanence en habitat mobile, et si c'est nécessaire de le justifier ou non, d'un point de vue administratif, lors du jugement ou bien si la déclaration de la situation des personnes suffit... En fait, la propriétaire du terrain n'a pas de titre de circulation (son mari oui, mais ils ne portent pas le même nom de famille) et a indiqué une adresse chez un tiers (à Montpellier) sur sa carte d'identité. Par contre, elle est domiciliée sur l'aire d'accueil des gens du voyage de Lunel pour percevoir ses droits. »³⁵⁴

Alors que les acteurs associatifs qualifient ordinairement de « catégorie administrative » la notion de « gens du voyage » afin de lui accorder un aplomb institutionnel et soigneusement éviter de la ranger dans le socle « indéterminé » des minorités ethniques, la réponse du délégué général de l'ANGVC est plus nuancée et permet de la situer à partir de la notion de choix que l'on retrouvera revendiquée par les néo-voyageurs à juste titre :

« Sur le justificatif d'appartenance, c'est tout le paradoxe de la loi française, rien a priori ne peut justifier l'appartenance à une minorité que la loi ne reconnaît pas comme telle. L'adoption du mode d'habitat mobile est, pour les voyageurs, un héritage culturel qui renvoie en partie à la question des minorités mais aussi aux libertés fondamentales de choisir son habitat. Apparemment, le seul document administratif qui tiendrait à confirmer la permanence de l'habitat mobile d'une personne serait le titre de circulation. Dans ce cas précis, l'épouse doit faire jouer sa relation maritale avec le « détenteur du titre » dont la caravane est l'habitat permanent, ce qui renforcera la présomption de son habitat conjointement à la domiciliation sur l'aire d'accueil de Lunel. »³⁵⁵

Notre démarche de reconnaissance du mode de vie de la famille Winterstein s'est rapidement révélée impossible à asseoir sur le plan juridique. En effet, si l'article 8.3^o³⁵⁶ de la loi Besson du 5 juillet 2000 prévoit l'insertion d'un article L. 443-3 au code de l'urbanisme afin de permettre, dans des zones constructibles, l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ; aucun décret n'est venu

³⁵³ L'idée est de faire valoir l'article R 421-23 j du code de l'urbanisme, soumettant à déclaration préalable « l'installation d'une résidence mobile visée par l'article 1^{er} de la loi 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, constituant l'habitat permanent des gens du voyage, lorsque cette installation dure plus de trois mois consécutifs ».

³⁵⁴ Mail émis par Gaëlla Loiseau, médiatrice gens du voyage, à Marc Béziat, délégué général de l'ANGVC, le 15 mai 2009.

³⁵⁵ Mail émis par Marc Béziat, délégué général de l'ANGVC, en réponse à Gaëlla Loiseau, médiatrice des gens du voyage, le 15 mai 2009.

³⁵⁶ Article 8.3^o de la loi Besson du 5 juillet 2000 : « Le chapitre III du titre IV du livre IV est complété par un article L. 443-3 ainsi rédigé : « Art. L. 443-3. – Dans les zones constructibles, des terrains bâtis ou non bâtis peuvent être aménagés afin de permettre l'installation de caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. L'autorisation d'aménagement est délivrée dans les formes, conditions et délais, définis par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 443-1. »

préciser les conditions pour l'autorisation de ce type d'installation. Il s'agit donc d'un article caduc de la loi Besson, un article qui pointe un problème sans parvenir à élaborer un dispositif technique pour le résoudre. Pour imaginer notre propos nous dirions que la boîte à outil qu'est le code de l'urbanisme a prévu un espace pour ranger l'outil dont nous avons besoin, sans pour autant disposer ni même avoir conçu l'outil en question.

La défense a donc été vaine en ce qui concerne les époux Winsterstein qui ont dû quitter leur terrain et détruire le petit cabanon qu'ils avaient commencé à construire. L'invocation de la catégorie « gens du voyage » arrivait trop tard dans la succession des procédures engagées par la commune. Celle-ci, non satisfaite d'avoir obtenu gain de cause, a déployé ensuite plusieurs procédures de saisie sur les ressources de la famille qui n'ont pas pu aboutir du fait qu'elle vivait de minimas sociaux, et sans avoir proposé de solution de relogement à la famille « au prétexte qu'elle est équipée d'une résidence mobile »³⁵⁷ écrivions nous dans le bilan de notre activité de médiatrice en 2009 ; nous interrogeant sur l'opportunité que représente la mobilité de l'habitat comme instrument de précarisation par le « déplacement de populations »³⁵⁸ dans un contexte de non-reconnaissance de la caravane au titre du logement, d'interdiction générale et absolue des caravanes et d'application dérisoire de la loi Besson du 5 juillet 2000.

Au travers de ces deux situations, on perçoit à quel point la halte prolongée ou répétitive des gens du voyage sur leur propre terrain, pour être tolérée, donc pour « réussir », doit être engagée à partir de la logique de la suspension qui découle de la définition même du stationnement. L'installation doit demeurer « sans emprise » au sol. Ce qui ne va pas sans mobiliser une certaine énergie paradoxale à maintenir un investissement dans le système logistique, technique et organisationnel de la mobilité (en conservant les moyens de mobilité de l'habitat, ainsi que les effets attachés au statut de gens du voyage par la domiciliation ou la scolarisation hors de la commune par exemple, en ayant recours à des procédés alternatifs ou rudimentaires pour se fournir en eau et en électricité, en continuant d'entretenir des liens étroits avec les infrastructures d'accueil et les réseaux de solidarité « du voyage », etc.). On perçoit donc qu'il est difficile et périlleux pour les gens du voyage de sortir du système de la mobilité du fait même que leur destin sur leurs propres terrains repose sur leur capacité à feindre leur présence, à s'abstraire d'une certaine façon, du milieu dans lequel il cherchent à s'implanter.

Cette situation est consécutive à l'élaboration d'un long processus de technicisation de la mobilité qui positionne les gens du voyage en tant qu'« innovateurs » à leur insu d'un programme national de standardisation du mode de vie mobile (lui-même prenant place dans un programme national d'intérêt général et de sécurité publique). Il s'agit donc pour les voyageurs d'accepter d'endosser cette responsabilité de la « mise à l'épreuve » permanente qui pèse lourdement parfois sur leur santé, leur scolarité et leur insertion économique. Si l'on considère avec Madeleine Akrich que « l'innovation peut être décrite comme un travail

³⁵⁷ Césam migrations santé, *Bilan de l'action gens du voyage sur le département de l'Hérault*, 2009, p. 15

³⁵⁸ Ibid.

visant à stabiliser une répartition des compétences entre les différentes entités mobilisées » (Akrich M. 1993 : 95), alors nous dirions que la stabilisation de la mobilité repose sur les trois régimes de négociation tels qu'ils ont été recensés par Christian Thuderoz (composition, négociation et transgression) :

- 1) Tout d'abord le régime de *composition* s'observe dans le rapport ordinaire que les voyageurs entretiennent avec leur habitat mobile. Que se soit dans la manière dont ils en font l'acquisition ou la manière dont ils le déplacent et le positionnent dans l'espace pour en faire usage, ils agissent à partir d'une logique qualifiée de culturelle qui les conduit à composer avec un certain nombre de contraintes découlant de « règles générales » qui excluent de fait leur mode d'habiter. Ainsi, ils composent avec le fait qu'ils n'obtiendront aucune aide publique pour l'achat et le remboursement de l'emprunt de leur habitat principal, que les banques leur refuseront généralement un prêt au motif qu'ils sont « sans domicile fixe » les conduisant à contracter le plus souvent un emprunt à la consommation³⁵⁹. Ils composent également avec le fait que leur habitat est proscrit dans les règlements d'urbanisme en dehors des équipements d'accueil et que ceux-ci sont en nombre insuffisant et ne répondent qu'à une partie de leurs attentes, et que par conséquent ils doivent endosser des procès et frais relatifs à leur défense dans le cas de procédures d'expulsion, rehaussant considérablement l'investissement consenti pour vivre leur vie de voyageurs. Nous soulignons que dans ce régime de composition, l'expression politique s'opère à travers « des « voies de fait » qui se substituent ainsi aux argumentations explicites » (Thuderoz C., 2010 : 90).
- 2) Ensuite, le régime de *négociation* est celui qui est à l'œuvre dans l'ensemble des tractations entre l'ensemble des acteurs de la vie publique que ce soit les élus avec le Préfet, les élus entre eux, les élus avec leurs concitoyens, les concitoyens entre eux lorsqu'ils s'organisent pour contester ou défendre un projet d'aire d'accueil. Les gens du voyage organisés en association peuvent bien évidemment participer à ces discussions et gloses sur « le mode de vie des gens du voyage » ou sur « les obligations légales en matière d'accueil ». Cependant, ils y sont rarement conviés. Ces négociations ont un caractère stratégique qui dépasse la question de l'accueil des gens du voyage. Il s'agit plutôt d'un sujet particulièrement prisés par les politiciens pour rivaliser et mesurer leur capacité à infléchir des décisions préfectorales ou obligations légales. Certains maires nouvellement déchus de leur mandat

³⁵⁹ En 2007, Christophe Robert rapportait que les voyageurs contractaient des crédits à la consommation dont les taux d'intérêt variaient entre 17 et 21% selon les organismes (cf. LIÉGEOIS J.P. (dir), 2007 : 62). Une caravane double-essieux neuve coûte entre 15 000 et 70 000 euros selon la gamme. Un entretien réalisé le 2 novembre 2015 avec les salariées au siège social de l'ASNIT chargées de l'insertion économique des voyageurs révélait que la société Crédit Voyage (principal organisme de crédit sur l'achat des caravanes) qui pratiquait ce type de taux usurier avait récemment été épinglée par la CAF de Paris, et contrainte d'abaisser ses taux d'intérêt à 9 ou 10 %, qui sont donc les taux pratiqués à l'heure actuelle. En se référant au barème du taux d'usure établi par la Banque de France, fixé à 5,99% au 1^{er} juillet 2018 pour des emprunts supérieurs à 6000 euros, les gens du voyage restent largement pénalisés et les organismes de crédits pour l'achat de caravanes se maintiennent outrageusement en dehors de la légalité même après avoir abaissé leurs taux d'intérêt.

municipal, n'hésiteront pas par exemple au nom d'un autre mandat (départemental dans le cas que nous avons en tête ou simplement au titre de référent d'une institution représentée à la commission départementale consultative des gens du voyage) à fustiger le nouveau maire de n'avoir rien fait en matière d'accueil des gens du voyage et le ramener à ses obligations. Ils savent qu'en pratique, leur gain en terme de notoriété politique est supérieur lorsqu'ils s'opposent à la règle de l'obligation d'accueil que lorsqu'ils l'exécutent. Lorsqu'ils choisissent cependant de s'y soumettre, la question du coût (social, sécuritaire, etc.) et celle de l'investissement (le plus souvent considéré « à perte ») prédominent dans les échanges sur la question de l'accueil. Le coût jugé « exorbitant » est présenté de manière ostentatoire tandis que l'investissement s'apparente à un douloureux sacrifice. Notons par ailleurs que le pouvoir de substitution du Préfet mentionné à l'article 3 de la loi Besson du 5 juillet 2000³⁶⁰, n'a jusqu'à présent jamais été mis en œuvre³⁶¹. Ainsi, alors que pour les collectivités, tout est en apparence « réglé » (à savoir que les équipements qu'il s'agit de réaliser sont calibrés à partir d'un certain nombre de normes que ce soit en termes de superficie, de capacité d'accueil, d'aménagements et de gestion), tout reste pour autant problématique et nécessite un travail de concertation. C'est donc à l'issue d'un processus long et compliqué de négociation que les équipements d'accueil « sortent de terre » selon la formule consacrée par les agents des services de l'Etat.

Mais ces deux régimes, séparés l'un de l'autre et limités dans leur champ d'action, ne suffisent pas à faire fonctionner le système de la mobilité qui, on le comprend, opère à contre courant du système dominant de la sédentarité. Un troisième régime de négociation joue un rôle déterminant pour stabiliser la mobilité dans un système sédentaire.

- 3) C'est le régime de la *transgression* qui opère à chaque fois que la dialectique de la concession ou de la dérogation opère dans le champ social, politique et administratif concernant le traitement spécifique accordé aux gens du voyage (dérogation aux règles en vigueur pour la citoyenneté, pour la

³⁶⁰ Article 3 I de la loi Besson du 5 juillet 2000 : « Si, à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la publication du schéma départemental prorogé de deux ans supplémentaires au bénéfice des communes ou établissements publics de coopération intercommunale qui se trouvent dans les conditions prévues au III de l'article 2 (art. 201 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales) et après mise en demeure par le préfet restée sans effet dans les trois mois suivants, une commune ou un établissement public de coopération intercommunale n'a pas rempli les obligations mises à sa charge par le schéma départemental, l'Etat peut acquérir les terrains nécessaires, réaliser les travaux d'aménagement et gérer les aires d'accueil au nom et pour le compte de la commune ou de l'établissement public défaillant.

Les dépenses d'acquisition, d'aménagement et de fonctionnement de ces aires constituent des dépenses obligatoires pour les communes ou les établissements publics qui, selon le schéma départemental, doivent en assumer les charges. Les communes ou les établissements publics deviennent de plein droit propriétaires des aires ainsi aménagées, à dater de l'achèvement de ces aménagements. »

³⁶¹ Cf. le rapport annuel de la Cour des comptes, 2017, p. 223.

scolarisation, pour l'habitat et pour l'insertion sociale³⁶²). Ce régime prévaut notamment lorsque les élus et services de l'Etat valident conjointement des terrains inondables ou proches sites toxiques pour y aménager des équipements d'accueil. Il est également en vigueur à chaque fois que les gens du voyage « ouvrent une place » pour s'y installer, occultant le principe constitutionnel de la propriété privée, et satisfaisant une volonté intime d'aboutir à une convention d'occupation temporaire ou un simple « arrangement » comme ils le disent eux-mêmes. « La transgression est l'amont d'une renégociation de règle » nous dit Christian Thuderoz (2010 : 268). Le régime de la transgression est le rouage de la mobilité en tant que « modèle en devenir » qui lui permet de tenir malgré ses aspects antagonistes. La transgression opérée par les acteurs de la gouvernance publique et les voyageurs eux-mêmes permet au mode de vie de la mobilité d'émerger à contre-courant de la sédentarité et d'être intégré de manière innovante (par le bricolage et la renégociation permanente) dans ce système. L'innovation tient à la détermination des acteurs (de l'administration et de la mobilité) à ruser avec le système, plus particulièrement à jouer de « l'incomplétude des règles » (Thuderoz C., 2010 : 254).

L'agencement de l'habitat caravane avec le statut de voyageur et les espaces d'accueil forme donc une technicité de la mobilité programmée dans et par les instances publiques.

Nous allons maintenant analyser les rouages de cette innovation de la mobilité en s'intéressant aux processus de mise à l'épreuve dans lesquels les voyageurs sont placés du fait de leur choix de vie décalés (par rapport aux scénarios préalablement conçus pour eux par les pouvoirs publics) en tant qu'ils font reposer leur mode de vie sur une ou plusieurs entités de la mobilité technicisée.

I.3. LES ROUAGES DE LA MISE A L'ÉPREUVE DES VOYAGEURS NON MOBILES

Acquérir un bien lorsqu'on est voyageur implique, comme on l'a vu, d'abandonner toute idée de « projection » sur ce lieu, sans quoi ils se retrouvent sur un champ de bataille juridique et politique. Comment est-il possible, dès lors, de concevoir un « chez soi » voyageur ? Les voyageurs ne cèdent pas tous à l'idée qu'ils devraient ne concevoir leur chez soi que dans la halte. Notre analyse de la logique de la suspension s'intéresse ici à des observations relatives aux problèmes que pose à la logique de l'habiter l'installation durable de voyageurs dans des espaces toujours conçus pour la halte.

Le 15 novembre 2013, une réunion est organisée avec les usagers sur l'aire d'accueil de Lunel pour discuter en présence des responsables de la communauté de communes d'une possibilité de travailler à des propositions pour la réalisation de « terrains familiaux ». Je suis invitée par la communauté de communes. La salle est pleine, le sujet intéresse beaucoup de résidents de l'aire. Les discussions vont bon train, mais je sens bien que les arguments des voyageurs pèsent peu face à l'immobilisme de la collectivité qui est elle-même

³⁶² Voir à ce sujet Liégeois et al., 2007.

empêtrée dans des problématiques politiques avec la « commune-centre », celle de Lunel précisément. L'idée de cette réunion n'est donc pas véritablement d'élaborer un projet, mais de sonder la manière dont les habitants se projettent à la fois sur l'espace habité qu'est l'aire d'accueil et sur la commune où ils vivent. En fin de réunion, après que les arguments et contraintes des uns et des autres aient été présentées, un jeune homme debout au fond de la salle se présente et, dans le brouhaha général, énonce une réalité troublante venant contredire la fonctionnalité même de l'équipement public sur lequel nous nous trouvons. Ce jeune homme, 17 ans, énonce tout simplement qu'il a « grandi ici », qu'il n'a pas connu d'autre lieu de vie et de ce fait qu'ici, il est « chez lui ». En effet l'aire de Lunel, ouverte en 2001, est le deuxième équipement le plus ancien de l'Hérault. Cet argument vient soutenir la demande des résidents souhaitant que la collectivité s'engage à réaliser un équipement adapté pour loger les familles qui vivent sur cette aire d'accueil de façon permanente. Cette anecdote soulève la question de savoir si les gens du voyage peuvent légitimement se considérer « chez eux » quelque-part, car même sur les « espaces dédiés » tels que les aires d'accueil, la possibilité de s'y dire « chez soi » semble compromise, du fait même que l'équipement « aire d'accueil » ne soit pas conçu pour accueillir des voyageurs de manière continue. Ce jeune adulte, en même temps qu'il s'affiche dans sa condition d'habitant de l'aire d'accueil de Lunel traduit donc une forme d'anomalie dans la gestion de l'équipement, laquelle est aussi la marque d'une écoute attentive du lieu par les gestionnaires sachant les usagers pris dans des logiques contradictoires qui les dépassent (ballotés entre le statut de résident permanent et celui d'occupant sans droit ni titre). Ce type de situation est produit par la dérogation accordée dans le règlement intérieur aux familles qui ont des enfants scolarisés sur la commune et qui peuvent de ce fait rester jusqu'à 9 mois consécutifs sur l'aire³⁶³. Sourds à ce projet collectif de « terrains familiaux », les décideurs délaissent progressivement l'aire à son « fonctionnement propre » tout en mettant régulièrement la pression aux gestionnaires pour qu'ils instaurent un certain taux de rotation sur les emplacements. Délaissés eux-aussi d'une certaine manière, ils tentent avec les travailleurs sociaux du territoire d'enrayer la logique de l'abandon qui règne sur cet espace en essayant d'accompagner les voyageurs dans une dynamique de projet individuel, ne pouvant s'envisager qu'à l'extérieur à l'aire. Certains d'entre eux passeront par l'expérience décrite précédemment d'achat de terrain et parviendront peut-être à sortir de l'aire d'accueil, cédant leur emplacement à un cousin ou à un membre de la famille qui en aura besoin. Ainsi fonctionne l'aire de Lunel, une aire où les voyageurs « de passage » envisagent difficilement de se rendre, mentionnant qu'elle est « réservée pour les locaux »³⁶⁴.

³⁶³ En 2011, le gestionnaire de l'aire d'accueil de Lunel déclarait au cabinet Aurès (en charge de l'audit pour la révision du schéma départemental de l'Hérault) que 90% des familles résidant sur cet équipement avaient recours à la dérogation autorisée pour la scolarisation des enfants (cf. Schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage de l'Hérault, schéma révisé 2011-2017, septembre 2011, p. 19).

³⁶⁴ Le rapport d'activité de l'année 2014 de la communauté de communes du Pays de Lunel qui a en charge la gestion de l'aire d'accueil, confirme une faible rotation sur l'aire puisqu'en 2014, seules 24 familles ont transité sur l'aire pour une

Mario et Brigitte, la soixantaine, ne sont pas des habitués de l'aire de Lunel. Je les ai beaucoup côtoyés sur les emplacements sauvages du département. Mais ils fréquentent depuis quelques années l'aire de Lunel car leur fils et leur belle-fille (atteinte d'une maladie auto-immune) s'y trouvent avec leurs enfants. Mario et Brigitte leur apportent une aide précieuse dans les tâches quotidiennes et pour s'occuper de leurs petits-enfants. Cependant, cette position aidante des grands-parents au sein de la structure familiale ne constitue pas, selon la gestionnaire, un motif suffisant pour les autoriser à obtenir une dérogation pour dépasser le temps de séjour autorisé. En effet, comme nous l'avons souligné, le règlement intérieur n'octroie de dérogation que pour les personnes ayant des enfants scolarisés. Lorsqu'ils sont arrivés de Bretagne, la gestionnaire leur a signifié qu'ils avaient seulement droit à 10 jours sur l'aire « *parce que on avait fini notre délais... apparemment* » me dit Brigitte. « *Mais nous on n'était pas au courant d'tout ça, c'est une loi qu'ils ont fait* » souligne Mario, signifiant que depuis leur dernier départ le règlement intérieur de l'aire aurait changé. Agacés par cette posture de la gestionnaire ils me contactent pour essayer de régler la situation. Notre entretien improvisé démarre sur cette question brûlante de la « rotation », sujet constant sur l'aire d'accueil de Lunel, attisé par l'intervention le matin-même des forces de l'ordre (armés de tasers et gilets pare-balle, me précise Mario au téléphone) pour faire évacuer une caravane ayant dépassé son temps de séjour :

« M : Ceux qui sont en stationnement illégal, ils vont venir se stationner ici ou sur d'autres aires d'accueil. Mais par contre ceux qui sortent, en fin d' compte ils vont pouvoir prendre leur place à eux. Y'a toujours des stationnements illégal. Parce que y'a pas assez d'aires d'accueil pour accueillir les gens du voyage, c'est ça l'problème, parce que c'est bien beau, elle dit elle (*parlant de la gestionnaire*) « y'a un roulement qui va s'faire ». C'est bien ça, moi j'dis qu' c'est bien. On l'a dit qu' c'était très bien ça. Mais le problème c'est que ceux qui sortent, ils vont s'mettre où ?

B : Tu veux un café Gaëlle ?

G : Ouai j'veux bien !

M : C'est l'problème c'est... t'as compris ?!

G : En fait ici déjà... ici y'a un fonctionnement depuis pas mal d'années, depuis que je connais ce terrain, qui considère que c'est un peu ceux qui sont là... enfin moi, c'est c'qu'on m'avait dit...

M : C'est eux qui bénéficient toujours, mais c'est la logique... c'est normal !

G : C'est un peu toujours les mêmes familles. Mais c'est pas grave... mais...

M : Mais, non mais arrête ! C'est normal, parce que y'a une chose qu'il faut comprendre : ces gens sont d'ici. Y'a des gens du voyage, on les appelle les gens du voyage, ils n'font plus partie des gens du voyage, ils ne voyagent plus. Ils se sont décidés de se sédentériser. Donc ils restent ici à l'année. Ca

c'est leur choix ! »³⁶⁵

Le problème de la sédentarisation tel qu'il est soulevé par Mario est donc explicitement un problème pour la collectivité qui ne veut pas les reconnaître comme étant d'*ici*. Mais pour les voyageurs, ces cas de figure sont classiques et ne sont pas problématiques en soi. Ils le deviennent dès lors que leur présence sur les équipements d'accueil vient enrayer la circulation des voyageurs à l'intérieur du dispositif technique et public de l'accueil.

Ainsi, progressivement, les voyageurs ajoutent des pièces à cet édifice de la mobilité technicisée. Si les aires de grands passages ont été parfaitement intégrées dans les rouages de cet édifice, les terrains familiaux sont une pièce « montante » mais difficile à combiner avec les différentes entités du dispositif technique. Les terrains familiaux (et plus largement l'habitat adapté des gens du voyage) fonctionnent en effet à rebours des principes de la mobilité « fluide », dont il faut rappeler qu'ils ont été formulés et restent administrés selon une logique sédentaire, « hétérogène » (Sacks H., 2014 : 41) au mode de vie des gens du voyage.

1.3.1. Stabiliser à rebours de la mobilité : au paroxysme de la décence sur les terrains familiaux de Pignan

Identifiée lors du diagnostic préalable à l'approbation du schéma départemental de l'Hérault de février 2003 et consignée dans les annexes de ce document, la problématique de la sédentarisation est loin d'être ignorée par les acteurs départementaux impliqués auprès des gens du voyage (élus, services de l'Etat et du Conseil départemental, CAF de l'Hérault, cabinet d'audit ayant réalisé le diagnostic préalable au schéma départemental de 2003). Toute la difficulté tient à la complication technique et administrative pour se saisir de ce problème qui consiste non pas à faire en sorte que des gens du voyage puissent stationner puis repartir, mais bien à rester habiter sur la commune en caravane de manière décente. C'est à l'issue d'une longue lutte démarrée en 2002 par Violette³⁶⁶, ainsi que son cousin Kounitch et à laquelle Yogo a participé avec d'autres membres de la famille élargie de Violette, que les terrains familiaux de Pignan ont été inaugurés en 2007 par le SIVOM entre Vène et Mosson. L'équipement conçu en marge des règles d'urbanisme (enclavé au sein d'une zone non constructible et situé à proximité immédiate d'une station d'épuration à son ouverture³⁶⁷)

³⁶⁵ Entretien du 18 octobre 2016.

³⁶⁶ Le 28 novembre 2002, Violette adresse un premier courrier en recommandé avec accusé de réception à la mairie de Pignan afin d'être relogée : « ci vous voulais pas me donnais une maison ou une appartement donnaie nous un endroie avec eau et électricité pour y vivre » précise-t-elle dans sa lettre qui reçoit, le 14 janvier 2003 une réponse mitigée du maire de Pignan : « je m'engage à appuyer toute demande de logement social. Sachez, toutefois, qu'il en existe peu sur Pignan (et qu'il ne s'en libère pratiquement pas) ».

³⁶⁷ Dans un document intitulé « Projet des terrains familiaux de Pignan » datant de juin 2006, les responsables du SIVOM entre Vène et Mosson mentionnaient deux principales contraintes d'urbanisme. Tout d'abord, comme c'est généralement le cas pour tout équipement d'accueil des gens du voyage, la nécessité de réviser le plan d'occupation des sols pour rendre la zone (classée NC) constructible. Puis on pouvait lire que « la contrainte liée à la présence très proche de la station d'épuration sera levée. Les nuisances olfactives actuelles cesseront dès la fermeture de la station d'épuration voisine » sans pour autant fournir de date précise de fermeture. En définitive, les habitants des terrains

allait permettre de sortir 12 familles de la précarité alors qu'elles vivaient sans eau ni électricité passant d'un endroit à l'autre de la plaine qui s'étend entre Pignan, Saussan, Laverune, et Fabrègues. Certaines de ces familles avaient acquis des terrains agricoles dans cette zone.

Ayant signé une convention (en janvier 2006) avec le Président du SIVOM les engageant à « stationner sur les terrains proposés à cet effet dès leur ouverture »³⁶⁸, les familles concernées fournirent même de la main d'œuvre (des hommes exclusivement) dans le cadre de chantiers d'insertion pour finaliser la construction du bâtiment. Après plusieurs mois de travaux, les familles prirent place en avril 2007 sur leurs parcelles comprenant chacune un bâtiment sanitaire de 9 m² répartis entre trois pièces séparées : un WC turc, une douche et un « coin cuisine ». Le 3 décembre 2007, je suis contactée par une famille m'invitant à venir sur le terrain familial. Je prends quelques notes :

« **03/12/07** : visite des familles installées sur le site de Pignan (terrain familial). Les familles ont dû enlever les roues de leurs caravanes. Certaines ont refusé de le faire de peur de détériorer leur caravane.

On m'indique que le contrôleur de la CAF doit passer demain matin (9h) pour contrôler que les roues ont été enlevées. »³⁶⁹

Je ne comprends pas bien ce qui se passe, n'ayant pas été invitée par le SIVOM à participer aux réunions de préparation du projet de terrains familiaux. Interpellé par mon passage sur place, le directeur du SIVOM me contacte dans l'après-midi afin de connaître l'objet de ma visite. Je lui indique avoir été sollicitée par une famille, et que par conséquent les services de l'Etat seraient informés de cette situations paradoxale conduisant des voyageurs à mettre leur caravane sur cales ; comme s'il s'agissait de précipiter, en la feignant, la sédentarité tant requise par les pouvoirs publics. Les familles qui se sont opposées à appliquer cette injonction ne faisaient en définitive que défendre leurs propres critères de décence, eut égard à leurs conditions de vie et à l'investissement que représente pour elles le fait d'avoir pour résidence principale une caravane. En effet, leur demander de retirer les roues et la flèche de leur caravane revenait ni plus ni moins à les intimider d'endommager leur habitat principal acheté le prix cher³⁷⁰ via des crédits à la consommation auprès d'organismes pratiquant des taux d'intérêts abusifs, comme nous l'avons souligné plus haut.

Nous arrivions à un stade paroxystique du processus d'insertion « à rebours » de la logique de la mobilité. Cette fois-ci les voyageurs allaient être mis à l'épreuve, non pas dans leur capacité à s'abstraire physiquement

familiaux auront eu à supporter deux ans durant les odeurs et nuisances pestilentielles générées par la proximité de la station d'épuration.

³⁶⁸ Convention d'engagement mutuel entre le SIVOM «entre Vène et Mosson» et les familles concernées par l'installation en terrains familiaux.

³⁶⁹ Notes du journal de bord, 3 décembre 2007.

³⁷⁰ En l'absence de possibilité de contracter un prêt auprès d'organismes bancaires, les voyageurs sont contraints de ponctionner le montant du crédit d'achat de leur caravane sur leur Revenu de Solidarité Active, la plupart du temps, réduisant d'autant leurs ressources alimentaires.

du territoire où ils vivent, mais dans le rapport intime, familial et identitaire contenu dans l'usage et le rapport qu'ils entretiennent avec leur habitat caravane. Là c'est le matériau³⁷¹ qui doit être « résistant » à la sédentarité qu'impose le lieu ; entendons les conventions conclues à partir de ce lieu. Le matériau, que l'on sait fragile et prédisposé à l'usure, doit apporter la preuve que les voyageurs qui l'habitent pourront supporter le « coût » de la sédentarité ; s'adapter à la rugosité d'un tel mode de vie sur un équipement modélisé à partir des aires d'accueil et donc davantage conçu « pour la halte » que pour l'ancrage territorial. L'injonction au retrait des roues et flèches des caravanes fait office d'anticipation du syndrome de l'usure de la mobilité. La mise à l'épreuve imposée aux voyageurs consiste en une mise en scène d'un blocage, d'un frein, d'une entrave opposée à l'objet même du conflit : l'habitat mobile. C'est pourquoi nous considérons que ce programme ait été conçu à rebours de la logique de la mobilité, et non pas comme un « sas vers le logement en dur » ainsi que le soutient l'ensemble des partenaires institutionnels.

Cette première visite sur les terrains familiaux occasionna plusieurs échanges (avec la CAF et le SIVOM, et quelques associations de défense des gens du voyage) en vue de comprendre que les enjeux d'une telle « mise en scène » sont liés à la technicité administrative de la prise en compte du mode de vie mobile, telle qu'elle a été forgée par une succession de textes de loi empêchant la reconnaissance de l'habitat mobile comme un logement, et par conséquent son éligibilité au bénéfice des prestations sociales liées au logement. Or, le montage financier de l'opération des terrains familiaux de Pignan tablait de manière dérogatoire, et pour une durée limitée à deux ans³⁷², sur l'attribution des allocations logement au SIVOM, lui permettant de rembourser une partie de son emprunt³⁷³.

Conçus afin d'offrir des conditions de vie décentes à des familles précarisées dont la mobilité avait davantage trait à l'impossibilité de s'établir où que ce soit qu'à une fonction économique, les terrains familiaux sont donc venus combler un impensé juridique dans la prise en compte des besoins des habitants en résidence mobile. En effet, à défaut de décret permettant l'application de l'article 8.3 de la loi Besson, c'est une circulaire³⁷⁴ qui est venue préciser en décembre 2003 les conditions juridiques d'application de l'article L 443.3 du code de l'urbanisme (Aubin E., 2005 : 93) instaurant la possibilité d'aménager des terrains familiaux afin de prendre en compte, à l'échelon local, les besoins en habitat des voyageurs sédentarisés.

Le bâti permet ici de suppléer aux divers risques sanitaires et d'offrir un accès des familles aux réseaux d'eau et d'électricité, sur le même principe que les aires d'accueil. Mais, selon la logique de la mobilité qui prévaut

³⁷¹ Les matériaux de base utilisés dans la construction des caravanes sont le polyuréthane, le polyester et le polystyrène.

³⁷² Soit la durée du bail de sous-location signé par les familles.

³⁷³ La charge financière du SIVOM s'élevait à 408 725 euros dont 230 600 euros d'emprunt (cf. Schéma départemental de l'Hérault pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage 2011-2017, op. cit., p. 87)

³⁷⁴ Circulaire UHC/IUH1/26 n° 2003-76 du 17 décembre 2003 relative aux terrains familiaux permettant l'installation des caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

dans le traitement des équipements d'accueil des gens du voyage, la stabilisation des caravanes sur les terrains familiaux empêchait l'octroi de l'aide classique de la CAF dédiée aux gestionnaires des aires d'accueil : l'AGAA³⁷⁵. C'est donc la formule classique d'aide au logement qui a été retenue par les partenaires créant ainsi – comme le soulignait lors d'une réunion³⁷⁶ la chargée de mission de l'association Convergence 34 mandatée par le SIVOM pour assurer la gestion de l'équipement – un « artifice » pour accorder l'allocation logement sur un « bâti »³⁷⁷ de 9m² qui équivaut ni plus ni moins à ce qu'on désigne ordinairement comme « bloc sanitaire » sur les aires d'accueil. Cet « artifice » qui passe outre l'argument ordinairement évoqué relatif aux « critères de décence » pour refuser le versement des allocations logement pour les caravanes de gens du voyage³⁷⁸, opère en effet parce qu'il est techniquement « entendu » que l'allocation logement vient couvrir les frais de location du local sanitaire (et non de l'achat de la caravane) dont la conception a été calibrée sur le seuil minimal retenu par la CAF pour l'attribution des allocations logement. La superficie de 9m² coïncide en effet avec les critères minimaux de décence du logement³⁷⁹. Mais il va sans dire que ce critère, arbitraire (qui plus est, conçu pour l'habitat en dur) n'est opérant qu'à partir d'une prise en compte de la composition de la famille ; point étonnamment négligé lors du montage financier du projet des terrains familiaux de Pignan. Ces deux règles (principe de la mobilité des caravanes lorsqu'elles constituent l'habitat permanent de leurs utilisateurs et règle de décence du logement au regard de la composition de la famille) ont donc été transgressées et renégociées par les partenaires publics réunis autour de ce projet, en vue de permettre un équilibrage du budget prévisionnel d'amortissement des terrains familiaux dont le coût total s'est élevé à 750 000 euros hors taxe³⁸⁰. Comme le soulignait la chargée de mission de l'association Convergence 34, la formulation du projet en tant que « sas vers le logement en dur » conditionnait la participation de la CNAF et la CAF de l'Hérault au financement du projet. Mais, symétriquement, le SIVOM ne se serait pas engagé dans un tel projet sans avoir la garantie d'équilibrer son budget par l'octroi des allocations logements.

³⁷⁵ L'AGAA (aide à la gestion des aires d'accueil) équivaut à l'ALT2 (Allocation Logement Temporaire) dont les modalités sont définies par l'article L851-1 du Code de la sécurité sociale.

³⁷⁶ Réunion entre Convergence 34 (service Tramontane missionné sur les terrains familiaux) et Césam migrations santé du 6 mars 2009, ayant pour objectif d'aborder les problématiques rencontrées dans le montage des terrains familiaux de Pignan en vue d'élaborer de nouveaux projets de terrains familiaux dans le département.

³⁷⁷ Le choix de ce mot dans le discours de notre interlocutrice, ainsi que de l'ensemble des partenaires impliqués dans le projet des terrains familiaux, est important en ce qu'il permet de distinguer par la rhétorique la « nature » de la construction (qui ressemble en tout point à ce qui est ordinairement proposé sur les aires d'accueil) et sa supposée « fonction ».

³⁷⁸ Le caractère indécemment du mode de vie en caravane est caractérisé par le fait que ce type d'habitat soit déconnecté des réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement. Ce à quoi, précisément, les équipements d'accueil des gens du voyage remédient.

³⁷⁹ Décret 2002-120 du 30 janvier 2002 relatif aux caractéristiques du logement décent pris en application de l'article 187 de la loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

³⁸⁰ Information recueillie lors d'une réunion à la DDTM avec les responsables du SIVOM entre Vène et Mosson, le 11 janvier 2011.

C'est donc une succession d'obligations et d'engagements mutuels « bricolés » qui s'est imposée aux familles, au bailleur et au prestataire des allocations logement permettant de redresser le tort causé par ce projet de stabilisation des voyageurs dans leurs habitats mobiles. Dans ce montage institutionnel et financier c'est la CAF qui arbitre et endosse la responsabilité du compromis engendré par la tension entre ces obligations et engagements réciproques des voyageurs et de la collectivité. C'est elle qui fixe les règles venant conditionner la viabilité du projet. Ce rôle la positionne comme prescripteur de transformation sociale, dont le principal instrument n'est autre que la pression financière vis-à-vis des élus et des familles pour que tous se prêtent au jeu du relogement « en dur » sous deux ans, soit la durée du bail des sous-locataires des terrains familiaux. Dès le départ, la CAF annonce que la dérogation prendra fin à l'issue du bail qu'elle a cependant accepté de renouveler une fois alors que l'ensemble des partenaires ne pouvaient que constater la faillite du projet de transition des familles vers l'habitat en dur. Or, ce projet de « relogement en dur » qui était convoité par les partenaires publics, était une formulation institutionnelle de la finalité du projet, et non pas une réponse explicite adressée par le SIVOM aux demandes des familles :

« Ils nous avaient dit que c'était pour tout l'temps, et puis un coup qu'on a rentré avec les caravanes, ils nous ont fait signer un contrat que on avait le droit de rester que deux ans. Et heu au bout de 2 ans ils nous chercheraient des appartements. Mais bon, on n'était pas trop d'accord, mais nous quand on a vu l'eau et le courant on a dit « ça va nous améliorer notre vie », mais en fait c'est pas du tout ce qu'on recherchait. »³⁸¹

Cette ancienne résidente a fait le choix avec sa famille, en 2011, de retourner vivre sur son terrain en garrigue, où elle avait construit un petit cabanon.

Le critère de la superficie sur lequel l'ensemble des acteurs se sont entendus à des fins d'équilibre budgétaire sera précisément celui qui sera mobilisé par la CAF de l'Hérault à partir de 2009 – date de l'expiration du bail – en vue remettre en cause le versement de l'allocation logement, qui engendrera à partir de 2011 (après le renouvellement du bail) une hausse exponentielle du montant du loyer pour les familles. Ainsi, le 23 janvier 2009, Violette (comme l'ensemble des sous-locataires des terrains familiaux) recevait un courrier de la CAF de l'Hérault indiquant :

« J'ai bien reçu votre demande d'aide au logement, et je constate que votre logement ne répond pas aux normes de peuplement prévues par la réglementation en vigueur. En effet, votre logement actuel est d'une superficie de 9m², alors qu'il devrait mesurer 25 m², compte tenu du nombre de personnes qui l'occupe. L'allocation logement vous est exceptionnellement accordée pour une période de 24 mois, du 1^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2010. Cependant, il vous appartient pendant cette période de trouver un logement correspondant aux normes exigées. »³⁸²

³⁸¹ Ancienne résidente des terrains familiaux interrogée par l'association Les Ziconofages en 2011 dans le cadre du tournage du documentaire *Places désignées*. Cf. Les Ziconofages, *Places désignées*, Montpellier, 52', janvier 2012.

³⁸² Courrier de la CAF de l'Hérault, adressé le 23 janvier 2009 à Violette, signé de la directrice des prestations, ayant pour objet une « dérogation à l'ouverture de droit ».

C'est donc sur la base du principe de la dérogation, sans cesse renouvelée, que ce projet de prise en compte de l'habitat mobile des voyageurs précaires de la plaine de Pignan a pu émerger et aboutir.

Ce qui nous intéresse dans ce processus c'est de constater à quel point les institutions publiques ont participé activement à la mise en place de passerelles, de « points de passage » qui permettent de faire en sorte que des voyageurs puissent, sous certaines conditions fortement contraintes³⁸³, accéder à un droit d'exercer dignement leur mode de vie en habitat mobile. En suivant l'analyse de Pierre Lascoumes et Jean-Pierre Le Bourhis, nous observons que l'ensemble des partenaires impliqués dans la création des terrains familiaux de Pignan ont misé sur la « passe de qualification » (Lascoumes P. et Le Bourhis J.-P., 1996 : 63) en décidant de la règle à appliquer et du sens qui devait lui être accordé pour solutionner le problème auquel ils étaient confrontés. Rappelons que leur implication régulière jusqu'à l'aboutissement d'une proposition « tenable » sur le plan juridique, financier et politique, tenait elle-même d'un engagement moral et d'une certaine tension sociale et politique exercée par les voyageurs de la plaine sur la commune de Pignan. Violette considère précisément que c'est du fait de la mobilisation des voyageurs entre fin 2002 et 2003 que ces terrains familiaux ont vu le jour :

« On en a eu marre et là moi j'ai commencé à faire un scandale à la mairie. Alors on s'est mis tous d'accord et puis on allait tous les mardis à la permanence de monsieur l'maire à Pignan, et là on faisait bouger quoi, on disait qu'c'était plus possible de vivre comme ça. Alors ça a duré des mois et des mois et des mois. Après ils nous ont proposé un terrain vague... heu... juste derrière Actisol là, derrière la déchèterie. Pareil en face des trucs d'engrais là, qu'ça puait la mort. On n'avait pas d'eau, pas d'électricité. On avait un ch'min d'misère. Donc ça nous changeait pas de sortir d'un champ où on n'avait rien, pour s'remettre dans un champ ; encore pire on avait les odeurs ! Donc on n'a pas voulu y aller. On a préféré traîner, bah jusqu'à temps qu'ils font c'terrain. »³⁸⁴

A l'aune de l'ensemble des paramètres qui ont conduit à l'établissement de règles dérogatoires pour satisfaire les besoins en habitat des voyageurs dits « sédentarisés » de Pignan, on doit s'interroger sur l'impasse que produit pour ces voyageurs un tel traitement du problème de leur « sédentarisation ». Tout d'abord, jamais ce terme n'a été défini. C'est un point important car précisément les acteurs publics n'ont pas véritablement cherché à agir en faveur de la transformation du mode de vie des voyageurs. Ils sont venus plutôt consolider les failles de ce mode de vie, identifié à partir de ses défauts de raccordement qui le rendent statutairement indécent. Vu le tort qui a été causé et la « torsion » qui a été opérée pour trouver une solution publique soutenable, aucun des acteurs ne semblait disposé à pouvoir jouer la « passe du recours » consistant à « mobiliser différentes instances de recours soit internes (hiérarchiques) soit externes (judiciaires et réservées à l'administré) » (Lascoumes P. et Le Bourhis J.-P., 1996 : 63) afin de renégocier la règle. Comme on l'a

³⁸³ Accepter de signer un bail avant la fin de la construction de l'équipement en méconnaissance des objectifs de « transition vers le logement en dur », injonction à enlever les moyens de mobilité de leurs habitats mobiles, accepter de s'installer dans un équipement conçu comme un « sas » et non comme un lieu de vie, et à se prêter au jeu du projet de transformation de leur mode de vie, etc.

³⁸⁴ Cf. webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Copie de Bionne Camion Marie>

évoqué, une famille décida plutôt de retourner vivre sans eau ni électricité sur son « petit bout de terrain », faisant ainsi un pied de nez au projet *indéfini* de sédentarisation des voyageurs de la plaine. Les autres, après avoir bénéficié d'un aménagement *provisoire* des règles en leur faveur, se sont trouvés pour le coup « en mauvaise passe » pour réclamer un dû, après s'être vu offrir une option transitoire pour vivre décemment, qui s'avère être une impasse. Ce « don », ce « cadeau » est précisément ce qui les bloque, les règles de droit ne pouvant plus être mobilisées pour redresser ce tort, sinon en « dévissant » cette torsion du droit opérée de manière dérogatoire par les acteurs publics. Ce dévissage avait été programmé par le négociateur en chef des règles, à savoir la CAF, qui mit fin aux allocations logement en avril 2011.

On voit donc que ce projet d'aménagement d'un « sas » à rebours de la mobilité constitue une véritable impasse pour les voyageurs qui s'y retrouvent davantage comme étant « au pied du mur » que sur un véritable tremplin. Cette proposition se situe en réalité à l'antipode du modèle du « terrain joker » dont le principal avantage est de permettre un maintien des familles dans un systèmes d'options multiples et provisoires dont ils restent maîtres à tout moment malgré une accumulation de contraintes. Le modèle du terrain-joker permet en effet de lever les contraintes auxquelles ils sont confrontés par le moyen de la simple suspension de leur présence. Sur les terrains familiaux, c'est autre chose qui est en jeu : ils doivent endosser la responsabilité de « tout perdre » en prenant la décision par eux-mêmes – mais à l'intérieur d'un système qui les y enjoint fortement – de franchir ce cap de délaisser leur mode de vie en caravane pour aller « en appartement » ou « en maison ». Mais que recouvre ce délaissement ? Quelles implications familiales et communautaires comporte-t-il ? A défaut d'être exprimé ou débattu dans le cadre des réunions avec les partenaires institutionnels, c'est l'usage du lieu qui peut permettre d'apporter un début de réponse à une telle question.



Photo 15 : Vue partielle du terrain familial de Pignan, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2014

Depuis l'ouverture des terrains familiaux en 2007, seuls trois ménages se sont installés en maison ou appartement. Keukeu, le doyen, soixante-dix ans passés, fait partie des « heureux élus »³⁸⁵, ainsi que son fils et une de ses filles. Mais Keukeu continue de passer ses journées sur les terrains familiaux, reconnaissant « *moi j'ai besoin d'eux* »³⁸⁶ au détour d'une conversation. Chaque jour, au petit matin, il marche depuis le centre du village en direction de la route départementale qui dessert le village, pour la traverser et se rendre à la lisière de la garrigue dans ce lieu où vivent encore tous les siens.

Et, en parallèle de cet attachement fort, nous devons pointer l'absence de fréquentation du lieu et le rebut exercé par cet espace mal défini auprès du reste des habitants (y compris voyageurs) qui le considèrent et le désignent comme un « camp ». Ce n'est pas le fruit du hasard si les seuls visiteurs que nous ayons croisés sur les terrains familiaux se présentèrent à moi comme venant du « *camp Gely Figuerolles* »³⁸⁷ à Montpellier, espace – que les montpelliérains appellent ordinairement « la cité Gély » – qui a permis de reloger « par étapes à partir de 1965 » (Arcaix T., 2012 : 207) une partie des familles du quartier des Barques et de la cité Chantal. La cité Gély demeure aujourd'hui encore une « cité gitane ». Notre interlocuteur, à l'approche des soixante-dix ans, vit en appartement depuis plus de trente ans. Mais aujourd'hui, lui (I) et sa femme (F) n'en peuvent plus du « camp Gély » :

« I : faut qu'on soit braves, croyez-moi hein ! Après regardez... on est obligés de partir, on s'en va. On s'en va parce qu'on peut pas, on peut pas... On peut pas rester là-bas. (...) On n'a pas d'gendarmes qui viennent, on n'a rien, on n'a rien, rien, rien, rien. Alors, après quand y'a... y'a quelque-chose qui s passe, qu'on tue un type ou n'importe quoi, alors (*hausse le ton*) t'en veux des CRS toi !! Manman, tu verrais ! Nan attend...

F : Même un bagarre, même qu'une bagarre, ma pauvre ! Ils arrivent tous hein ! (...)

I : Ça y est moi j'm'en vais hein ! (*Prenant un accent distingué*) au milieu des français... ça vous dit quelque-chose ? (*Rires*)

F (*rigolant*) : Au milieu des français il va !

I : Eh oui ! Parce que nous on n'est pas français, couillon !

F : Eh non ! »³⁸⁸

Se distinguant également des « français »³⁸⁹, les habitants des terrains familiaux partagent avec les Gitans des cités de Montpellier ce sentiment de rejet, d'ostracisme et de ségrégation spatiale et raciale consécutif à de

³⁸⁵ Après avoir essuyé le même type de proposition indécente que celle de Lorena : « *La première (maison) j'l'ai pas voulue, j'l'ai abandonnée. Ouah, y'avait pas d'fenêtre, on voyait rien du tout. (...) C'était une cave !* » (entretien du 20 mars 2014).

³⁸⁶ Cf. webdocumentaire Des Aires : http://www.desaires.fr/#TERRAIN_FAMILIAL-generation2

³⁸⁷ Entretien du 20 mars 2014 (ces interlocuteurs, dénommés I et F, sont arrivés en cours d'entretien avec Kounitch)

³⁸⁸ Ibid.

multiples facteurs décrits par Lamia Missaoui et Alain Tarrus (Missaoui L. et Tarrus A., 2000 et 2013) à partir du concept de *moral area* forgé par Robert E. Park en 1955. La sensation d'enfermement décrite par nos interlocuteurs ne tient pas tant au lieu de la « cité Gély » qu'aux différents usages et mésusages du lieu.

Alors comment s'extirper de cette sensation d'enfermement, de ce sentiment de ghettoïsation qui touche l'ensemble des résidents des terrains familiaux et des cités gitanes de Montpellier ? La famille qui est sans doute le mieux parvenue à tirer son épingle du jeu est celle de Samouraï et Manuela qui, avec leurs trois jeunes enfants, ont utilisé l'emplacement acquis sur le terrain familial de Pignan comme un « terrain-joker », en conservant un contrôle de leur mobilité et de leur usage de l'espace. Samouraï ayant une grande partie de sa famille entre les quartiers de Montpellier et la plaine de Pignan, dispose lui-même d'un terrain agricole à Fabrègues où il vécut avec sa mère et ses frères et sœurs dans sa jeunesse : un terrain hautement chargé sur le plan affectif, qu'ils continuèrent de fréquenter avec Manuela jusqu'à ce qu'un gadjo propriétaire d'une parcelle limitrophe en obstrue l'accès depuis la route départementale. Après quelques années d'errance dans la plaine entre 2009 et 2012, ils finirent par obtenir un emplacement sur le terrain familial de Pignan (à la suite du relogement d'une des familles), tout en continuant de scolariser leurs enfants à Fabrègues (qu'ils considèrent comme « point d'attache » dans la région montpelliéraine) et en « pendulant » entre Montpellier et la Normandie où vit toute la famille de Manuela. Ainsi, cet emplacement de Samouraï et Manuela sur le terrain familial fut à la fois celui qui demeura le plus longtemps « vide » (lors des séjours normands) et le premier à être « cabanisé », offrant à l'ensemble résidents « sédentarisés » un modèle de construction pour l'aménagement d'une pièce à vivre sur leur parcelle. En effet, à la suite de la crise qui s'est déclenchée à l'approche de la date d'arrêt du versement des allocations logement, le SIVOM entre Vène et Mosson a commencé à évoquer aux habitants la possibilité d'un projet d'extension du bâti des terrains familiaux, pensant pouvoir bénéficier d'une subvention du FEDER³⁹⁰. Bien qu'ayant fait l'objet d'une réunion publique à Pignan le 25 octobre 2012 et d'un projet de chantier d'insertion programmé sur un an entre 2013 et 2014, cette promesse d'agrandissement des terrains familiaux n'a pas été tenue. Les habitants ont donc longuement nourri cet espoir de pouvoir avoir une pièce où se réunir pour manger en famille et recevoir des invités, une pièce construite dans le prolongement du bâtiment sanitaire afin d'éviter de prendre froid lorsqu'on sort de la douche par exemple, une pièce où installer un canapé et une télévision pour se détendre en famille autour d'un film, bref une « pièce à vivre » comme disent tout simplement les voyageurs. L'audace de Samouraï pour avoir été le premier à s'engager dans une démarche de construction illicite sur le terrain

³⁸⁹ Cf. l'entretien de Julien dans le webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#TERRAIN_FAMILIAL-generation2 où la distinction vis-à-vis des « français » est clairement établie par ce jeune habitant du terrain familial de Pignan.

³⁹⁰ Fonds Européen de Développement Régional. La gestion de ce fonds, qui a vocation à « corriger les déséquilibres » entre les différentes régions de l'Union européenne, est déléguée aux conseils régionaux. Bien qu'ayant été présentée par la Direction départemental des territoires et de la mer, la proposition de réalisation d'une opération d'habitat adapté pour les gens du voyage de Pignan et de l'agglomération montpelliéraine, n'a pas été retenu par le Conseil régional.

familial de Pignan doit-être corrélée à la sécurisation (vis-à-vis du risque d’expulsion encouru) procurée par le maintien dans un mode de vie mobile qui suppose une multiplication des espaces de vie possibles, qu’on peut illustrer sous forme de « toile tissée » par la mobilité.

On conçoit donc plus clairement cette notion du paradoxe de la suspension qui ne cesse de complexifier l’ébauche de « solutions » politiques et institutionnelles à la mobilité. Si elle vient souvent envenimer la vie des voyageurs, cette logique de la suspension semble aussi être le véritable ressort de leur mode de vie dans la mobilité ; les voyageurs s’autorisant eux-mêmes à suspendre les effets attachés à leur inscription dans un lieu, se préservant ainsi des systèmes d’entrave corrélés à leur présence sur un territoire, et maintenant une capacité à saisir des opportunités économiques et familiales qui se présentent à eux.

Nous allons maintenant nous intéresser à Cagnou qui a tout mis en œuvre pour s’émanciper de ces logiques de ghettoïsation en achetant un terrain agricole, sur la commune de Pignan, après avoir passé une longue partie de sa vie aux côtés de ses frères et demi-frères et sœurs sur le site de Gare Vieille à Bédarieux.

1.3.2. « Ce ne sont plus des gens du voyage » : de la dénégation identitaire au double-bind

J’ai rencontré Cagnou et sa femme Pakita alors qu’ils étaient installés sur le terrain de Gare Vieille à Bédarieux, occupant la plus grande parcelle avec leur dernier enfant non marié et deux autres de leurs enfants S et T déjà en couple et ayant eux-mêmes des enfants, soit dix personnes et 4 caravanes. Les autres parcelles (environ une dizaine) étaient occupées par plusieurs frères de Cagnou dont Jeannot³⁹¹ et ses fils Ringo et Béu ainsi que leurs familles respectives. Le terrain de Gare Vieille a été « ouvert » à la fin des années 1970 par le maire René Pagès³⁹², communiste, qui proposa cette solution à la mère de Cagnou et de Jeannot alors qu’ils ne pouvaient plus rester ni dans la maison qu’ils avaient habitée, ni aux abords d’une route en travaux. Ainsi que le relate Jeannot :

« J : C’est à dire que bon la maison elle s’était vendue et il nous a fallu partir de la maison. C’est pour ça que... le maire nous a mis ici. Parce qu’avant j’habitais au jardin des plantes, au bord des platanes au bord de la route. Et comme ils ont creusé au bord de la route et que ça... ça avait porté sur la route, les caravanes elles étaient là. Alors ils m’ont dit qu’il fallait que je monte ici. Voyez. »

³⁹¹ Jeannot, né en 1945, est le frère aîné de la famille. La première fois que je me suis rendue sur le site de Bédarieux, je me souviens avoir croisé un homme qui marchait accompagné de ses chiens, une canne à la main, affublé d’une casquette de marin, sur les abords de la D146. Il s’agissait de Jeannot qui descendait de Gare Vieille pour aller au village. Ignorant alors qu’il était le patriarche de Gare Vieille, je me souviens m’être demandée s’il s’agissait plutôt un baroudeur de type ancien hippie (qui fut ma première hypothèse) ou SDF. L’impression qui se dégageait était celle d’un homme de la montagne descendant au village où, comme que je l’appri plus tard, il est un apprécié comme un personnage populaire.

³⁹² René Pagès (1911-2001) fut maire de Bédarieux de 1959 à 1977.

Le terrain qui se trouve à environ un kilomètre du centre-ville de Bédarieux, est accessible par un virage de la D146 qui s'éloigne dans les hauteurs de Bédarieux. Surplombant la ville, le site reste enclavé entre la falaise et la route malgré sa réelle proximité du centre urbain.



Illustration 16 : Localisation du site de Gare Vieille à Bédarieux (source : Google Maps 2018).

Déjà très endommagé lorsque nous nous y rendons pour la première fois en juillet 2006, il conserve les traces d'un aménagement ancien réalisé par la collectivité. L'inévitable « bloc sanitaire » trône au centre de la place avec trois portes défraîchies, ostensiblement dissuasives. Pour la cuisine, une « fontaine » provenant d'une source a été rudimentairement aménagée par les habitants sous forme de robinet rehaussé par un socle en béton. Des petits murets en parpaings, certains intacts et d'autres cassés, des haies parsemées plus ou moins entretenues, des portails et autres formes de séparations bricolées entre plusieurs parcelles dénotent à la fois de tentatives de privatisation, tout en laissant deviner une forte circulation des personnes entre les différents espaces composant ce site. L'accès est un chemin en terre cabossé, à l'image de la désaffectation du site qui fut jusqu'en 1975 la gare d'acheminement du minerai de bauxite extrait des sites miniers environnants. Les voies ferrées sont encore apparentes au sol et Jeannot, qui fait office de patriarche enraciné dans les terres bédariciennes³⁹³, parvient à nous situer l'ancienne ligne aérienne de transport de minerai par wagonnets. À Gare Vieille comme ailleurs, la ruine des sites industriels offre des opportunités de viabilité pour l'habitat

³⁹³ Jeannot a travaillé comme ouvrier à la Tuilerie Serpaud en plus de ses activités de chineur (aiguiseur de couteaux, vente de couvertures, de draps, étamage des chaudrons...). Il a notamment été impliqué dans des mouvements de grève au sein de syndicats ouvriers : « On était pour la CGT, pour ATTAC tout ça. On était pour la Force Ouvrière » m'explique-t-il lors de l'entretien que fais avec lui à Gare Vieille le 23 septembre 2011.

mobile³⁹⁴. Dès que nous quittons la départementale D146 pour y accéder nous nous trouvons « chez les Gitans de Bédarieux » qui ont composé, sur ce terrain appartenant à la mairie, un espace de vie sommaire à partir de caravanes, de mobil-homes, de chalets et de cabanes auto-construites.



Photo 17 : Vue d'ensemble du site de Gare Vieille à Bédarieux, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2011.

Dans les années 1990³⁹⁵, une place désignée – que les habitants appellent « Super U » de part sa proximité avec le centre commercial – est créée par la municipalité sur un terrain situé en zone rouge inondable (en bord de rivière) et à proximité d'une station d'épuration. Cet équipement comportait initialement un bâtiment équipé de 3 WC et 4 bacs pour la vaisselle et la lessive à la manière d'un terrain de camping. Il était destiné aux habitants de Gare Vieille qui se sont méfiés de cette proposition comme nous l'explique Ringo :

« R : à un moment donné ils ont fait un terrain, ils ont fait un terrain disons pour toute la famille heu, parce que... et donc ils nous ont mis en bas. Ils voulaient un terrain à côté de la gendarmerie à côté de... en plus c'est inondable, à côté de l'épuration donc nous on n'a pas voulu y aller. Y'a... y'a bien 20 ans de ça. (...) Mais bon nous on n'a pas voulu y aller parce que bon... et une c'est inondable, et deux y'avait l'épuration à côté donc heu... la gendarmerie à côté. Bon c'est vrai qu'on aime pas trop les gendarmes mais bon... faut faire avec ! Bon y'a des rats quand même comme ça en bas, donc c'est pas trop évident quoi. Et les caravanes se touchent, donc on pouvait pas rentrer. Donc on a décidé

³⁹⁴ Sur notre seul terrain, on peut citer l'exemple de La Mine sur lequel nous reviendrons dans le chapitre 7.

³⁹⁵ Aucune date précise ne nous a été fournie.

d’être là. »³⁹⁶

Cette proposition de la municipalité divisa véritablement la famille entre ceux qui souhaitèrent accéder à plus de confort, et ceux qui décelèrent rapidement les « vices cachés » de cet équipement et luttèrent pour rester à Gare Vieille afin de conserver en somme une forme tenure sur ce site. Il est étonnant de constater que la lecture en termes de « conflit familial » qui a toujours été faite par la mairie n’ait jamais soulevé ce point de tension politique qui l’animait au fond, préférant invoquer des litiges intra-familiaux (qui ne concerneraient que les Gitans entre eux) que les voyageurs nous ont toujours démenti. En 2005, une MOUS³⁹⁷ fut créée à la demande de la ville de Bédarieux, des services de l’Etat et du Conseil général pour étudier les différents paramètres (sociaux, architecturaux, économiques, familiaux...) à prendre en compte en vue d’une opération d’habitat adapté pour les familles gitanes de Bédarieux. Le cabinet Arhome retenu pour réaliser ce travail recensait en septembre 2005 douze familles à Gare Vieille, et dix à Super-U.

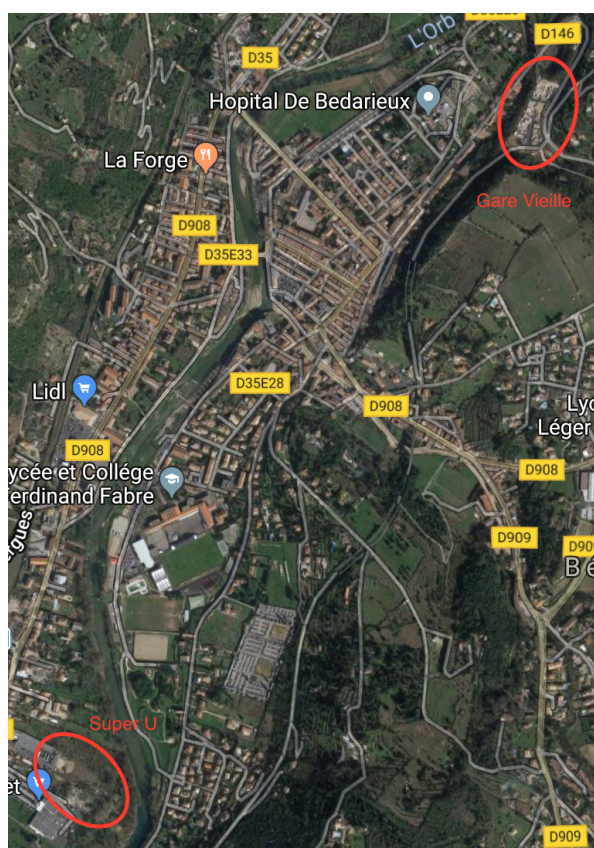


Illustration 18 : Localisation des sites de Gare Vieille et Super U à Bédarieux (Source : Google Maps, 2018)

³⁹⁶ Entretien du 23 septembre 2011.

³⁹⁷ Maîtrise d’œuvre urbaine et sociale. Les MOUS sont des prestations d’ingénierie sociale généralement mises en place dans le cadre de PDALPD (plans départementaux d’action pour le logement des personnes défavorisées) instaurés par la loi Besson du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement.

Quelques-unes disposaient d'un appartement en centre-ville mais maintenaient leur habitat caravane sur l'un ou l'autre de ces deux espaces, étant amenées à le fréquenter régulièrement du fait de liens familiaux³⁹⁸. D'autres, comme Ringo³⁹⁹, avaient repris le voyage mais restaient attachés à Gare Vieille. Lorsque nous le rencontrons en septembre 2011 il se souvient de son installation à la Gare Vieille : « *on est montés ici j'avais trois ans. Donc ça fait... ça fait quarante ans qu'on habite à la Gare Vieille. Mais sinon ça fait six générations qu'on est à Bédarieux quoi.* »⁴⁰⁰ L'un de ses fils Yégué⁴⁰¹ rencontré ce même jour en compagnie de Béu, le frère de Ringo, confirme cet attachement malgré les nombreux désagréments dont ils se plaignent à Gare Vieille :

« G : Mais vous, vous aimeriez passer toute votre vie ici ?

Y : Ben c'est pas ça, c'est que on a grandi ici madame. Moi j'ai 25 ans, j'ai grandi pratiquement ici. Bon heu... j'ai toute ma famille ici. J'ai tous mes points d'attache ici. Voyez. Donc heu... c'est pas évident non plus de partir ailleurs, voyez, c'est pas évident. Voilà...

(...)

B : En plus on est sédentaires nous là.

Y : Toute la vie on a habité ici Madame.

B : On a les papiers d'identité nous madame... sédentaires nous.

Y : Les gendarmes ils nous ont vu grandir, tout l'monde nous a vu grandir, c'est pour ça qu'c'est pas normal⁴⁰².

B : On n'a plus les carnets d'circulation, c'est fini les carnets d'circulation. On n'en a plus, on est sédentaires. C'est un terrain familial ça.

Y : Voilà oui, c'est familial... c'est familial... que la famille. »⁴⁰³

Lorsque je retourne sur place en juillet 2007 dans le cadre du projet de relogement des familles, Cagnou (alors âgé de 47 ans) m'est d'emblée présenté comme « le responsable ». Me recevant sur sa parcelle, à l'abri des regards des autres familles vivant à Gare Vieille, je pressens une légère tension dont il finira par me faire part.

³⁹⁸ Le site de Super U est cependant le plus concerné par cette alternance entre l'appartement en ville et le terrain avec la caravane. Lors d'une réunion organisée en mairie de Bédarieux le 27 septembre 2007, il était mentionné que « *seules trois familles restent en permanence à Super U. Les autres sont en maison mais entretiennent un lien avec le terrain et leur caravane restée sur place. La plupart se sentent concernées par le projet de terrains familiaux et ont choisi le relogement en dur pour des raisons d'hygiène* ».

³⁹⁹ Le prénom a été changé.

⁴⁰⁰ Entretien du 23 septembre 2011.

⁴⁰¹ Le surnom a été modifié.

⁴⁰² Père de deux enfants en bas-âge, Y fait référence aux nombreux refus de la municipalité de sécuriser le site, en l'occurrence concernant la présence sur sa parcelle de tronçons d'anciens rails de chemin de fer, saillants et tranchants ; et d'un compteur (qualifié de dangereux par les agents d'EDF) sur lequel sont raccordées l'ensemble des familles de Gare Vieille.

⁴⁰³ Entretien du 23 septembre 2011.

Bien qu'il soit pasteur évangéliste et qu'il n'hésite pas à mettre en cause la municipalité qui « *ne tient pas ses promesses* », il ne fait pas l'unanimité à Gare Vieille. Et cela, le diagnostic réalisé par le cabinet Arhome dans le cadre de la MOUS en fait bien état, mentionnant une opposition entre les fils de Jeannot (Béu et Ringo que l'on appellera aussi « les frères Cargol⁴⁰⁴ ») ayant eux-mêmes construit des cabanons à Gare Vieille, et Cagnou qui se fait le porte-parole d'une régularisation. Pour les frères Cargol la proposition relayée par le cabinet Arhome d'un bâtir de 25 m² n'est pas acceptable. Ils se réfèrent à la cité du Mas de Portaly à Montpellier, enjolivant cette expérience de relogement en lotissements de familles manouches et sinti. Par ailleurs, Arhome déclare qu'ils redouteraient le rapprochement avec les familles de Super U, puisque l'opération de relogement prévoit en effet un rassemblement de l'ensemble du groupe familial sur le site de Gare Vieille.

Le projet est chiffré dans l'avant projet sommaire remis en mairie (en mai 2006) par le cabinet Arhome à 41 389 euros hors taxe par lot, soit environ 600 000 euros pour l'ensemble du projet. Une séparation physique et deux accès distincts figurés sur le plan masse matérialisaient la discorde entre les deux groupes intégrés dans le projet. Cagnou, du fait de sa composition familiale, avait obtenu pour lui et sa famille la plus grande parcelle (640m² pour 4 caravanes et 3 algéco⁴⁰⁵) positionnée en centralité sur le plan masse du projet ; et donc à l'intersection entre les deux groupes familiaux, à l'image du rôle de facilitateur qu'il exerça durant tout le processus de la MOUS. Le coût estimé démesurément grand aux yeux de la municipalité, ajouté à la pression exercée par les frères Cargol eurent raison de l'émulation institutionnelle et politique autour de ce projet finalement qualifié d'« *irréaliste sur le plan technique* »⁴⁰⁶ par le maire fin septembre 2007. Cagnou, fort malmené au cours de cette expérience, choisit de quitter les lieux et reprendre le voyage avec ses deux fils S et T accompagnés de leurs familles. Malgré l'abandon de ce projet, nous verrons plus loin qu'il esquisse dans l'esprit des habitants (à la manière du projet avorté d'agrandissement des terrains familiaux à Pignan) un scénario possible d'aménagement futur pour la Gare Vieille.

À la suite de cet épisode, nous avons régulièrement croisé Cagnou et les siens sur les routes du département, alors qu'il tentait de venir à bout des procédures d'expulsion engagées par les maires à leur rencontre. Artisan dans le bâtiment, il se rapprocha de l'agglomération montpelliéraine pour des raisons professionnelles. En octobre 2008, Cagnou fit l'acquisition d'un terrain sur la commune de Pignan dans une zone où d'autres

⁴⁰⁴ Le nom a été modifié.

⁴⁰⁵ Si cette parcelle est proportionnée au regard de la composition de la famille de Cagnou, sa taille ainsi que la prévision d'installation d'algéco sur sa seule parcelle sont révélateur de la prépondérance de l'autorité de Cagnou sur le projet d'aménagement, les autres parcelles les plus grandes mesurant 325 m² et déclinant ensuite jusqu'à 115m² selon les ménages.

⁴⁰⁶ Cf. note prises durant la réunion du 27 septembre 2007 organisée en mairie de Bédarieux, en présence du maire et son équipe, de Cagnou comme représentant des familles, et moi-même en tant que médiatrice départementale des gens du voyage.

caravanes et constructions légères étaient installées sans être inquiétées. A partir de la rentrée scolaire de septembre 2009, la mairesse de Pignan fait constater la présence des caravanes ainsi que l'existence d'un raccordement au réseau électrique et cherche, lors d'une rencontre en mairie, à dissuader Cagnou de rester installé sur sa parcelle. Son refus d'obtempérer engendrera plusieurs rapports d'informations visant à attester de la présence répétée des caravanes sur son terrain⁴⁰⁷. Le 17 février 2010, un procès verbal d'infraction est dressé par la police municipale de Pignan et suivi d'une délibération prise le 22 février 2010 par le conseil municipal de Pignan engageant la mairesse à poursuivre Cagnou et sa famille en justice ; « *la parcelle se trouvant en zone N du plan local d'urbanisme, zone d'espace naturel à protéger, qui interdit tout camping, caravaning ou campement de nomades* » mentionnera l'avocat de la mairie lors de l'audience en référé du 20 mai 2010. Le 10 juin 2010, un premier jugement condamne Cagnou et sa famille à l'enlèvement des caravanes sous astreinte.

La crainte sous-jacente à une telle mobilisation de la municipalité de Pignan est bien celle de la « sédentarisation » de Cagnou et sa famille. Le principal signe de la mise en alerte de la commune est cette corrélation qui est opérée entre le désir manifeste de scolarisation des petits-enfants de Cagnou et la présence régulière constatée depuis le 3 septembre 2009 d'un certain nombre de caravanes sur son terrain. La rentrée scolaire est donc le curseur utilisé par la municipalité pour sonder le risque de sédentarisation de cette famille, considéré comme vecteur ou annonciateur d'un second risque – plus important encore – qualifié d'« appel d'air », euphémisant une impossibilité de contrôle du phénomène de sédentarisation. Nous sommes donc en plein dans le fantasme de l'invasion tel qu'il est régulièrement activé par les élus et qui procède de la même dialectique que la « vague » déclinée pour parler des migrants (Bernardot M. 2011, 2016c, 2018). Cependant, la perception de l'installation de Cagnou comme un précédent est relative dans la mesure où, ce qui le décida à acheter fut précisément la présence d'autres caravanes et constructions dans la zone concernée :

« Ben je cherchais un terrain pour pouvoir y rester avec ma famille, mes enfants. Donc heu... ce qui m'a donné à acheter c'est parce que j'ai vu déjà des caravanes installées ici, autrement j'aurais pas acheté. Y'avait donc des caravanes, j'ai pas cherché... j'ai pensé, bon j'ai dit « ça gênera pas », puisqu'y en a, c'est que c'est autorisé. De l'autre côté c'est en zone rouge. Heu... c'est considéré comme soi-disant heu... risque à feu. Mais si c'est considéré comme risque à feu, pourquoi moi je devrais enlever mes caravanes ? Les maisons qui sont là ne risquent rien ? C'est la question que j'me pose, puisque je vois que si c'est à risque pour moi ça devrait être à risque pour les maisons qui sont déjà construites et bâties. (...) Alors on veut pas mes caravanes mais pourquoi on accepte les autres ? »⁴⁰⁸

⁴⁰⁷ « Attendu que le 4 novembre 2009, les services de police municipale constataient le stationnement de 5 caravanes sur le terrain ; que le 1^{er} février 2010 était notée la présence de 7 caravanes ; que le 17 février 2010, elles étaient au nombre de 6 ; que le 22 mars 2010 leur nombre était de 8. » Ordonnance du 10 juin 2010, C contre Commune de Pignan, TGI de Montpellier.

⁴⁰⁸ Entretien avec Cagnou du 22 septembre 2011, webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Cauret2a>

Les échanges que Cagnou a avec les services municipaux laissent supposer l'existence de pressions exercées par le voisinage :

« Dès qu'on a acheté ce terrain et qu'on a voulu mettre les caravanes, alors là on a eu le problème ; et c'est ça qui est triste, on a eu le problème du voisinage. Les voisins ne sont pas d'accord qu'on reste parce que les caravanes ça ne leur convient pas. Heu... Ca gêne aussi... j'ai surtout appris ça par quelqu'un de la mairie, de la municipalité, que les gens quand ils passent, les cyclistes ou les gens qui passent... pour l'environnement, c'était désagréable les caravanes. (...) Si je gêmais, que c'était vis-à-vis de l'esthétique, j'ai demandé échanger mon terrain contre un autre, qu'on me donne un autre terrain même un peu plus retiré, mais on est quand même assez retiré, puisqu'on est à quatre kilomètres au moins de Pignan. On est vraiment en garrigue, alors je vois pas qui je pourrais gêner. »⁴⁰⁹



Photo 19 : Vue de la propriété de Cagnou à Pignan, Alexandra Frankewitz, www.desaires.fr, 2011.

La gêne de la vue des caravanes s'est manifesté par une succession de « plaintes » formulées par le voisinage, ou plus précisément par de la délation qui s'apparente à une gestion collective du recadrage de la présence voyageuse dans les espaces qui leur sont assignés. Ainsi que me le relate la mairesse de Pignan, sa décision d'engager des poursuites contre Cagnou a été motivée par ces « plaintes » du voisinage :

« M : (...) Les voisins ont porté plainte et à partir de c'moment là tout s'est enclenché, voilà... c'est tout hein, c'qui s'est passé.

G : Ouai, enfin là concrètement c'est vous qui avez porté plainte contre lui.

⁴⁰⁹ Ibid.

M : Ben oui parce que attendez... mais attendez en tant que maire moi quand je suis saisie moi par une personne sur quelque-chose qui est illégal, je suis obligée d'intervenir ! J'peux pas fermer les yeux, sinon c'est ma responsabilité ! Combien d'fois la DDTM m'envoie des courriers en me disant « on a donné un avis favorable pour l'électrification d'un terrain. Vous n'avez pas l'droit parce que c'est en zone A. Vous engagez votre responsabilité. » Pour les C., j'ai reçu un courrier d'la DDTM, et ça j'pourrai vous l'montrer si vous venez, comme quoi y'a des caravanes sur cette parcelle, strictement interdit par le règlement du PLU, « vous engagez votre responsabilité ». Alors attendez, à un moment donné... on peut pas, on peut pas, heu... voilà hein ! »⁴¹⁰

Toutes ces « précautions » de l'entourage immédiat du terrain de Cagnou sont les véritables leviers qui aboutissent non seulement à un recadrage du « débordement voyageur », mais sont surtout symptomatiques d'une lecture de cette présence en termes d'externalité négative.

L'accès à la propriété privée, pour Cagnou, ne s'accompagne pas d'un apaisement des tensions qu'il pouvait vivre en stationnant « à la sauvage » sur le reste du département ; bien au contraire. Le fait qu'il soit propriétaire semble finalement accentuer le risque ressenti de « débordement » que cette installation représente pour la collectivité. La police municipale est activement mobilisée par la mairesse en vue d'exercer une vigilance et une pression de manière à ce que Cagnou et les siens ne se sentent pas vraiment « libres » chez eux. Et de la même manière Cagnou a recours aux services de la police municipale pour faire constater qu'il respecte les contraintes d'urbanisme en sortant ses caravanes de son terrain tous les trois mois :

« Quand y'a une caravane qui arrive ou qui repart, ils sont là pour contrôler, reprendre les photos. Pourtant c'est toujours les mêmes. C'est moi et mes enfants. Toujours le même nombre de caravanes, on n'est pas plus. Et à chaque fois ils viennent, donc ils contrôlent, ils prennent des photos. C'est toujours quoi... la moindre... On peut pas faire n'importe quoi qu'à chaque fois heu... on est... on est regardé. Puis y'a heu... des ra... des constats de police qui est fait. Alors ça c'est un peu difficile à vivre aussi. Hein. Normalement pour être sur mon terrain j'ai que droit à trois mois heu... Je dois rester trois mois et au bout de trois mois je dois sortir donc de ce terrain. J'ai fait constater par la police municipale que j'étais sorti. Et au bout de quinze jours je suis re-rentré, ça tombait à la période que les enfants devaient rentrer à l'école. »⁴¹¹

Ce qui nous semble intéressant à analyser dans l'affaire de Cagnou à Pignan, c'est la confrontation entre deux cadres normatifs, celui de l'obligation scolaire et celui des règles d'urbanisme, qui non seulement semblent incompatibles pour les gens du voyage, mais vont encore une fois être renégociés par les détenteurs du pouvoir pour satisfaire un objectif politique de cadrage du débordement. L'intrication entre le débordement et le désir de se conformer à l'obligation scolaire opère comme un *double bind* (Bateson G. 1980) qu'il nous semble important de démêler pour montrer la difficulté voire l'impossibilité pour les gens du voyage à satisfaire les exigences de l'insertion. Ainsi, à la lecture de l'ordonnance du jugement du 10 juin 2010, on décèle que la fréquentation scolaire des enfants est employée à caractériser l'infraction au code de l'urbanisme pour laquelle Cagnou est convoqué au tribunal :

⁴¹⁰ Prises de notes lors de l'échange téléphonique du 2 février 2012.

⁴¹¹ Entretien avec Cagnou du 22 septembre 2011.

« Attendu qu'il n'est pas contesté par Monsieur C et Mme N qu'il s'agit de leur habitat permanent et que le stationnement de plus de trois mois est continu ; que cet élément factuel est d'ailleurs confirmé par des éléments objectifs, à savoir le raccordement du terrain au réseau électrique, comme cela ressort du rapport d'information du 3 septembre 2009 et d'une facture EDF au nom de Monsieur C en date du 10 juin 2009, et l'inscription de leur petite-fille, Z, fille de leur fils T, domiciliée chez eux, à l'école maternelle Marcellin Albert de Pignan pour l'année scolaire 2009-2010, ainsi que la pétition signée en leur faveur faisant référence à la scolarisation des enfants, à la présence d'un forage et de l'électricité sur la parcelle et à leur souhait de se sédentariser. »⁴¹²

Or, s'il est indéniable que Cagnou enfreint les règles d'urbanisme en s'installant en caravanes sur son terrain, il est tout aussi incontestable qu'en scolarisant – ou plutôt en luttant pour scolariser – ses petits-enfants qui vivent avec lui sur son terrain, il se conforme à l'un des pivots de l'insertion républicaine qui repose sur l'obligation scolaire⁴¹³. Il ressort que pour Cagnou, comme pour l'ensemble des gens du voyage, le respect des règles d'urbanisme est priorisé sur l'obligation scolaire.

Partant du fait que leur mode d'occupation du sol n'est pas pris en compte dans les règlements d'urbanisme (en dehors des équipements publics d'accueil), le mode de vie des gens du voyage est, par défaut, délictueux. C'est ce qui fait que les gens du voyage sont sans cesse appréhendés en terme de débordement ou, comme le dit Cagnou, comme des « hors la loi » :

« La mairie et l'urbanisme présentent la situation par rapport au site et au terrain qui est, heu... présente que je suis un hors la loi. Donc je suis pas plus hors la loi en étant acheter un terrain qui est le mien et que je suis heu... sur place, qu'en étant hors la loi si j'me mets dans la commune de Pignan sur un terrain qui est à quelqu'un d'autre ou qui est à la mairie. Donc je serai un hors la loi avec ma caravane dans la mesure que je me trouve sur mon terrain ou que je me trouve sur un lieu public, je suis toujours un hors la loi. (...) C'est-à-dire ils voient ça comme un campement, un campement pour eux y'a une, deux, trois caravanes, il va y'en avoir heu... tout l'temps. Campement c'est « on fait ce qu'on veut, on n'a pas de règles, on n'a pas de... ». C'est pas l'cas, on a acheté un terrain familial, c'est pour justement vivre tranquillement comme tout l'monde. Donc c'est pas un campement. Un campement, les gens y rentrent vous les empêchez pas. Ici, on rentrera pas si j'en donne pas l'ordre, parce que c'est chez moi. »⁴¹⁴

Ce contrôle qui s'opère à tous les niveaux de la vie privée et citoyenne de Cagnou et des siens (comptabilisation des véhicules et des caravanes sur son terrain, entraves à la scolarisation des enfants et à l'exercice du droit de vote) s'apparente à une dénégation du libre-arbitre de Cagnou et de sa famille et plus particulièrement à une dénégation de sa responsabilité morale. Ainsi, comme l'indique l'avocat de Cagnou, ils doivent, plus que tout un chacun, apporter la preuve de leur moralité :

⁴¹² Ordonnance du 10 juin 2010, C contre Commune de Pignan, TGI de Montpellier.

⁴¹³ L'éducation est qualifiée de « première priorité nationale » par l'article L.111-1 du Code de l'éducation qui lui assigne comme « mission première » de « faire partager aux élèves les valeurs de la République ». L'article L.131-1 du Code de l'éducation édicte que « l'instruction est obligatoire pour les enfants des deux sexes, français et étrangers, de six ans à seize ans » et que cette instruction est « assurée prioritairement dans les établissements d'enseignement » (art. L.131-1-1).

⁴¹⁴ Entretien du 22 septembre 2011.

« Ce que je ne comprends pas, c'est que les personnes qui vont se plaindre auprès du juge, ne se plaignent que de certaines personnes. Alors je finis par me dire que l'on se plaint de la famille C., parce que cette famille a cette tare indélébile, qui ne partira jamais, celle d'être gitan. Voilà. (...) C'est tout-à-fait, tout-à-fait désagréable de voir des gens comme les époux C et leurs enfants et petits-enfants être malmenés alors que ces gens là ne demandent qu'une chose c'est de vivre en paix. Et ils veulent vivre en paix en organisant leur vie de façon tout à fait normale. Et la normalité en la matière consiste à avoir d'abord des caravanes qui sont propres, un terrain qui est parfaitement nettoyé, parfaitement propre, des évacuations de sanitaires qui répondent à toutes les normes d'hygiène possibles et imaginables. Et je leur ai même posé une question qui m'est venue à l'esprit parce qu'on essaie toujours d'aller le plus loin possible dans le raisonnement « oui mais attendez quand votre épouse ou l'une de vos belles-filles fait la lessive, il y a fatalement des eaux savonneuses qui se répandent et bien entendu ces eaux savonneuses vont dans le sol et peuvent créer de la pollution ». Et là j'ai été sidéré parce que C. m'a fait un véritable cours sur la notion de pollution en m'expliquant études à l'appui que les eaux de lavage du linge pénétraient au maximum à 20 cm dans le sol. Donc il n'y a aucun risque de pollution d'une nappe phréatique s'il y en a une en dessous de la commune de Pignan, ce qui d'ailleurs est tout à fait possible. Voilà. Le cumul de ce que l'on a fait à cet homme et à cette femme, madame N son épouse et à lui et à leurs enfants et petits-enfants est quelque-chose d'irritant, c'est irritant parce que ces gens là vivent en respectant la loi plus que les autres, en étant propres plus que les autres, en étant corrects plus que les autres. »⁴¹⁵

Dans ce processus de « course à la moralité », la scolarisation joue un rôle très important qui permet d'équilibrer l'éloignement vis-à-vis de la norme induit par le mode de vie. L'école est, pour les voyageurs, le lieu de l'hybridation, c'est donc un lieu de conflit, mais un lieu déterminant, loin d'être négligé par les voyageurs « qui voyagent »⁴¹⁶. C'est à la fois un lieu où ils sont « attendus » (leur présence en son sein étant une marque de leur déférence à la République), et un lieu où tout est structurellement agencé pour les exclure. Si les attentes des voyageurs vis-à-vis de l'école sont sélectives, les apprentissages de base (lire, écrire et compter) sont cependant identifiés comme des compétences utiles à la réussite professionnelle et à la conduite d'une vie d'adulte voyageur dans un monde gouverné par les sédentaires. Ainsi, le rapport à l'école est-il construit à partir du point de vue voyageur, lequel s'articule au travers de l'empilement des dispositifs « adaptés » à la mobilité.

Nos observations en tant que médiatrice nous conduisent à penser que la scolarisation joue un rôle de balancier, tantôt favorable, tantôt défavorable à la présence des gens du voyage à l'échelle d'un territoire. L'école agit à la manière d'une glissière susceptible d'aiguiller ou bien de dériver le *passage* des gens du voyage. En effet, beaucoup d'entre eux organisent leurs déplacements en fonction des possibilités de scolarisation offertes par les territoires qu'ils parcourent. Ils s'installeront par exemple dans telle commune pour pouvoir retourner dans l'école X où leurs enfants sont connus de l'équipe enseignante. Cependant un certain nombre de maires n'hésitent pas à instrumentaliser leur pouvoir conféré au titre du contrôle de

⁴¹⁵ Entretien du 10 février 2012.

⁴¹⁶ Cette précision fait référence à l'absentéisme scolaire qui est, paradoxalement, bien plus fréquent chez les Gitans sédentaires que chez les gens du voyage, si l'on prend en compte l'inscription aux cours du CNED (Centre National d'Enseignement à Distance).

l'obligation scolaire⁴¹⁷ en refusant de recenser les enfants du voyage présents sur leur commune. L'école est donc aussi un lieu à partir duquel les maires se sentent autorisés à agir concrètement pour faire cesser l'installation des gens du voyage sur leur commune, du moins pour leur signifier qu'ils n'y sont pas les bienvenus et, ce faisant, infléchir leur trajectoire. Sans cesse ballotée entre la revendication et le rejet, l'inscription scolaire des enfants du voyage polarise donc de multiples enjeux ambivalents. Comme le souligne Arnaud Le Marchand à propos de l'internat de Barentin (accueillant les enfants « non sédentaires », principalement issus de familles de forains et de marins), l'entrée dans l'école pour ces enfants s'apparente à une sorte de « passage » initiatique symbolisant l'impossibilité de combiner les deux « modes de vie » sédentaire et nomade. Pour y être admis, il faut accepter de « laisser dehors » voire même d'« enterrer » son identité voyageuse (Le Marchand A., 2017).

La centralité de la « scolarisation » dans les perpétuelles renégociations déployées à partir de la présence voyageuse par les élus, les médiateurs, les gestionnaires d'équipements, les gens du voyage eux-mêmes et les intervenants associatifs n'est pas sans poser problème. Supposée lever le frein à l'assiduité scolaire, elle est le principal motif d'octroi de dérogation au temps de séjour sur les aires d'accueil. Elle figure régulièrement dans les objectifs fixés par les contrats d'insertion que signent les voyageurs bénéficiaires du RSA. Elle a fait l'objet de plusieurs circulaires du Ministère de l'Éducation visant à rappeler la loi, à savoir que les enfants du voyage « ont droit à la scolarisation et à une scolarité dans les mêmes conditions que les autres, quelles que soient la durée et les modalités du stationnement et de l'habitat, et dans le respect des mêmes règles »⁴¹⁸. L'empilement des mesures et dispositifs incitatifs visant à acter ce principe d'égalité dans l'accès à la scolarité est un signe que cette règle primordiale est sans cesse bafouée. Notre expérience de terrain nous permet d'affirmer que l'écrasante majorité des gens du voyage ayant choisi d'acheter un terrain pour y vivre « à l'année » motive son choix par le souhait d'éviter à leurs enfants de vivre, comme eux, des expériences de relégation au sein de l'école⁴¹⁹. Cette sédentarisation – ce *débordement* en somme – serait donc une réponse mise en œuvre à l'initiative des gens du voyage pour solutionner non seulement l'accès de leurs enfants à l'école, mais plus largement celui de leur insertion au sein de cette institution.

Si sur le plan légal l'obligation scolaire est supposée s'appliquer en dépit des éventuelles infractions à l'urbanisme constatées à l'adresse du domicile des enfants, en pratique des corrélations sont sans cesse opérées entre ces deux domaines dès lors qu'il est question de gens du voyage. Tous les dispositifs

⁴¹⁷ L'art. L131-6 du Code de l'éducation mentionne que « chaque année, à la rentrée scolaire, le maire dresse la liste de tous les enfants résidant dans sa commune et qui sont soumis à l'obligation scolaire ».

⁴¹⁸ Circulaire n° 2012-142 du 2 octobre 2012 portant sur la « scolarisation et scolarité des enfants issus de familles itinérantes et de voyageurs ».

⁴¹⁹ Nombre de témoignages de parents ou d'enfants invoquent un sentiment d'abandon au sein de l'école indiquant être « laissés au fond de la classe » et « occupés à faire des dessins ». D'autres, comme Manuela et Samourai, évoquent leur désir de voir leurs enfants « avoir des copains comme tout le monde », « être invités à des anniversaires », etc.

institutionnels évoquant la « scolarisation » (et non pas la « scolarité ») des enfants du voyage, dénotent une perception à partir de la « distance à la norme scolaire » (Dukic S. et Dhume F., 2011), comme si l'enjeu principal n'était pas tant de fournir un enseignement à ces enfants mais plutôt de les « rapprocher » ou de les « accrocher » à une centralité institutionnelle qui semble difficile à atteindre. Ainsi, la « scolarisation » des gens du voyage s'inscrit dans un processus plus vaste de cadrage du *débordement* qui caractérise la présence voyageuse dans toutes les sphères publiques. Notre hypothèse est que ce *débordement voyageur* tant redouté et appréhendé au travers de dispositifs de cadrages par les pouvoirs publics, opère par le principe des vases communicants. Le traitement de la question de la « scolarisation » des enfants voyageurs influe sur la présence des caravanes à l'échelle du territoire ; de la même manière que le traitement de la présence voyageuse sur le territoire influe sur la fréquentation de l'école par les voyageurs. Comme l'indique Grégory Bateson à propos de la double contrainte, « jouer un rôle ou être le pôle d'une structure d'interaction revient à évoquer l'autre pôle : c'est par rapport à un *contexte* que s'inscrit une certaine classe de réponses. Cette imbrication de contextes et de messages suggérant un contexte – mais qui, à l'instar de tous les messages, n'ont de « sens » que grâce à ce contexte – constitue l'objet de la théorie de la double contrainte » (Bateson G., 1980 : 52-53).

L'obligation scolaire qui s'impose aux deux parties qui sont opposées dans le conflit d'urbanisme, cristallise et met en exergue une rivalité dans l'exercice de l'autorité. L'autorité parentale qui respecte l'obligation scolaire vient heurter frontalement l'autorité administrative et territoriale qui se voit priver de toute possibilité de s'opposer à la présence voyageuse au sein de l'école. La valorisation et la reconnaissance de l'autorité parentale des voyageurs comporte donc intrinsèquement le risque de d'atteinte à la souveraineté du maire et des responsables territoriaux de manière générale.

C'est précisément ce à quoi Cagnou et les siens ont été confrontés en tentant de scolariser leurs enfants à Pignau alors qu'ils vivaient sur un terrain non habilité pour l'installation de caravanes. L'opposition des deux régimes de responsabilité légale (autorité du maire et autorité parentale) vis-à-vis des petits enfants de Cagnou a fait peser sur eux le poids de l'injustice et de l'infraction. Placés sous une responsabilité légale « paradoxale », les petits-enfants de Cagnou vivent au travers de leur expérience de « scolarisation » une remarquable reproduction sociale.

En tant que médiatrice nous avons été amenée à nous entretenir avec les différentes parties impliquées dans le processus de « recadrage » qui s'est opéré successivement sur Cagnou puis sur la mairesse de Pignau, après qu'elle ait refusé l'inscription de Cagnou et de ses enfants majeurs sur les listes électorales de la commune, et qu'elle se soit opposée à l'accès à l'école et à la cantine municipale des petits-enfants de la famille.

Le 21 septembre 2011, un échange téléphonique avec Mme T., chargée de mission pour la scolarisation des enfants du voyage à l'Inspection académique de l'Hérault, m'amène à griffonner quelques notes sur mon carnet :

« Mme T :

Cagnou : scolarisés contre l'avis de la mairie. Inspectrice a appelé la mairie en disant qu'ils sont installés à Pignan. Mais mairie dit « ce ne sont plus des gens du voyage ». Sont posés sur un terrain et comme sont en situation irrégulière, leur refusent scolarisation.

→ Interdits de garderie et de cantine.

EN⁴²⁰ a demandé à Cagnou de retourner en mairie pour obtenir attestation d'inscription. → Ne l'a pas eue. Donc Cagnou doit transmettre un courrier à EN disant qu'il a un refus de scolarisation.

→ Ensuite Inspectrice locale enverra courrier à Inspecteur académie et font passer le courrier en Préfecture pour faire régularisation. → Ensuite TA⁴²¹

Vérifier que le courrier est au nom de l'Inspecteur et non pas à celui de Mme T. »⁴²²

Cet échange signe l'amorce d'une forme de recadrage du débordement opéré par la mairesse de Pignan qui commence par la déchéance identitaire de Cagnou : « *ce ne sont plus des gens du voyage* ». Cette destitution arbitraire n'a d'autre objectif que de balayer d'éventuelles poursuites pour discrimination. En effet, Cagnou n'ayant rien construit sur son terrain n'a d'autre chef d'inculpation que la présence des caravanes sur sa propriété. Or, la règle des trois mois qu'il respecte plus ou moins assidûment ne s'applique que pour les « gens du voyage ». Cette déchéance de l'appartenance à la catégorie « gens du voyage », si elle est bien évidemment un effet de discours de la part de la mairesse⁴²³ renvoie néanmoins à un cadre normatif qui s'applique de fait aux gens du voyage, à savoir celui d'être « sur les routes » et non pas sur des terrains dont ils seraient propriétaires.

Ce refus de scolarisation (réitéré depuis la rentrée 2009) qui est à l'origine de mon échange téléphonique avec T. est corrélé par la municipalité à une installation irrégulière sur le territoire. La décision du Tribunal de Grande Instance du 10 juin 2010 confortant cette posture de la mairesse engagea Cagnou dans une procédure en appel invoquant le motif de la discrimination qui ne fut pas retenu⁴²⁴ et qui aboutit donc à une confirmation de la décision initiale du Tribunal de Grande Instance de Montpellier⁴²⁵. La municipalité de Pignan réserva

⁴²⁰ Education Nationale

⁴²¹ Tribunal Administratif

⁴²² Notes du journal de bord du 21 septembre 2011.

⁴²³ Rappelons que juridiquement seul l'article 1^{er} de la loi Besson du 5 juillet 2000 propose une définition de la catégorie « gens du voyage » qui s'opère à partir d'un habitat permanent constitué de « résidences mobiles » et non à partir de la mobilité effective de cet habitat.

⁴²⁴ Pas plus qu'il ne le fut lors du procès de Lorena que nous avons évoqué plus haut.

⁴²⁵ Arrêt du 24 janvier 2011 de la Cour d'appel de Montpellier, C contre Commune de Pignan. Cette décision a fait l'objet d'un pourvoi en Cour de Cassation par Cagnou et son avocat. Ce pourvoi n'a pas eu d'effet suspensif sur cette décision et, en définitive, n'a fait que confirmer l'interprétation du droit par les juridictions qui s'étaient prononcées en faveur de l'évacuation des caravanes présentes sur le terrain de Cagnou.

son droit de réquisition de la force publique, tirant profit de cette nouvelle décision pour influencer sur Cagnou et tenter d'aboutir à un départ volontaire de la famille.

Durant l'été 2011 Cagnou s'exécuta en sollicitant la police municipale de Pignan en vue de faire constater la « remise en état » de son terrain, que la municipalité a interprété comme un départ définitif de la famille. Or, il s'agissait simplement d'une « sortie », Cagnou ayant bien intégré la « règle des trois mois » qui l'autorise à s'installer provisoirement en caravane sur son terrain dès lors qu'il n'y fait pas d'aménagement ou de construction. Le lendemain de notre échange téléphonique avec Mme T. nous nous rendons donc sur le terrain de Cagnou qui nous conduit à la caravane de sa belle-fille, Sonia⁴²⁶, mère de deux des enfants qui se sont vus refuser l'accès à l'école. Voyant que nous avons pris notre matériel d'enregistrement Cagnou avise Sonia :

C à S : Tu expliques bien aussi que vous aujourd'hui... les mamans d'aujourd'hui, vous voulez que vos enfants ils aillent à l'école, qu'ils n'soient plus sur les routes, c'est important ça ! Parce que c'est une vérité en plus... On veut plus qu'ils aillent sur les routes. C'est pour ça qu'on est installés, qu'on veut rester pour que nos enfants puissent avoir une scolarisation correcte et que plus tard ils puissent avoir un travail parce que nous on n'en n'a pas, parce qu'on sait pas lire qu'on sait pas écrire.

(...)

S : Madame T. est venue constater qu'on était bien... qu'on habitait bien à Pignan. Qu'on était rentrés, parce qu'on a été obligés d'sortir pendant 15 jours, pour qu'le maire constate bien qu'on était sortis et tout ça. Bon ensuite on est re-rentré, on a voulu inscrire les enfants à l'école, ils ont refusé l'inscription d'mon fils. Et quand Madame T. a bien constaté qu'on était à Pignan, donc elle m'a informée que mon fils pourrait fréquenter l'école. Donc il est rentré le mardi je crois... ouai il est rentré le mardi 13 à l'école. Et donc je suis re-allée à la mairie demander un certificat d'inscription, donc... que un conseiller apparemment déjà au courant d'la situation m'a refusé l'inscription, m'a refusé complètement l'inscription. Et en plus de ça, il m'a informé que mon fils ne pourrait pas manger à la cantine, parce qu'il était inscrit contre l'avis du maire, et qu'il pourrait pas manger à la cantine ni lui, ni sa soeur. Voilà et moi j'trouve que ça ce n'est pas du tout normal parce que aujourd'hui c'est... nos enfants ont le droit de participer à l'école, ils ont l'droit d'apprendre à lire et à écrire, parce que nous aujourd'hui c'est c'qu'on souhaite que nos enfants vont à l'école comme tout l'monde heu... qu'ils apprennent à lire et à écrire, et les enfants aussi. D'un côté les enfants après ils ont peur d'aller à l'école parce qu'ils se disent « oui, ils vont m'dire le p'tit Gitan et ceci » heu... tout ça à cause du maire. A la rentrée, quand mes neveux et ma nièce sont rentrés à l'école le cinq... ouai le cinq septembre ils sont rentrés à l'école, on avait quand même un comité d'accueil qu'attendait mes... mes neveux et ma nièce. Parce que soit disant qu'ils auraient fait un... un contrat de radiation, mais c'était pas vrai. Et ils ont dit donc que le maire les voulait pas à l'école. Voilà et moi j'trouve que ça c'est pas du tout normal pour des enfants qui veulent apprendre à lire et à écrire comme tout l'monde.

G : Y'avait un comité d'accueil, de parents d'élèves c'est ça ?

S : Non, c'était carrément la police et gendarmerie qui voulaient interdire l'accès à l'école à mes neveux et ma nièce. Voilà, et moi j'trouve que ça c'est pas normal, pas du tout.

G : Et là qu'est-ce que vous êtes en train d'faire alors ?

⁴²⁶ Le prénom a été modifié.

S : Ben là j'suis en train d'écrire une lettre à Madame T. pour heu... j'suis en train d'écrire en fait à l'Inspection académique de Montpellier pour qu'ils nous aident à... voilà... régler c't'histoire.

G : Et qu'est-ce qu'ils vont faire d'après vous ?

S : Ben... j'espère qu'ils vont arranger. Voilà. Que mon fils pourra participer à la cantine avec ses camarades et que voilà... qu'il peut apprendre à lire et à écrire comme tout l'monde.

G : Et là les enfants ils s'y plaisent à l'école ?

S : Ah ben oui ! Ca faisait deux ans qu'il était scolarisé à l'école Lucie Aubrac. Bon il a fait deux CP pour rattraper son retard. Parce que comme heu... comme on n'était pas... comme on n'a pas l'droit de rester heu... il faisait tous les deux mois une école, donc ils avaient jamais l'temps d'apprendre bien comme il faut. Et là il a réussi à bien apprendre à lire et à écrire. Et oui il s'plaît à l'école, bien sûr. Comme tous les enfants normal... il apprend à lire et à écrire heu voilà, ça va, il s'en sort bien... il apprend beaucoup.

G : Ouai vous avez vu qu'il y a eu des progrès... Parce qu'avant comment vous faisiez ?

S : Avant on était heu... on était sur l'voyage en fait. On était sur des aires de repos. Par exemple à Bionne, on allait, on a l'droit à rester que deux... au plus trois mois. Donc les enfants ils avaient pas l'temps d'habituer. Ils avaient pas l'temps d'apprendre à lire et à écrire. Dès qu'ils s'faisaient un peu des copains il fallait vite repartir, aller ailleurs, se réinstaller pour trois mois. C'était pas possible. Et là on s'est installés aussi pour les enfants. Pour qu'ils apprennent bien à lire et à écrire, qu'ils ont une vie normale quoi. Et apparemment le maire n'est pas d'accord avec ça. (...) J'comprends vraiment pas. Parce qu'aujourd'hui on est comme n'importe quelle maman, on veut le mieux pour ses enfants. Moi mon fils il a fait beaucoup d'progrès, là il est... j'ai même des mots des maîtresses hein. Il a fait beaucoup d'progrès, beaucoup d'efforts et voilà, il se plaît à l'école. »⁴²⁷

Cet entretien nous révèle donc que les enfants ont pu être scolarisés malgré les interdictions explicites du maire dès 2009, ce qui signifie que les institutions publiques fonctionnent en dépit des pressions exercées par les élus. Ces refus d'inscription scolaire de la part de la mairesse de Pignan s'apparentent donc davantage à une forme de mise en scène du scandale plus qu'à une exclusion véritable de l'école dont le maire ne peut se prévaloir. « *On a fini, à force de protester et de pousser des cris de chats huant, à faire inscrire les gamins à la cantine, non sans difficulté* » déclare l'avocat de la famille de Cagnou. Mais les effets, comme l'explique Sonia, sont dévastateurs sur le plan des sociabilités des enfants qui sont le réel enjeu de la « scolarisation » de ses enfants. Il faut donc déployer les « grands moyens » pour faire en sorte que cette autoritarisme de la mairesse puisse être « recadré » par les autorités réellement compétentes en matière de scolarisation. Sonia, dans la foulée de l'entretien nous lit le courrier qu'elle a préparé pour l'Inspection académique :

« Fait à Pignan le 14/09/2011. A Monsieur ou madame la directrice de l'Académie. Monsieur, madame, soussignés S et V, parents du petit Y, né le XX/YY/2003 à Montpellier, scolarisé depuis deux ans à l'école élémentaire Lucie Aubrac à Pignan, tenons à vous informer de la situation que nous vivons actuellement. Quelques jours avant la rentrée des classes, l'inscription de Y à l'école m'a été

⁴²⁷ Entretien du 22 septembre 2011.

refusée par le directeur de celle-ci qui a suivi, selon ses dires, les instructions du maire de Pignan. Quelle ne fut pas notre surprise le lundi 5 septembre, jour de la rentrée, devant l'école primaire publique Marcellin Albert quand un comité d'accueil nous attendait devant l'établissement. En effet, des agents de police agissant sous l'autorité de personnes indécrites étaient là pour interdire l'accès aux portes à mes neveux et à ma nièce, âgés de 5 à 9 ans, prétendant une supposée radiation alors qu'il n'en est rien, ceci bien évidemment devant les petits camarades et leurs parents scolarisés. Face à une telle situation nous avons contacté Madame T. chargée de mission scolarisation des enfants du voyage. Quelques jours plus tard, après avoir constaté que nous étions bien à Pignan, elle m'informait que mon fils pourrait faire sa rentrée le 13/09/11. Sous ses conseils, nous nous sommes rendus à la mairie de Pignan pour un certificat d'inscription pour lui et sa soeur P âgée de quatre ans. Un responsable visiblement au courant de la situation m'a non seulement refusé le document mais il m'a bien informé que Y est scolarisé contre l'avis du maire et de ce fait ne serait pas admis à la cantine. L'argent mis sur la carte de l'école en effet me sera donc remboursé. C'est découragés que nous nous adressons à vous pour régler cette situation au plus vite, car Y supporte déjà des brimades de ses camarades de classe. Nous parlons ici d'un enfant de huit ans qui veut être comme tous les enfants de son âge, pas le petit gitan rejeté du système et de la société. Merci par avance de ce que vous ferez pour lui. »⁴²⁸

D'une certaine manière, tout ce processus n'a de sens et de « valeur » qu'à partir du moment où on prend en compte la dimension du déni de reconnaissance de l'autorité parentale de Sonia et son mari pour faire scolariser leurs enfants. Cette autorité parentale est appréhendée de manière biaisée par la mairesse qui la considère, ni plus ni moins, comme un « prétexte » qu'utiliseraient les voyageurs pour imposer leur présence sur le territoire et, plus particulièrement sur leur propre terrain. Par parenthèse, notons que la même dynamique est à l'œuvre pour le domaine de la santé ; l'hospitalisation d'un membre de la famille étant toujours considérée par les élus comme un « faire valoir » utilisé par les voyageurs pour rester sur le territoire de l'agglomération montpelliéraine. La crédibilité du discours de l'entourage du malade sera mise en cause par les élus jusqu'à ce que l'hôpital prenne le relais et devienne un interlocuteur « audible ». Ainsi, la mairesse de Pignan se met ici en position d'être sollicitée directement par l'Inspection académique pour faire exécuter l'inscription à l'école, dépossédant Sonia et son mari de toute forme de légitimité à exercer leur autorité parentale, allant jusqu'à refuser de leur transmettre l'attestation qui leur est due d'inscription à l'école de leurs enfants. Partant de la posture de la mairesse, quelle que soit la décision adoptée par Sonia et son mari (quitter le terrain et re-scolariser les enfants dans une autre commune ou bien rester à Pignan et se battre pour obtenir un droit à les scolariser là où ils résident), les enfants seront en position de vivre l'école comme un lieu de « punition » corrélée à l'impossibilité de trouver leur place en tant que groupe familial sur le territoire où ils vivent : une punition consécutive à une injustice donc. Nous sommes là au cœur du paradoxe que vivent les gens du voyage. « L'une des injonctions du *double bind* joue un rôle essentiel : c'est elle qui a pour objet d'empêcher la « victime » de sortir du système de *double bind*. On peut l'appeler l'injonction-cliquet. Elle consiste à punir le refus de choisir de la même manière qu'est puni chacun des choix alternatifs. » (Barel Y., 2008 : 206).

⁴²⁸ Lettre adressée par Sonia à l'Inspection Académique de l'Hérault, lue lors de l'entretien du 22 septembre 2011.

En janvier 2012, les choses s'accélérent avec le procès (en deuxième instance) intenté par Cagnou à l'encontre de la mairesse après qu'elle ait refusé son inscription ainsi que celle de ses enfants sur les listes électorales de la commune où il s'acquitte de la taxe foncière. La décision du juge, favorable à Cagnou, provoqua une réaction instantanée de la part de la mairesse qui décida le jour même, soit le 2 février 2012, de jouer sa carte maîtresse, à savoir la mise à exécution de la décision de la Cour d'appel de Montpellier rendue le 24 janvier 2011 lui octroyant la réquisition de la force publique. Je suis contactée le 2 février 2012 par le commandant de gendarmerie du secteur de Pignan qui s'adresse à moi en ces termes :

« J'ai la mairesse de Pignan en face de moi qui a un papier qui accorde le concours de la force publique pour un terrain qui a 9 caravanes, un terrain privé. Heu... voilà, donc nous on a trouvé le garagiste qui est prêt à faire l'opération, maintenant on sait pas où on met les caravanes. Vous auriez pas une idée ? »⁴²⁹

En tant que médiatrice, ma fonction est donc assimilée à cette dimension matérielle du voyage, cette fonction de « déplacement » des caravanes, toute la subtilité de l'échange consistant à ne citer ni le nom ni même le nombre de personnes concernées par l'expulsion, le mot même d'expulsion n'étant jamais employé par les différents acteurs engagés dans cette « opération ». Je suis sollicitée uniquement pour répondre à un besoin de « stockage » de caravanes. Je contacte donc Cagnou ce même jour, comprenant qu'il s'agit de lui, qui me demande d'essayer de négocier un délai pour l'exécution du « commandement de quitter les lieux ». Je contacte donc l'huissier dans l'idée de lui demander de suspendre la mesure d'expulsion pendant la période de la trêve hivernale. L'argumentaire de l'huissier vient étayer celui tenu par la mairesse de Pignan consistant à nier à Cagnou et sa famille la possibilité de continuer à se dire « gens du voyage » :

« G : (...) je vous appelle au sujet de la famille C. pour essayer de voir avec vous si la décision d'expulsion qui a été accordée, le concours de la force publique a été accordé en date du 26 janvier... pour voir avec vous si on peut pas trouver une solution... humaine, pour éviter qu'ça s'fasse en plein hiver. Sachant que voilà, y'a quand même pas mal d'enfants sur place. Bon, je sais que la trêve hivernale ne s'applique pas... pour les... les caravanes mais...

H : *(sur le ton de l'évidence)* Non.

G : mais bon... Qu'en pensez-vous ?

H : Alors pour tout vous dire ça va être très rapide et très simple. Heu... soit ça s'passe dans la douleur, les cris et les larmes. Soit ça s'passe sans ça. Ça va être très vite vu. Heu... La situation des époux C. est une situation atypique.

G : D'accord.

H : Atypique dans le sens où ce ne sont pas fondamentalement des gens du voyage que, aujourd'hui je suis là... par le bras armé de la justice, à sanctionner. Ils ont usé et abusé des..., parce que ne payant pas bien entendu la justice, heu... ils ont usé et abusé des voies de recours qui leur étaient ouvertes, bien

⁴²⁹ Note du journal de bord, 2 février 2012.

plus qu'un justiciable ordinaire on va dire. Heu... à chaque fois ils ont perdu. Donc il est temps maintenant que les sanctions tombent. (*toussote*) Et... j'ai essayé à plusieurs reprises, gentiment à l'amiable l'année dernière, de trouver un modus vivendi pour les faire quitter gentiment le terrain. Je suis tombé sur des gens fort gentils au demeurant, mais malgré tout un peu butés et un peu bornés. Et comme l'adage le veut « on ne fait pas boire un âne qui a pas soif », j'ai eu énormément d'mal à leur faire comprendre que, si d'un côté il fait d'la médiation et qu'il essaie de faire comprendre aux jeunes qu'il faut respecter la justice et la République, je ne vois pas pourquoi lui-même ne se l'applique pas à sa propre famille.

G : Mm... Vous me dites que ce ne sont pas des gens du voyage, heu...

H : Non.

G : Là je vois pas sur quoi vous vous appuyez pour dire ça, enfin... c'est...

H : Si c'était des gens du voyage ils se s'raient pas sédentarisés. Si c'était des gens du voyage ils s'raient toujours en train de tourner à droite à gauche. Or moi Monsieur C., qu'on soit en octobre, en janvier ou en avril, je le rencontre quand je veux à l'adresse que je connais à Pignan. Donc si c'était vraiment des gens du voyage par exemple moi j'les verrais pas et y'aurait personne sur l'terrain !

G : Ouai enfin ça... ça c'est un peu dans...dans l'imaginaire de c'qu'on imagine aussi des gens du voyage, hein c'est pas forcément la réalité quoi.

H : Ben ouais mais les gens du voyage sont par définition des gens qui sont sur la route. Heu voilà !

G : Bah ils sont sur les aires d'accueil ou ils sont sur leurs terrains parce que ici on a tellement peu d'aires d'accueil que de toute façon c'est compliqué...

H : Je sais...

G : d'y être, heu... d'y être, tout simplement. De rentrer sur une aire d'accueil c'est pas si simple. Et après heu... j'veux dire des gens du voyage qui sont sur des terrains privés qui y vivent la majeure partie d'l'année, y'en a plein quoi. Et c'est pas pour autant qu'ils ne sont pas « gens du voyage ».

H : Donc ils se sont sédentarisés. Parce qu'ils ont fait la démarche...

G : Ca dépend c'qu'on appelle sédentarisation ! 'fin moi je sais pas heu... effectivement c'est une famille qui est attachée au territoire de Pignan, après moi j'les ai connus ils vivaient sur Bédarieux quoi. Donc ils ont... voilà ils ont pas toujours vécu sur Pignan.

H : Bien sûr ! P't-être qu'ils ont eu un passé de gens du voyage mais maintenant ça n'est plus l'cas. Même si... ils continuent peut-être de bouger à droite à gauche. Mais en tout cas heu... je dirais dans la manière qu'ils ont eu de se présenter à moi, ça donnait pas l'impression de personnes qui continuent à vadrouiller sur les routes et qui continuent à faire 40 000 km par ans hein, j'crois pas hein...

G : (*agacée*) Heu... m'oui... oui... mais... Et alors ?! 'fin j'veux dire, à la limite, la définition que j'connais des gens du voyage c'est des gens qui vivent à l'année dans un habitat mobile quoi, voilà. Après on leur demande pas d'être sur la route toute l'année quoi, c'est pas...

H : (*soupir*) D'accord, ben à c'moment là la grande ceinture parisienne où y'a tous les gens qui habitent dans des campings, ils sont tous des gens du voyage.

G : Ben j'suis d'accord avec vous. »⁴³⁰

Cette longue assertion sur la qualification de Cagnou et sa famille, habilités ou non à se revendiquer du titre de « gens du voyage » est déterminante car, sous cette insinuation selon laquelle ils ne seraient pas « des vrais » gens du voyage se trouve l'objet-même de la controverse qui repose sur la suspicion qu'ils agiraient de manière délibérément « provocatrice ». Plutôt que considérer la réalité de la non prise en compte des gens du voyage dans les règlements d'urbanisme, il est plus commode de remettre en question leur appartenance propre, ce qui est encore une fois une manière de leur dénier tout forme d'autodétermination. Selon cette logique, poussée à son paroxysme, seules des personnes « assermentées » pourraient donc être habilitées à dire qui est ou n'est pas voyageur. Cette manière de prêter aux gens du voyage une intention de « duper » les élus et agents de l'Etat, précisément en se présentant comme « gens du voyage » est importante à souligner car elle est omniprésente dans les discours tenus par les représentants des pouvoirs publics. Il s'agit là d'une posture que ces acteurs là aiment endosser pour prendre place et influencer sur la controverse. L'autre aspect sous-jacent à discours est de considérer que les voyageurs, s'ils en étaient « réellement », n'auraient pas d'appréhension face à une mesure d'expulsion, puisqu'ils seraient déjà dans la dynamique du « départ ». D'ailleurs, s'ils étaient *réellement* voyageurs, l'huissier lui-même ne parviendrait pas à les trouver « chez eux », puisque leur *place* par défaut serait « l'ailleurs », leur *place* serait précisément tout autre lieu que leur propriété. Nous sommes au cœur de ce que Michel Callon désigne sous l'appellation de « forum hybride » qui se produisent dans des situations de « grande confusion » où faits et valeurs deviennent à ce point mêlés qu'il n'est plus possible de distinguer deux étapes successives, celle de la production et de la diffusion des informations ou des connaissances et celle de la décision proprement dite » (Callon M., 1999 : 415). En tant que maillon dans le processus décisionnel, j'essaie cependant de poursuivre la négociation de manière obtenir un délai pour la mise à exécution de la décision :

« H : Là aujourd'hui c'qu'y a c'est l'urgence d'évacuer des caravanes, c'est tout.

G : Mais pourquoi ça intervient en plein hiver ? Enfin j'veux dire c'est...

H : Là y'a pas d'hiver qui tienne là... Oh la la !

G : (*dépitée*) Ouai... pff... 'fin ouai...

H : Y'a pas d'hiver qui tienne là. Moi y'a franchement là y'a zéro hiver hein ! Ah non là... hiver été... qu'y soient à Pignan, Villeneuve-lès-Maguelone ou Mauguio la donne elle est la même hein.

G : Et s'ils sortent de leur terrain... parce qu'ils sont... bon, s'ils sortent de leur terrain... ils peuvent sortir et revenir trois semaines après ou... ça c'est autorisé ça ?

⁴³⁰ Entretien téléphonique du 2 février 2012 enregistré après avoir demandé l'accord de mon interlocuteur.

H : Alors, s'ils s'amuse à sortir et rev'nir, autant d'fois ils r'viendront, autant d'fois j'les sortirai. Y'a aucun problème ! Y'a aucun soucis !

G : La décision elle vaut pour chaque, chaque installation qu'ils vont faire ?

H : A chaque fois qu'il y aura ré-intégration boum ! Et puis autant vous dire qu'attention, c'est que là, ils sont issus d'un commandement d'quitter les lieux. Command'ment d'quitter les lieux : j'les expulse, ils réintègrent les lieux. Ils re-ressortent automatiquement.

G : (*silence*)

H : Hé oui !... Hé oui ! Et autant vous dire que s'ils s'amuse à ça !... Bon bah... c'est bon, hey allez stop quoi un... Faut arrêter de dire après « y'a d'la discrimination, on leur en veut en particulier ». Non, non là c'est pas du tout l'problème des gens du voyage. C'est l'problème d'une famille, les C., point ! C'est eux, personnes physiques citoyens... C'est tout, ça va pas plus loin. Donc heu... c'est vraiment une attitude. Voilà.

G : Sachant qu'ils sont chez eux. Heu... alors, en fait, on procède...

H : Si y'a bien un point sur lequel je vous rejoins c'est celui-ci. Oui ils sont chez eux. Mais, mais... C'est comme moi, allez je pousse le bouchon très loin : j'habite en lotissement. Le lotissement a des règles d'urbanisme. Bien. Eh bah non, moi je vais acheter mon terrain et j'vais y mettre une yourte. Allez ! Et c'est parti ! Je monte ma yourte. Qu'est-ce qu'il va faire le maire ? Il va dire « non, non mais attendez, là vous contrevenez au PLU, y'a une règle dans le lotissement. Heu... c'est des maisons machin avec des volets machin. Vous montez une yourte : vous avez pas le droit. » « Ah bah alors, moi j'ai monté ma yourte ». « Ok très bien, ben faudra qu'elle soit démolie ». Voilà, voilà ! La sanction à laquelle j'aurai droit ! Et ça s'rait pareil si demain je montais une maison en bois alors qu'à côté d'moi j'ai que des maisons parpaings. Je n'aurai pas la possibilité d'le faire ! (...)

G : Bon alors, moi j'connais l'terrain, enfin vous l'connaissez aussi. On peut pas vraiment dire qu'y ait d'la construction. Y'a un petit cabanon... en bois. Et y'a ... effectivement des caravanes, mais alors les caravanes, j'veux dire en réalité elles ne sont admises que sur des aires d'accueil si j'comprends bien... ou des terrains constructibles et encore ! (...) Moi j'ai tendance à dire « bon, achetez des terrains constructibles », mais j'ai l'impression qu'c'est une fausse piste en fait.

H : Ca peut être effectivement une fausse piste, oui. Ca peut être une fausse piste, tout-à-fait ! Tout-à-fait ! »⁴³¹

Une série d'arguments valables pour tout citoyen sédentaire lambda sont passés en revue (respect de la trêve hivernale, droit à jouir de sa propriété, achat d'un terrain constructible pour y installer un habitat mobile) et systématiquement invalidés par l'huissier, mettant la médiatrice que je suis alors en situation d'impuissance pour agir en vue de « régler » le problème *humain* qui se pose. Durant cette même journée du 2 février 2012, la mairesse de Pignan me contacte afin que j'intervienne pour obtenir de Cagnou qu'il accepte de quitter de lui-même son terrain. Toute ma négociation va s'opérer à partir de l'obligation scolaire qu'elle n'a pas respectée :

⁴³¹ Ibid.

« G : C'est quand même parce qu'il a un terrain sur votre commune et qu'il y réside qu'il peut demander à inscrire ses enfants à l'école... on est quand même d'accord ? Donc là-dessus normalement vous devriez lui avoir déjà fourni cette attestation.

M : Et non ! Je lui ai pas fourni l'attestation. c'est l'Inspection qui a pris les enfants. Moi j'ai pas validé l'inscription.

G : Mais pourquoi ?

M : Parce que pour moi ils sont pas domiciliés sur leur terrain, je suis désolée. Ils sont pas domiciliés à Pignan du fait qu'ils sont en toute illégalité. Ils sont propr... Monsieur C, Monsieur *Prénom C.* est propriétaire de son terrain. Ses enfants ne sont pas propriétaires du terrain et n'ont pas le droit d'être sur ce terrain avec des caravanes.

G : Mais c'est pas la propriété du terrain qui va définir le droit d'scolarité des enfants quand même.

M : Non ! C'est le lieu de domicile, c'est le domicile. Monsieur *Prénom C.* a fait une attestation à ses enfants comme quoi ils étaient domiciliés au chemin Rieutord⁴³² heu... sur son terrain. C'est pour ça, pour moi ils sont pas domiciliés, c'est une fausse... t'façon l'attestation quand il l'a faite y'avait plus d'caravanes... Donc en plus, déjà c'est un faux.

G : Oui, mais on peut pas non plus heu...

M : Non mais là bon, voilà. J'vous l'dis comme ça... Enfin voilà, la solution c'est celle-ci... ils quittent le terrain...

G : Et donc sur le... sur l'histoire du droit d'vote, ils ont fait valoir quoi alors ? La domiciliation ou... quoi ?

M : Ben la domiciliation du fait que les enfants étaient scolarisés à Pignan... Voilà, on tourne en rond, on tourne en rond... Les enfants sont pas inscrits car j'ai pas validé l'inscription. L'Inspection Académique les a pris quand même...

G : Mais ça c'est la loi en fait, ils sont obligés...

M : Voilà, mais parce qu'ils ont dit qu'ils étaient domiciliés sur ce terrain. Or, sur ce terrain l'attestation qu'avait fait Monsieur C., c'était une fausse attestation puisque la Police et par procès verbal, a attesté qu'il n'y avait plus d'caravanes sur ce terrain. Bon, Monsieur C. a fait un faux, voilà, c'est tout. Mais bon... C'est comme ça... c'est comme ça... Moi maintenant sur cette affaire, ce que je souhaite c'est que Monsieur C. enlève les caravanes de ce terrain. Donc y'a deux solutions, soit il accepte de partir de lui-même à Bionne et il le fait très rapidement. Moi je signe les inscriptions à l'école, y'a pas d'soucis, on prend ses enfants à la cantine si il veut, y'a pas d'problème. Soit on fait intervenir la force publique. Voilà... Parce qu'on a l'accord de la Préfecture. Voilà... Donc heu... La balle est dans son camp maintenant, hein moi je sais heu...

G : S'il accepte d'aller à Bionne, donc il pourra y être admis pendant 2 mois. Donc ça c'est une chose. Mettons il part le 15 février, le 15 avril il reviendra sur son terrain quoi... j'veux dire, c'est... Il a l'droit d'revenir sur son terrain.

⁴³² Le nom du chemin a été modifié.

M : Ah non ! Ah non... non mais attendez ! Là il me signe un papier comme quoi il ne reviendra pas sur son terrain avec les caravanes. Ah bah ! Hé oh ! Faut pas... Faudrait vraiment me prendre pour une imbécile !!

G : Mais, attendez... c'est là que j'essaie de comprendre... parce que là en gros on va les expulser ou leur demander d'aller sur une aire d'accueil des gens du voyage... C'est bien ça ? Ben oui ! Ben du coup... de son statut de gens du voyage, il a parfaitement le droit d'revenir !

M : Lui-même... lui-même a fait une demande pour aller sur les terrains familiaux cet été apparemment... d'après c'qu'il nous a dit.

G : Et alors ? Votre réponse c'était quoi ?

M : Ah mais sur les terrains familiaux c'est pas moi hein... moi j'ai pas d réponse à donner hein, c'est l'SIVOM qui donne une réponse.

G : Oui, donc ils ont pas eu de réponse. Enfin vous connaissez pas la réponse qu'a donné le SIVOM en fait...

M : Ben le SIVOM apparemment leur aurait proposé un emplacement...

G : Ouai...

M : Ils ont proposé à 3 autres familles. Et... seuls les Cauret ont refusé. Donc l'emplacement ils l'ont proposé à quelqu'un d'autre.

G : Oui parce y'avait un emplacement que pour 2 caravanes, et eux ils veulent rester en famille.

M : Eh oui, non mais justement à Bionne ils ont la possibilité puisqu'il y a la possibilité pour 9 caravanes, hein... y'a pas de problème...

G : OK. Heu...

M : Ecoutez, essayez de voir, franchement moi... Heu... voilà. Moi le résultat c'est qu'il n'y ait plus de caravanes sur ce terrain, ça c'est... ça c'est heu... c'est impératif hein. Donc le mieux c'est qu'ça s'passe bien. C'est-à-dire que lui enlève ses caravanes, nous on prend les enfants à l'école, y'a pas d'soucis, ils restent à Pignan. Et puis voilà c'est à côté quoi... Faut pas exagérer quoi, Bionne heu... Lavérune, Pignan heu... attendez par la départementale, s'ils mettent 5 minutes pour aller à l'école c'est l'maximum. »⁴³³

Au cours d'un remaniement perpétuel de la réalité à propos de la « domiciliation » de Cagnou et ses enfants sur son terrain à Pignan, Cagnou est renforcé dans cette position de « hors la loi ». Alors qu'il était accusé initialement de « ne pas être un gens du voyage », la mairesse va lui proposer comme unique solution d'aller s'installer sur l'aire d'accueil de Bionne située à Montpellier : « *Dès qu'il est à Bionne, il fait un engagement écrit comme quoi il va pas revenir sur son terrain* » propose la mairesse de Pignan contrevenant aux deux libertés constitutionnelles d'aller et de venir et de jouir de sa propriété. L'infraction, l'arrangement et la

⁴³³ Conversation téléphonique du 2 février 2012, reconstituée pour le webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Cauret_telephonie2.

déroger à la carte scolaire deviennent la règle : la scolarisation des enfants n'est jugée acceptable par la mairesse qu'à la condition que Cagnou et les siens s'engagent à quitter la commune de Pignan et ne plus revenir sur leur terrain. Présenté comme un « faussaire » d'attestation de domicile, comme un « hors la loi » qui vit sur son terrain et cherche à scolariser ses petits-enfants, Cagnou est expulsé et se voit finalement imposer la saisie de son terrain en guise d'acquittement de la dette qu'il a accumulée⁴³⁴ vis-à-vis de la commune. L'opération de recadrage de Cagnou aura mobilisé une quantité invraisemblables d'acteurs, partant des riverains, des élus locaux, des policiers municipaux, des agents de la DDTM, de l'Inspection académique, de Cagnou, de sa belle-fille, de ses petits enfants, de signataires d'une pétition qu'ils avaient fait circuler à l'école, de la médiatrice pour la scolarisation, d'auteurs de la société civile qu'ils avaient interpellés⁴³⁵, de son avocat, de plusieurs juges, de l'huissier, de moi-même comme médiatrice, des gendarmes, du SIVOM entre Vène et Mosson⁴³⁶, etc.

« Le forum hybride déborde en permanence avec sa liste d'acteurs toujours plus nombreux et plus diversifiés (...). La controverse va de rebondissement en rebondissement car rien ne tient ni les connaissances ni les mesures : non seulement les acteurs fluctuent, mais quand ils entrent dans le débat ils sont incapables de se mettre d'accord sur les faits ou sur les décisions à prendre. Le cadrage – qui suppose que les actions et leurs effets soient connus et mesurés –, est un processus chaotique et sa réalisation aussi bien que sa maîtrise dépendent directement de l'évolution des controverses et de la construction d'un accord sur la réalité et l'étendue des débordements. » (Callon M., 1999 : 415). Cet accord repose en l'occurrence pour Cagnou sur sa « remise en circulation » (Bernardot M., 2016) qui s'apparente ici à une « canalisation » matérielle et humaine arrimée aux équipements publics d'accueil des « gens du voyage », dont les éléments de confort matériels, les conditions sanitaires, l'entretien des espaces collectifs et la fréquentation sont orchestrés par les pouvoirs publics. En cela, les aires d'accueil s'apparentent à une violente dépossession du libre arbitre des voyageurs qui se trouvent contraints de vivre ensemble à l'intérieur de ces espaces sur lesquels ils n'ont aucun réel pouvoir de décision, des espaces où ils sont réduits à l'état de consommateurs du fait de leur mode de vie éloigné de la norme.

Nous retrouvons Cagnou par inadvertance le 20 mars 2014 sur l'aire d'accueil de Frontignan. Encore profondément révolté par le traitement qui lui a été infligé sur Pignan, son attitude vis-à-vis de la caméra

⁴³⁴ La dette qui s'élève à 8000 euros, correspond au cumul des indemnités journalières équivalent au nombre de jours passés avec ses caravanes sur son terrain au-delà de la date fixée par décision du juge.

⁴³⁵ Une représentante de l'association Médecin du Monde, dépositaire de la légion d'honneur, a fait parvenir à la mairesse de Pignan un courrier daté du 1^{er} janvier 2012 dans lequel elle atteste sur l'honneur que le terrain de Cagnou est « une propriété familiale et non un campement de Nomades ».

⁴³⁶ Cagnou se voit proposer « pour la forme » un relogement sur le terrain familial de Pignan par le SIVOM interpellé par la mairesse. Il refuse cette « fausse proposition » car le seul emplacement qui puisse lui être proposé ne peut contenir que deux caravanes ; et que cela ne correspond en rien à son projet de vie en famille avec ses enfants et petits enfants.

dénote par rapport aux autres séquences que nous avons enregistrées avec lui. En tenue de travail, il consent malgré tout à être filmé, sans pour autant prendre soin de faire cesser le bruit du Karsher qui gronde derrière lui et vient souligner l'inconfort de sa situation :

« C : Bah j'ai tout laissé tombé. Je paye... regardez je... en me battant et tout on m'a expulsé, on m'a enlevé les enfants de l'école, on m'a jeté comme un malpropre, j'aurais mieux fait de voler. J'aurais volé ça aurait été encore mieux. Quand vous voyez qu'y a d'autres gens qui font n'importe quoi... heu... j'sais pas moi. J'peux pas faire le raciste parce que c'est impossible. Mais quand je vois qu'les gens de l'étranger viennent, on leur donne de tout et à vous qui êtes en France... et à vous on vous laisse heu... (*son fils allume le karsher*). Alors voilà, on en est à rester sur des places comme ça, moi c'est pas ma vie ça. Ça m'intéresse pas d'être trois mois là, deux deux mois là. (...) Je suis d'accord que quand des fois y'en a qui font n'importe quoi. Biensûr, y'a des Gitans qui font n'importe quoi mais c'est pas tous. Alors on nous demande l'intégration. Où c'est qu'elle commence l'intégration ? J'voudrais qu'on m'le dise. Vous votez, vous... vous allez travailler, vous payer des impôts de travail parce que je suis déclaré et tout et puis... pour tout ça... Non. On essaye, on s'installe... Je sais que c'est un terrain agricole, mais on n'a pas les moyens de s'payer autre chose. On se met sur un terrain comme ça, il faut rester deux mois. Quand vous arrivez avec votre famille si y'a plus d'place, il faut... y'en a qui aillent à droite, à gauche, c'est pas notre vie ça nous ! J'peux rien vous dire d'autre que d'être dégouté, de pas être encouragé. Regardez ça (*désignant son petit fils, à ses côtés*) voyez c'est ça là maintenant : qu'est-ce qu'ils vont devenir ceux-là là ? Puisqu'on les rejette toujours de droite et de gauche, et après on va leur dire qu'il faut pas qu'ils s'mettent en colère contre l'uniforme, faut qu'y respectent la loi. Allez leur dire ça après à des enfants de vingt ans qui ont été rejetés de droite et de gauche, allez leur dire ça ! Comment on va les... vous allez les convaincre comment ? En leur disant que la loi elle est juste ? Elle est pas juste hein ! Alors heu... après ça hein je peux vous dire moi... j'en ai (*signe de « ras la casquette »*)... Je suis pas le seul ans cette situation. (...) Mon adresse maintenant elle est ici. Je suis obligé de prendre un bureau.

G : Donc vous avez pris une domiciliation à Frontignan là ?

C : Voilà, c'est un suivi c'est tout. A Pignan on m'a enlevé le droit de vote. (...) je l'ai eu, je l'ai gagné mais comme après, ils me l'ont enlevé comme de quoi que j'avais perdu au tribunal que j'étais plus sur les lieux. Voilà, alors je me suis inscrit ici comme j'ai mon adresse ici maintenant.

G : Vous avez été remis sur la route.

C : Voilà. »⁴³⁷

La trajectoire de Cagnou est emblématique du *double bind* avec lequel doivent composer les voyageurs et selon lequel nous dit Yves Barel « il n'y a pas d'interprétation « correcte » possible des messages, c'est-à-dire d'interprétation permettant à la victime d'échapper à la punition, dans l'impossibilité où elle se trouve de se doter d'une image stable de l'univers qui l'entoure » (Barel Y., 2008 : 207). Quelle que soit l'option qu'il choisit, Cagnou sera puni. S'il s'installe sur son terrain, une interprétation extérieure vient considérer qu'il « n'est plus un voyageur », ce qui a pour conséquence de l'expulser de sa propriété. S'il est voyageur, il doit voyager et le recours à l'expulsion est intégré comme faisant partie de la norme du voyage. L'expulsion est la sanction qui s'applique pour ceux qui ne se conforment pas au rythme formaté du voyage qui n'excède

⁴³⁷ Entretien du 20 mars 2014. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Copie de AA Outro>

généralement pas deux ou trois mois sur un même espace. L'aire d'accueil est le seul espace qui permet aux voyageurs de vivre provisoirement en « toute légalité ». Mais leur engorgement, notamment dû aux dérogations accordées pour la scolarisation des enfants, ne permet pas aux voyageurs d'y accéder facilement et nécessite bien souvent, comme l'explique Cagnou, de faire des concessions sur les attachements, accointances et modalités de la composition familiale : « *quand vous arrivez avec votre famille si y'a plus d'place, il faut... y'en a qui aillent à droite, à gauche, c'est pas notre vie ça nous !* ». Le message sous-jacent est donc que les voyageurs doivent se scinder, s'auto-sélectionner, pour être admis à vivre « en toute légalité » : la logique de l'expulsion n'est pas étrangère à ce processus de division et d'auto-régulation « en interne » des groupes voyageurs, imposé de l'extérieur. Pour Cagnou, la remise sur le voyage s'apparente donc à une véritable « condamnation » : une punition qui le fruit du *double bind*. La difficulté pour Cagnou et pour les gens du voyage en général c'est qu'ils sont amenés à occuper les deux positions « sans issue » (sédentaire et voyageur) chacune d'elle invisibilisant l'autre. Or, être voyageur implique d'être à la fois dans l'une et l'autre de ces positions pour que le mode de vie voyageur demeure viable.



Photo 20 : Cagnou sur son emplacement sur l'aire d'accueil de Frontignan, www.desaires.fr, (20 mars 2014).

Mais la seule position pérenne admise par les autorités publiques est celle qui consiste à rendre invisible, inconséquente, désincarnée, la présence des gens du voyage à l'échelle d'un territoire. Les médiateurs et gestionnaires eux-mêmes sont pris dans cette logique paradoxale qui consiste à ne saisir la présence voyageuse qu'à partir du pôle de leur mobilité. Cagnou, lors de cet entretien, critique l'absence de positionnement des associations pour sa cause corrélée au pôle « sédentaire » de son mode de vie :

« On veut qu'on se sédentérise, ben on nous donne pas les moyens hein. Alors heu après ben... Une famille comme nous qu'a passé par là, ben après on n'a peut-être plus envie de rester sur place. On va de droite et de gauche, on devient hors la loi parce qu'ils veulent qu'on devienne hors la loi c'est tout. Voilà. Quoi vous dire d'autre ? Vous la connaissez puisque vous étiez dans... vous vous occupez des gens du voyage, alors maintenant, y'a d'autres associations qui s'occupent et tout, quand on va les voir, on... on les écoute même pas ces gens, alors qu'est-ce qu'on fait avec les associations ? On se sert pour calmer ou... ils font le... ils font le tampon entre nous et le gouvernement ? Faut être clair, faut parler librement. La... la chose c'est que voilà on est des nuisibles on nous veut pas. C'est tout. On veut pas les Gitans, on veut les parquer. On veut les mettre dans un endroit. On veut en faire... alors « liberté, égalité, fraternité » ! Dites-moi où c'est qu'y commence ? Où elle est notre citoyenneté française, dites-moi ! »⁴³⁸

Bien que Cagnou soit sous le coup de la colère, ce qu'il dénonce à propos du positionnement des associations est pourtant tout-à-fait juste. Un positionnement associatif exclusivement en faveur du pôle sédentaire de la vie voyageuse est difficile à tenir sur le plan politique et médiatique. Même si des associations comme la Fnsat ou l'ANGVC travaillent sur ces questions, la thématique de l'accès la propriété des gens du voyage n'est pas relayée dans la société civile, et ne fait pas l'unanimité au sein des représentants associatifs voyageurs.

« Il y a paradoxe lorsque le fait même de choisir l'un des pôles déclenche un processus qui conduit au choix du pôle inverse, lequel ramène au choix premier, et ainsi de suite. C'est ce mécanisme de renvoi, en principe interminable si ce n'est lorsque certaines conditions sont réunies, qui, entre autres choses, différencie le paradoxe de phénomènes avec lesquels il a par ailleurs beaucoup d'affinité : le conflit, la contradiction, l'opposition, etc. Face à un conflit ou une contradiction, il est possible de choisir l'un des termes et de s'y tenir ; la contradiction peut être annulée, "dépassée", de par son propre mouvement interne. Le paradoxe peut seulement être maîtrisé, c'est-à-dire rendu vivable, supportable, parfois même agréable à vivre, grâce à une stratégie qui, le plus souvent, est elle-même paradoxale ; c'est seulement par une rupture totale avec l'univers du paradoxe qu'il est parfois possible d'y échapper ou de la supprimer, quitte, le cas échéant, à trouver ou engendrer d'autres paradoxes. Pour adopter une expression elle-même paradoxale et un peu provocante du paradoxe, il désigne les cas où le choix est à la fois nécessaire et impossible ; ou bien encore, il est l'obligation ou l'art de faire face à l'impossible. » (Barel Y. et Michantey N., 1990).

« *Pas possible* » : c'est précisément ce que je me suis dit le 11 juin 2017 après avoir croisé Cagnou et sa femme et échangé avec eux devant un local commercial récemment converti en église évangélique à Cournonterral. Cagnou m'interpelle afin que je lui redonne le contact téléphonique de Naïs⁴³⁹, car il a besoin de faire appel à ses compétences. Naïs étant en congés, j'hésite puis je lui donne malgré tout son numéro de portable en lui recommandant d'en faire un usage modéré. Il me demande également si je connais un avocat

⁴³⁸ Entretien du 20 mars 2014.

⁴³⁹ Le nom a été changé. Naïs est coordinatrice de la gestion de plusieurs aires d'accueil du département de l'Hérault (Marseillan, Clermont-l'Hérault et Frontignan) en tant que salariée de la société Hacienda-SG2A.

qui pourrait le défendre. Je lui donne les coordonnées de maître Leroux⁴⁴⁰ connu pour défendre les gens du voyage. Il m'explique en effet qu'il a fait l'acquisition d'un terrain à Poussan et que les gendarmes et les huissiers sont déjà passés lui rendre visite : une procédure est en cours. Poussan est connu dans le département pour sa tolérance à l'égard de la cabanisation (Léris, 2016 : 33-38). Est-ce pour cette raison que Cagnou a décidé de tenter sa chance sur cette commune ? « *C'est reparti pour un tour* » lui dis-je cyniquement, un peu décontenancée. Je prends conscience à ce moment là que l'épisode qu'il a vécu à Pignan peut se répéter à l'infini. Il n'y a, contrairement à ce que pourrait penser tout représentant de l'ordre établi, aucune « leçon » à tirer de cette expérience. Cagnou reste dans une situation inconfortable, caractéristique du *double bind*, dans lequel aucune issue n'est satisfaisante. L'impossibilité d'annuler le conflit impose aux acteurs de se situer dans une « stratégie double » nous dit Yves Barel. Cagnou continue de *jouer* sur les deux pôles du voyage et de la sédentarité et, en tentant indéfiniment de déjouer les pièges du paradoxe dans lequel il se trouve, il s'installe d'autant plus dans le *double bind* ; du moins sa stratégie en est le révélateur. « Le double bind ne s'instaure en général qu'à la suite de la répétition d'une expérience un certain nombre de fois, ce qui le rapproche d'une situation d'apprentissage. Si l'on y réfléchit d'ailleurs, c'est grâce à cette répétition que le double bind manifeste son caractère de stratégie paradoxale. Une alternance de choix contraires manifeste « simplement » l'existence d'une contradiction, c'est-à-dire ce qui, dans la stratégie paradoxale, impose la nécessité d'un choix. Une suite d'alternances de choix contraires manifeste que tout choix effectué s'apprête à se nier lui-même, de sorte que la stratégie devient un refus de choix en même temps qu'un choix. » (Barel Y., 2008 : 205).

Procédant à la fois du *passage* et du *blocage*, l'action dans un contexte de *double bind* réalise un « nœud » qui semble accomplir, par la tension et la distorsion, le cadrage du débordement voyageur. Il s'agit dès lors d'un type de cadrage capable de faire supporter son coût à ses cibles-mêmes, ce qui participe à les maintenir dans la logique du paradoxe. Les voyageurs paient le prix fort du cadrage de leur mode de vie par cette oscillation contrainte entre les deux pôles du *double bind* qui les conduit à être dans un débordement constant, à être « hors la loi » où qu'ils soient. Ce coût va cependant être reporté d'une autre manière sur la collectivité : par la logique de l'induction au travers de laquelle les voyageurs se rendent présents de manière intermittente dans un monde gouverné par les sédentaires.

⁴⁴⁰ Le nom a été modifié.

II. INSTITUTIONNALISER LE LIEN : LA LOGIQUE DE L'INDUCTION

L'induction est une manière pour les voyageurs de reprendre possession de leur capacité d'initiative et de maîtrise des situations d'ingérence dans leur vie privée qu'ils ont à supporter où qu'ils soient. Nous allons étudier l'autre versant de la halte, celui où les voyageurs surgissent dans l'espace commun dont les Gadje s'octroient la prérogative. Dès lors, les voyageurs sont présentés comme ne maîtrisant pas les règles collectives, comme n'ayant pas un comportement approprié (Goffman E., 1963) dans l'espace public. Plutôt que de chercher à dissimuler leur présence (comme nous l'avons vu dans la première partie), ils vont se rendre visibles et susciter l'attention afin d'acter leur présence et, ce faisant, de légitimer leur besoin de raccordement aux ressources vitales.

La halte, cette fois-ci analysée sous son versant spontané ou « sauvage », suppose l'identification d'un site où il va être possible d'envisager une installation temporaire. Cela s'opère par un « détournement » d'un lieu ou d'un dispositif qui va engager une négociation dans un espace circonscrit non seulement par sa topographie et son écologie (stade, parking ou bord de rivière) mais aussi par les interactions entre les acteurs revendiquant une autorité sur ce lieu (élus, forces de l'ordre, riverains, associations et – en l'occurrence – gens du voyage).

Dans cette analyse de la halte à partir de la logique de l'induction, la présence des voyageurs est d'une part incontestable et d'autre part elle ne prête aucunement à confusion quant à la « nature » de leur intention (sédentaire ou voyageuse) : ils sont bel et bien perçus en tant que « gens du voyage » même s'ils sont là parce qu'ils veulent éviter de se rendre visibles sur leur propriété ou qu'ils viennent de se faire expulser de chez eux.

C'est Simmel qui le premier a eu recours au concept de l'induction morale pour expliciter la relation d'obligation réciproque qui s'établit entre la société et « ses pauvres » : « bien qu'un geste d'assistance, quel qu'en soit le type, puisse être spontané et individuel et ne répondre à aucune obligation, le devoir de le perpétuer émerge dès lors qu'il est effectué. Ce devoir n'est pas seulement une demande de la part de celui qui reçoit l'assistance, mais aussi le sentiment de celui qui donne. Il est très commun que les mendiants à qui l'aumône est donnée en viennent à considérer celle-ci comme leur droit et devoir du donneur, et si celui-ci échoue à cette supposée obligation, ils l'interprètent comme un refus d'une contribution qui leur est due et ressentent une amertume qu'ils ne ressentiraient pas contre celui qui leur a toujours refusé l'aumône. » (Simmel G., 1998 : 63). Cette logique de l'induction morale est mise en œuvre par les gens du voyage qui, bien que n'arborant pas nécessairement les attributs du pauvre, en font un usage politique en suscitant une attention de tous sur leur sort, instituant par la même occasion leur position paradoxale d'« étrangers de l'intérieur » (Robert C., 2007 ; Missaoui L. 2003) au sein de la collectivité dont ils estiment qu'elle leur « doit » l'accueil. Un autre effet de l'induction, souligne Isaac Joseph, est qu'elle agit à partir d'un point et

« dessine une communauté qui, elle, ne se limite à aucun territoire et s'élargit sans cesse » (Joseph I., 2005 : 119). Ainsi, ce ne sont pas seulement les municipalités qui vont être enrôlées dans cette logique de l'induction mais toute une série d'acteurs publics allant des riverains au Préfet.

L'induction morale a aussi cette particularité nous dit Simmel de mettre en exergue les acteurs qui s'y adonnent par le négatif qu'ils incarnent vis-à-vis de la norme. « Plus une norme, valant pour un cercle toujours plus grand, est universelle, moins son application est caractérisante et significative pour l'individu, tandis que sa violation est généralement suivie de mesures particulièrement dures et spectaculaires. (...) Mais alors la logique ne signifie ou ne procure, tout bien considéré, absolument aucune possession positive. Elle n'est qu'une norme, contre laquelle il ne faut pas pêcher, sans que l'obéissance à cette dernière ne donne une distinction quelconque, un bien ou une qualité particuliers. (...) Le besoin pratique des formes de politesse sociales si complètement vides repose également sur ce rapport. Aussi nous ne devons pas déduire de leur contenu le plus strict l'existence positive du respect et du dévouement, dont elles nous assurent. (...) Se saluer dans la rue n'est encore aucunement une preuve de respect, mais négliger de le faire n'est pas une preuve très sûre du contraire non plus. Ces formes ne remplissent pas du tout leur fonction de symbole des comportements intérieurs positifs. Mais elles expriment le négatif de façon la plus adéquate, alors qu'un manquement des moindres peut déterminer radicalement et définitivement le rapport à un être humain. » (Simmel G. 1998 : 76-78). L'indistinction entre les « gens du voyage » qui produit leur scalabilité (Tsing A., 2017) découle de cette appréhension par le négatif qui est à l'origine de la catégorisation des publics qui occupent une position au revers de la norme (comme les migrants, les SDF, les Roms...). Pour les gens du voyage c'est la convention de l'adresse fixe qui sert de référence pour faire apparaître ce défaut⁴⁴¹, ce manquement qui empêche aux intéressés d'être – comme tout citoyen – interpellables à l'adresse de leur domicile. Cette lecture de la question de l'adresse en termes de défaillance induit une interprétation en termes de dissimulation. Pour pousser cette logique à son paroxysme : voir les voyageurs à l'endroit où ils sont (dans l'espace public ou privé) serait – paradoxalement – la preuve qu'ils cherchent à se cacher. Pour le dire autrement : s'ils sont ici, c'est qu'ils *devraient* être ailleurs. Le soupçon qui est de mise à leur égard doit selon nous être appréhendé à partir de cette lecture par la négativité vis-à-vis de la norme qui est, ni plus ni moins, une manière de construire l'altérité. Enfin l'induction morale est régie par une série de règles d'ajustement visant à faire en sorte que le don accordé aux sujets qui pratiquent l'induction morale soit à la fois suffisant et jamais excessif, dans l'unique but de satisfaire l'intérêt général.

⁴⁴¹ Les voyageurs ont longtemps été désignés comme « sans domicile ni résidence fixe » qui figurait dans l'intitulé de la loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 abrogée par le décret n° 2017-1522 du 2 novembre 2017 en application de l'article 195 de la loi du 27 janvier 2017.

L'induction est donc une position spatiale et sociale qui enclenche un traitement différencié⁴⁴² des gens du voyage qui coïncide avec la norme de la mobilité qui les définit. Cette partie sur l'induction s'intéresse donc au versant public de la présence voyageuse, un versant à partir duquel les voyageurs sont en mesure d'agir en faisant apparaître, par le négatif également, les manquements des collectivités à leur égard. Ce renversement politique qui s'opère par l'induction suppose le recours à l'effraction (« entrer en force ») et au rassemblement. L'induction est subversive non seulement en ce qu'elle vient concrètement remettre en cause la gouvernance territoriale (municipale et étatique) mais également en ce qu'elle abonde dans la logique du système voyageur et non à son encontre. La capacité des voyageurs à décider de leur sort par l'induction tient à ce que cette position mise sur la consolidation du système voyageur par l'acquisition de « marges de manœuvre » quant à leur destin collectif. La stratégie la plus remarquable est celle qui consiste à adopter un spontanéisme pragmatique, soit un spontanéisme qui n'exclut pas les techniques d'anticipation de la halte.

II.1. LE SPONTANEISME PRAGMATIQUE DES GRANDS PASSAGES

Au fur et à mesure de la fermeture des espaces disponibles pour la halte (bords de rivières, bords de routes, places publiques, terrains vagues...) les voyageurs ont été contraints de s'organiser et d'affronter l'épreuve (Martucelli D., 2015) consistant à se donner les moyens d'accéder à des espaces vacants et viables. Le squat voyageur prend place dans un système juridique échafaudé sur le présumé de l'illégitimité de la présence voyageuse que les principes à valeur constitutionnelle (respect de la dignité humaine, inviolabilité du domicile, etc.) et la loi Besson du 5 juillet 2000 permettent d'infléchir. La plupart du temps, les voyageurs se laissent guider par la dialectique du « délaissement » qui consiste à choisir un espace peu fréquenté, de manière à retarder l'enclenchement du processus de l'attention qui va les conduire à négocier leur présence. « *On s'est mis là parce que ça gênait pas* » me disaient souvent les petits groupes familiaux auprès de qui j'étais amenée à me déplacer en tant que médiatrice une fois que ce processus était enclenché. Bien qu'ils ne gênent aucunement le bon fonctionnement des services et infrastructures communales, ces voyageurs représentent néanmoins une menace pour les élus qui cherchent à « *éviter de créer un précédent* » selon leur formule consacrée.

Dans cette partie nous nous intéressons plus précisément aux voyageurs qui anticipent le moment de *friction* (Tsing A., 2005) avec les pouvoirs publics, et qui affrontent donc de manière pragmatique cette réalité de devoir composer avec le régime expulsionnel auquel ils sont astreints. Le squat est un mode d'action qualifié d'« illégalisme sectoriel » par le fait qu'il soit « en même temps qu'un outil de revendication, une réponse à la demande qu'il porte » (Péchu C., 2006). Mais, et nous insistons sur ce point, les voyageurs ne portent pas le squat au rang de leurs revendications, comme le font par exemple les libertaires qui « revendiquent

⁴⁴² Notamment au regard du traitement de « suspension » en vigueur lorsqu'ils sont considérés comme étant « chez eux », que ce soit sur leurs propres terrains ou sur des espaces de relégation.

l'appellation » (Bouillon F., 2009 : 4). Cependant les voyageurs entretiennent un rapport ambigu avec la pratique du squat qu'ils présentent comme une réponse à la pénurie de places sur les aires d'accueil et à l'impossibilité à s'établir « chez eux » avec leur habitat mobile. D'une part ce mode de vie leur permet de vivre pleinement la valeur du « rassemblement » qui gouverne le nomadisme, en s'affranchissant des normes de l'habiter qui prévalent sur les terrains privés et sur les aires d'accueil. D'autre part, la négociation de son espace de vie confère une forme de puissance sociale rarement questionnée dans les travaux sur les gens du voyage. Ce n'est pas parce qu'ils sont démunis ou en situation de précarité que les voyageurs pratiquent le squat, même si beaucoup de voyageurs qui refusent d'aller sur les aires d'accueil n'hésitent pas à invoquer la cherté de ces équipements. Le squat voyageur procède d'une inflexion coutumière du principe d'inviolabilité de la propriété privée plutôt que d'une remise en cause de la spéculation immobilière ou de toute forme d'exploitation faite par les propriétaires de leur bien. Cependant, à l'invocation du coût prohibitif des aires d'accueil, les gens du voyage se positionnent bien dans une dénonciation du profit que les sociétés gestionnaires tirent de la présence voyageuse sur un territoire. L'ambiguïté productive dans laquelle les voyageurs sont pris s'articule à partir de la mobilisation d'un *universal* (Tsing A., 2005) qui peut être défini comme un type de connaissance abstraite capable de déplacer à la fois des objets et des sujets⁴⁴³, particulièrement opérant dans les formes d'engagements humanistes. Pourtant, souligne Anna Tsing, « universals, taken at their face value erase the making of global connexions. This raises a disturbing question : How can universals be so effective in forging global connections if they posit an already united world in which the work of connection is unnecessary ? » (Tsing A., 2005 : 7). Pour les gens du voyage l'*universal* est construit sur les notions de décence et de dignité auxquelles les pouvoirs publics répondent par la réalisation d'aires d'accueil payantes, et les gens du voyage par le squat. En s'extrayant de la proposition publique de séjourner sur des aires d'accueil où leur présence devient « source de profit », les voyageurs imposent donc une forme de friction. L'ambiguïté productive de la friction au sens où l'entend Anna Tsing tient à ce que les voyageurs se trouvent en position de revendiquer un absolu (un espace de vie voyageur) qu'ils rejettent dans son absolutisme (la spatialisation et le confinement de leurs vies). D'où la comparaison récurrente qu'ils opèrent entre les aires d'accueil et les camps de concentration. Béu, après nous avoir expliqué qu'il a lui-même été gestionnaire d'une aire d'accueil, déploie un argumentaire qui s'appuie sur le dispositif législatif en vigueur incluant une règle devenue coutumière pour les gens du voyage – dite « des 48 heures »⁴⁴⁴ – ainsi que la loi Besson du 5 juillet 2000. Mais celle-ci, de part ses aspects normatifs, fait aussi l'objet d'un réquisitoire :

⁴⁴³ Nous tirons cette formulation de la définition d'« *universal* » par Wark McKenzie dans la recension de l'ouvrage *Friction* d'Anna Tsing publiée le 5 septembre 2016 (<http://www.publicseminar.org/2016/09/friction/>)

⁴⁴⁴ Cette règle correspond à la jurisprudence du Conseil d'Etat du 2 décembre 1983 (Ackerman c/ ville de Lille) qui oblige toutes les communes de moins de 5000 habitants à autoriser le stationnement des gens du voyage pendant une durée minimale de 48 heures. Cette jurisprudence a été entérinée par la circulaire n°86-370 du 16 décembre 1986 relative au stationnement des caravanes des gens du voyage (cf. Bidet M., 2010 : 115-117).

« B : On s'intègre dans le système, mais est-ce que le système veut nous intégrer ? C'est ça qu'on voudrait savoir, est-ce qu'ils veulent de nous ? On n'est plus à l'époque des camps de concentration madame hein. Vous voyez que même heu... (...) Chaque fois qu'on signe la loi Besson personne veut en entendre parler d'c'te loi. Mais ces camps qu'ils faisons là maintenant c'est pour nous concentrer à tous.

G : Quels camps ?

B : Les camps de de de gens du voyage là... les aires de stationnement. On part du point B pour arriver au point C. Parce que quand on part de... j'sais pas... je pars de Clermont-L'Hérault, je dois aller sur Castres, il me faut m'arrêter sur l'aire d'accueil de Castres. J'ai plus droit 48 heures sur une place, comme avant qu'on avait l'droit. La loi Besson elle est où là ? Avant on avait droit 48 heures ! 48 heures après, je me mettais 3 km après j'avais droit 48h de plus. Cette loi elle est où ? On l'a plus ! On s'arrête main'nant devant un morceau d'buisson on va dire, heu y nous veulent pas : « non non, restez pas là ! Vous avez un aire de stationnement pour les gens du voyage allez-y d'dans là-bas hein ! » Pourquoi moi j'irai ? Donc ils veulent nous concentrer là-d'dans. C'est pour ça j'dis toujours on part du point B au point C. Si j'veux aller à Montpellier, faut j'm'arrête à Bionne là-bas. Entre Clermont-l'Hérault et machin, et encore Clermont-L'Hérault ça y est ils en ont foutu une. Mais si y'en n'avait pas une à Clermont-l'Hérault j'avais pas l'droit d'm'arrêter, passer deux jours là tranquille avec ma caravane je peux pas. Voilà. »⁴⁴⁵

Ce que souligne et dénonce Béu par cet argumentaire, c'est le fait que la loi Besson viennent finalement « écraser » d'une certaine manière la règle des 48 heures. Dès lors qu'une aire d'accueil a été construite « dans les parages », elle s'encastre d'office dans le « paysage voyageur » tel qu'il est élaboré par les Gadjé. Béu récuse ce système public de spatialisation des voyageurs qui heurte *l'esprit voyageur* et qui conduit beaucoup d'entre eux à considérer paradoxalement qu'il marque la fin du *voyage*. Mais, poussé dans ses retranchements, nous constatons qu'il aligne son discours sur l'universel que représente l'aire d'accueil :

« B : Ça s'rait bien d'avoir une aire d'accueil des gens du voyage à Bédarieux. Ça ferait rentrer déjà d'l'argent pour la commune. De deux heu... ça profiterait un peu d'tout l'monde... que les gens du voyage stationnent pas n'importe où. Parce que main'nant on peut plus stationner n'importe où. Avant on était sur la loi Besson on avait droit 48 heures sur une place (...). Mais main'nant il faut aller... si j'va à Clermont-l'Hérault il faut qu'j'm'arrête à l'aire de stationnement de Clermont-l'Hérault, sinon j'peux pas... Entre Clermont-l'Hérault et Bédarieux j'peux pas m'mettre.

G : Vous en pensez quoi de ça ?

B : Ben moi je pense que c'est triste... voilà, c'est triste.

G : Pourquoi ?

B : Parce que y'a pas assez d'aires d'accueil pour les gens du voyage. »⁴⁴⁶

Nous comprenons alors en quoi ces postures voyageuses si dérangementes (qui induisent le squat) constituent des frictions du fait qu'elles procèdent d'universaux mobilisés à la fois dans des projets impérialistes et

⁴⁴⁵ Entretien du 23 septembre 2011.

⁴⁴⁶ Entretien du 27 avril 2016.

émancipateurs. Comme le souligne Anna Tsing, « when those excluded from universal rights protest their exclusion, this protest itself has a twofold effect : It extends the reach of the forms of power they protest, even as it gives voice to their anger and hope. (...) Universals beckon to elite and excluded alike. (...) Friction give purchase to universals, allowing them to spread as frameworks for the practice of power. But engaged universals are never fully successful in being everywhere the same because of this same friction. » (Tsing A., 2005 : 9-10).

A l'instar des théoriciens et défenseurs des biens communs (Dardot P. et Laval C., 2014 ; Ostrom E. et Hess C., 2007), les voyageurs revendiquent et pratiquent un droit d'usage (*usus*) de la terre (Comby J.B., 1989) du fait d'un mode de subsistance inscrit dans la communalité, qui procède donc d'une dépendance vis-à-vis de la collectivité⁴⁴⁷. Selon Kant, nous dit Simmel, l'espace se caractérise par la « possibilité de la coexistence » (Simmel G., 2013 : 601). Mais, il convient d'ajouter cette idée de Georges Pérec selon laquelle « l'espace est un doute : il me faut sans cesse le marquer, le désigner ; il n'est jamais à moi, il ne m'est jamais donné, il faut que j'en fasse la conquête » (Pérec G., 1974 : 122). Et cette conquête s'opère pour les gens du voyage d'une double manière pragmatique : par l'occupation physique et par l'engagement dans une opération de justification (Boltanski L. et Thévenot, 1991) fondée sur l'humanisation de leur présence. Ce travail d'humanisation est révélateur de l'écart de *grandeur* (soit la « valeur relative des êtres engagés dans la dispute »⁴⁴⁸) qui préside aux interactions entre sédentaires et voyageurs. Notre hypothèse consiste à considérer que la perpétuation du mode de vie par le squat malgré l'existence d'équipements d'accueil doit être mise en corrélation avec le principe de responsabilité (Hache E., 2007) qui a pour effet de faire peser sur les voyageurs toute la charge accumulée le long de la chaîne des illégalismes qui structurent le mode de vie « sur le voyage ».

Le squat voyageur, ou plus précisément « *l'ouverture d'une place* » pour y vivre un temps indéterminé, s'apparente selon nous à une « épreuve-sanction » (Martuccelli D., 2015) susceptible de résoudre un problème public articulé à partir d'une économie de la présence voyageuse. Si le squat constitue bien une manière de trancher la controverse⁴⁴⁹ de l'accueil des gens du voyage, il vient cependant réactiver dans l'espace public la polémique de leur présence⁴⁵⁰. En cela, sa manière de résoudre le problème public posé par la présence voyageuse consiste à l'exhumer plutôt qu'à céder à la pression dissimulatrice provenant de toute part. Ainsi,

⁴⁴⁷ Cette dépendance doit être appréhendée en termes positifs, en ce qu'elle constitue une « condition d'indépendance » (Hache E., 2007 : 52) pour les voyageurs.

⁴⁴⁸ BOLTANSKI Luc (2009), *De la critique. Précis de sociologie de l'émancipation*, Gallimard, Paris, p. 52.

⁴⁴⁹ La notion d'épreuve apparaît dans les travaux de Bruno Latour sur Pasteur (Latour B., 1984) qui usa de l'expérimentation en public comme moyen de « trancher la controverse » autour de la diffusion des microbes que Latour va désigner comme des « actants », inaugurant par là-même la théorie de l'acteur réseau.

⁴⁵⁰ Ainsi que le souligne Danilo Martuccelli, « Souvent la sanction d'une épreuve ne clôt pas tant une controverse qu'elle n'ouvre à de nouvelles polémiques » (Martuccelli D., 2015 : 50).

non seulement l'épreuve du squat ne clôt pas la controverse de la présence voyageuse, mais elle contribue à l'élaboration de formes de résistance des réseaux voyageurs qui peuvent déjouer ou reporter les tentatives matérielles (coupures d'eau, enrochements...) ou institutionnelles (médiation, mobilisation des forces de l'ordre) de sa mise en échec. La dimension matérielle occupe une place déterminante dans l'épreuve-sanction du squat : c'est par elle que les voyageurs entrent véritablement en négociation avec les décideurs publics alertés par les détournements qu'elle permet d'opérer (occupation d'espaces ou raccordements aux réseaux). C'est en faisant céder les matériaux (mobilier et environnementaux) que les voyageurs parviennent à susciter l'attention publique, qui amorce des interactions en face-à-face avec les représentants des pouvoirs publics lors desquelles se jouent des facteurs de réussite de la négociation de leur présence. Dépêchés « sur place » les policiers municipaux rapportent à leurs élus deux indications métriques : le nombre de caravanes et la durée escomptée du séjour. En effet, c'est en fournissant une date de départ que les voyageurs accèdent au statut de « véritables interlocuteurs » aux yeux des propriétaires et responsables locaux. La garantie du départ achève de trancher la controverse de la halte voyageuse en ce qu'elle permet de faire céder l'intolérance des sédentaires sur un temps négocié. L'épreuve de l'occupation illicite n'a donc de validité que dans un régime intermittent de la présence voyageuse ; et la sanction doit être appréciée à l'aune des régimes de justification (Boltanski L. et Thévenot L., 1991) et des types de mobilisation déployés en vue de sceller son succès par une forme contractuelle ou son échec par une expulsion. Mais l'expulsion, qui est « l'horizon de vie »⁴⁵¹ des voyageurs, si elle vient clore la controverse de la présence voyageuse est aussi une remise à l'épreuve. L'épreuve du squat voyageur est donc prise dans un processus qui l'assimile à la fois à une sanction corrélée à une situation préalable (impossibilité de rester ou d'aller sur une aire d'accueil ou sur une propriété d'un des membres du groupe...), et à une remise en jeu du processus d'épreuve dont l'issue n'est jamais garantie. C'est sans doute cela que les voyageurs appellent « *vivre sur le voyage* » : un mode de vie qui demande une capacité constante de mobilisation et de réactivité aux différentes sanctions. « Ce sont donc les métamorphoses de la sanction qui constituent à la fois le sillage originel de cette voie de l'épreuve et la recreation originale que la sociologie pragmatique en a proposé comme outil d'analyse de la vie sociale. » (Martuccelli D., 2015 : 50).

Cette épreuve-sanction qu'est le squat voyageur s'inscrit selon nous dans une logique d'échange inversé qui s'opère, non pas à partir du don mais de la privation. Comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, les voyageurs sont de fait privés d'accès aux ressources (terre, eau, électricité). Mais cette privation est légitimée par les pouvoirs publics à partir de leur mobilité potentielle (par l'habitat caravane) ou assignée (par la catégorie administrative de « gens du voyage »). D'autre part, en occupant un terrain sur lequel ils n'ont aucun droit, les voyageurs privent temporairement des sédentaires (du moins des propriétaires) de la jouissance de leur bien. François Vaux de Foletiers rapporte que dans l'Ancien Régime il était d'usage de

⁴⁵¹ L'expression est attribuée à Abdelmalek Sayad qui l'emploie à propos des immigrés. Cité par Clara Lecadet (De Genova N. (et al.), 2018 et Lecadet C., 2013).

payer les Bohémiens pour éviter qu'ils ne s'installent en un lieu⁴⁵². Cette configuration consistant à privilégier le paiement d'un tribut est intéressante en ce qu'elle positionne déjà les voyageurs en termes d'externalité négative. Or – et François Vaux de Foletier le rappelle fort bien dans son article – les voyageurs offrent une rétribution qui loin de contenter le sédentaire a pour effet de d'insuffler l'idée d'un lien (que nous appellerons *nexum*⁴⁵³) entre le nomade et le sédentaire, qui se matérialise par une forme de contagion du terrain lui-même (qui devient un espace voyageur) et des propriétaires (qui deviennent des intermédiaires accédant aux demandes des voyageurs). Cette rétribution est problématique et constitue un nœud intéressant à analyser dans ses enjeux publics en ce qu'elle constitue une forme d'acquittement de la dette contractée par les voyageurs. Mais vis-à-vis de qui les voyageurs contractent-ils une dette ? La plupart du temps les voyageurs ne contractent pas une simple dette privée vis-à-vis des propriétaires. Et ces derniers se retrouvent « exposés publiquement » et encombrés par cette rétribution du service qu'ils ont fourni – à leur insu – aux voyageurs. Le fait qu'ils puissent accepter une rétribution les positionne aux yeux de l'opinion publique comme « complices », comme « pro-voyageurs ».

Si la sociologie et l'anthropologie du don⁴⁵⁴ démontrent que l'échange permet de solder une dette, inversement le refus de l'échange perpétue la dette. Le raccordement illicite ou sauvage aux réseaux d'eau et d'électricité est appréhendé par les riverains et l'ensemble des pouvoirs publics en termes de « vol ». La ponction sur le bien commun qu'opèrent les voyageurs est relayée par deux régimes de justification : le régime égalitariste-humaniste articulé autour de la notion de dignité, et le régime juridique par le biais des principes constitutionnels du droit. C'est la raison pour laquelle ils ramènent systématiquement la question du droit au raccordement au cœur des échanges avec les pouvoirs publics (lorsque ces derniers les accusent d'être des occupants sans droit ni titre), proposant systématiquement des modes d'indemnisation de leurs consommations d'eau et d'électricité. Mais bien souvent les voyageurs se heurtent à des fins de non recevoir aussi lorsqu'ils présentent des dédommagements. L'impossibilité dans laquelle ils se trouvent de solder leur

⁴⁵² « Ainsi, à Cuers, en 1622, il est payé 1 écu, 4 sous au capitaine Laurent Maille, lieutenant du capitaine Dodo, égyptien « pour esviter que la compagnie ne lougeast en ce lieu » ; à Saint-Zacharie, en 1626, une aumône est faite au capitaine Charles Dodo, conduisant une troupe de Bohémiens. (...) Plusieurs capitaines, du nom de La Grave, ont couru, comme Dodo, les routes de Provence, et parfois, comme lui, se faisaient remettre des sommes d'argent pour ne pas s'arrêter dans tel ou tel bourg. » (Vaux de Foletiers F., 1958 : 2-3).

⁴⁵³ Florence Weber dans sa préface à *l'Essai sur le don* (2012) rapporte que Mauss s'intéresse à la « théorie juridique du *nexum*, chose qui lie les contractants entre eux et qui, tout autant que le formalisme des gestes et des formules rituelles, fait la force du contrat. Le terme *nexum* désigne concrètement un « nœud » et plus précisément un gage, une chose gagée. » (Weber F., in Mauss M., 2012 : 35).

⁴⁵⁴ Depuis *l'Essai sur le don* de Marcel Mauss (1925) ce champ d'investigation n'a jamais cessé de susciter des analyses foisonnantes sur les enjeux sociaux de l'échange des biens (Weiner A., 1992 ; Bourdieu P., 1994 ; Godelier M., 1996 ; Godbout J., 2000, Caillé A., 2000 ; Zelizer V., 2005 ; etc.). Refusant d'analyser séparément la circulation des biens et la dimension symbolique du lien, la socio-anthropologie du don prend pour objet de recherche « ce qui circule entre les termes de la relation » (Godbout J., 2000 : 14).

dette – résultant des tensions et forces à l’œuvre du côté des pouvoirs publics – joue un rôle important dans le façonnement collectif de leur identité publique.

Le « nœud » de la halte est donc le point de raccordement aux ressources vitales qui intègre les voyageurs à l’ensemble de la communauté. Ce nœud engendre une tension ou plus exactement une distension entre deux logiques contraires d’intéressement qui vont susciter des formes d’enrôlement dans les deux « camps ». En effet, le balisage spatial de la halte des voyageurs s’opère par deux voies dissociées : la voie exogène consistant à investir des fonds publics pour repousser l’espace de la halte de la centralité urbaine, l’argent étant majoritairement destiné à financer la construction des réseaux de distribution pour y acheminer l’eau et l’énergie électrique ; et la voie endogène consistant à investir du temps et des moyens techniques et humains pour parvenir à « ouvrir une place » sélectionnée pour sa raccordabilité et la portabilité de son sol. La voie exogène propose le quadrillage et l’oubli, tandis que la voie endogène propose une « ponction » et l’attention.

Selon Michel Callon, l’intéressement recouvre l’ensemble des actions par lesquelles une entité (ici la chaîne d’acteurs publics allant des riverains aux représentants de l’Etat) « s’efforce d’imposer et de stabiliser l’identité des autres acteurs qu’elle a définis par sa problématisation » (Callon M., 1986 : 185). La réalisation des aires d’accueil ainsi que l’ensemble du dispositif de spatialisation des gens du voyage participent d’un effort public de stabilisation de l’identité voyageuse, à savoir une identité supposée pouvoir être démunie de son caractère imprévisible, « spontané ». Cette partie consiste à décrire la manière dont ce « spontanéisme » parvient à être renégocié et renouvelé dans un contexte où il tend à être réprimé.

Par « spontanéisme pragmatique » nous désignons l’ensemble des techniques et des actions notamment de communication et de médiation employées par les voyageurs pour préserver la part de spontanéité et d’imprévisibilité inhérente à leur mode de vie « sur le voyage » qui implique le rassemblement. En s’appuyant sur les travaux de Goffman, Daniel Céfai rappelle à juste titre que celui-ci ne peut être compris « à partir d’une opposition *a priori* entre le comportement spontané, imprévu et émergent et le comportement institutionnel, planifié et programmé » (Céfai D., 2007 : 656-657). Une part importante du spontanéisme pragmatique des voyageurs consiste à fournir à leurs interlocuteurs médiateurs, élus ou représentants de l’Etat des éléments d’anticipation de la halte (et du rassemblement) afin de gagner, par l’induction, une légitimité à maintenir une part de spontanéité. S’appuyant sur le cadre législatif qui oblige les communes à réaliser des aires d’accueil, le spontanéisme pragmatique consiste à redoubler cet effet d’injonction par une forme de communication institutionnelle visant à confirmer l’existence d’un aléa de halte voyageuse afin d’autoriser la survenue-même de cet aléa. Le *frame alignment*⁴⁵⁵ élaboré par David Snow et Robert Benford nous semble

⁴⁵⁵ L’usage que nous faisons du concept de *frame alignment* se distingue de celui qui est fait par les théoriciens des actions collectives puisque les voyageurs ne créent pas un mouvement « citoyen » ouvert mais cherchent une reconnaissance de leur « cause » en tant que minorité. Ainsi, l’alignement ne vise pas à proprement parler l’enrôlement

approprié pour analyser la manière dont s'opère la propagation de la cause voyageuse dans les instances publiques.

Le spontanéisme pragmatique est un positionnement, dont les groupes de grands passages ont la prérogative, qui consiste à s'allier avec les représentants des pouvoirs publics autour du balisage de la halte (qui devient une activité conjointe) en vue d'influer efficacement pour acter publiquement du principe même de la halte voyageuse. Pour saisir plus précisément ce qu'opèrent les gens du voyage lorsqu'ils pratiquent le spontanéisme pragmatique, nous avons recours aux analyses en termes de *réseaux* et *appareils* que Jacques Godbout emprunte à Vincent Lemieux (Godbout J.T., 2000 : 9-11). Jacques Godbout rappelle que l'appareil se définit par le fait d'avoir « un *public*, c'est-à-dire un ensemble d'individus qui entretient un rapport d'*extériorité* à l'organisation, sans lui être complètement étranger. (...) Tout appareil consacre d'ailleurs une part importante de son énergie à gérer ses rapports entre l'intérieur et l'extérieur, parce que ces rapports sont en état de tension perpétuelle. » (Godbout J.T., 2000 : 10). A l'inverse, les réseaux fonctionnent à partir de « processus de régulation qui s'adressent à un ensemble de membres » (Godbout J.T., *ibid.*) et reposent donc sur l'autorégulation. « Cette absence de rupture producteur-usager qui caractérise les réseaux est inhérente au modèle communautaire » précise Godbout (Godbout J.T., 2000 : 10-11). Le spontanéisme pragmatique procède donc d'une forme d'enchevêtrement entre l'appareil et le réseau par l'institution du lien entre décideurs publics et « responsables » voyageurs afin de parer aux « contre-cadrages »⁴⁵⁶ déployés par les pouvoirs publics pour reporter ou spatialiser la halte voyageuse. Ce positionnement par le spontanéisme pragmatique initié par le mouvement évangéliste et traduit par des techniques et outils de communication a révolutionné la prise en compte de la halte des voyageurs dans l'espace public. Ces techniques d'alliance avec les tenants du système sédentaire permettent d'asseoir la légitimité et l'intégrité des espaces voyageurs. Ce spontanéisme pragmatique conforte donc la tendance à la publicisation et ajoute la dimension du cadrage de la halte (par le travail du sens). Il s'inscrit dans ce que David Snow et Robert Benford désignent par « cadrage de pronostic » qui consiste en une « anticipation des conséquences d'une action et de transformation de la situation. » (Snow D., 2000 : 158). Nous considérons que ce spontanéisme pragmatique participe d'une forme de gouvernementalité voyageuse.

En instituant un dispositif de communication permettant aux représentants de l'Etat et aux agents des collectivités de disposer d'éléments factuels pour anticiper la halte, les voyageurs créent des conditions favorables à la négociation de leur présence au moment de la halte. Cette dimension du spontanéisme

en tant que « recrutement » de nouveaux « voyageurs », mais bien plutôt un enrôlement dans le sens d'un pouvoir d'influence susceptible d'aboutir sur une décision favorable aux voyageurs.

⁴⁵⁶ Le contre-cadrage est défini comme l'ensemble des « efforts pour réfuter, ébranler ou neutraliser les mythes d'une personne ou d'un groupe, ses versions de la réalité ou son cadre interprétatif » (Benford R. et Snow D, 2012 : 242) à partir de la définition qu'en a donné Robert Benford dans sa thèse *Framing Activity, Meaning, and Social Movement Participation: The Nuclear Disarmament Movement*, thèse de doctorat, University of Texas (Austin), 1987, p. 75.

pragmatique tel qu'il est mis en œuvre par les voyageurs semble dénoter par rapport aux définitions qui ont été données au spontanéisme en sociologie. Le spontanéisme désigne en effet des mouvements autogérés qui ne cherchent pas à se rattacher à une institution politique extérieure et qui refusent toute forme d'institutionnalisation (Péchu C., 2009). Cette définition ne nous semble pas pouvoir s'appliquer pour les voyageurs tout simplement parce que le spontanéisme fait partie intégrante de leur mode de vie. Les voyageurs pratiquent d'une certaine manière un spontanéisme conventionnel dans le sens où il est transmis et qu'il participe d'une pragmatique du voyage.

« The difference between prior deliberation and the cognitive process associated with spontaneous action is that the latter is compressed in time » (Snow D. and Moss D., 2014 : 1123). Cette précision apportée par David Snow et Dana Moss nous conforte dans l'idée que la manière dont les voyageurs s'organisent pour « ouvrir une place » s'apparente à du spontanéisme, à la différence notable que leur action est guidée par la contrainte, voire l'urgence de s'installer quelque-part. D'une certaine manière, le spontanéisme tel qu'il est théorisé en sociologie laisse sous-entendre une dimension « inattendue » dans le choix qu'opèrent les acteurs de manière spontanée. Le caractère inattendu de la spontanéité telle qu'elle se décline chez les voyageurs nécessite une focale plus précise qu'une simple typologie de l'action, puisque les voyageurs sont *publiquement attendus* en tant qu'occupants sans droits ni titre. Le spontanéisme voyageur est donc paradoxal en ce qu'à la fois il n'est pas anticipé *là où il se déploie* (et peut avoir été orchestré cependant, y compris conjointement par les sédentaires et voyageurs) et que cette spontanéité de l'action est diligentée par un « cadrage de pronostic » (Snow D., 2000) qui l'autorise ou la légitime d'une certaine façon. Nous reviendrons sur ce nœud qui fait de la règle de droit un instrument du spontanéisme pragmatique. Mais, à ce stade de notre développement, nous sommes déjà autorisés à nous interroger sur le fait de savoir s'il ne s'agirait pas là d'une forme de jeu. Ainsi, si les riverains ne cessent d'invoquer l'impact négatif et les bouleversements de leur quotidien que comporte la halte voyageuse, pour les voyageurs ce « dérangement » est routinier. L'action spontanée des voyageurs n'est donc pas univoque, mais plutôt « double-face » (routine / événement ; vécu actif / vécu passif...). Ce qui n'enlève rien au fait que les voyageurs aient continuellement à gérer des événements imprévus. Sur ce plan là, ils se situent dans un rapport d'égalité avec les décideurs publics dont la légitimité tient au fait qu'ils engagent leur responsabilité dans la gestion de l'imprévu et de l'aléa sur leur territoire de compétence. Ces deux types d'acteurs se rencontrent et se confrontent par une friction (Tsing A., 2005) qui se caractérise par une gestion de l'imprévu selon des intérêts opposés, à savoir que le choix « gagnant » de l'un tend à pénaliser l'autre dans son domaine de « responsabilité ». Ce qui s'ébauche au fil de notre raisonnement n'est autre qu'une forme de règle qui semble être opérante à chaque fois que les voyageurs s'installent quelque-part, à savoir la proscription du don, qui n'est autre qu'une composante du jeu nous rappelle Jacques T. Godbout. Ainsi, souligne-t-il « pour que le jeu conserve un sens (...) il ne doit pas y avoir de don. (...) Car

le don supprime tout intérêt au jeu. Il dissout le jeu et constitue en outre une injustice pour les autres joueurs. » (Gobdout J. T., 2002 : 286).

Ainsi, en admettant qu'il s'agisse d'un jeu, le spontanéisme conserve toute sa force de dramatisation et de canalisation du dénouement, l'enjeu consistant pour les joueurs à se maintenir *en lien* par une alternance de tours de fondés sur la confiance ou la méfiance. A la fois, le voyage se caractérise pleinement par ce spontanéisme dans l'esprit des voyageurs puisque beaucoup considèrent que la création des aires d'accueil participe de l'extinction de leur mode de vie. En même temps les pouvoirs publics appréhendent prioritairement ce spontanéisme misant essentiellement sur les moyens d'en venir à bout par la spatialisation de la halte tout en forgeant des conditions (durée limitée de séjour) pour que cette épreuve-sanction puisse être rejouée ailleurs, sur un autre territoire. Les voyageurs sont-ils une « variable d'ajustement » *intéressante* dans d'autres jeux d'acteurs publics ? Quelle est la nécessité publique de maintenir un tel jeu ? Quant aux voyageurs, tous attestent qu'ils doivent être en mesure de constituer des groupes suffisamment importants pour parvenir à « *continuer le voyage* », c'est-à-dire qu'il s'agit de s'auto-organiser pour parvenir à maintenir le spontanéisme comme moteur du mode de vie voyageur. L'usage qu'ils font de la loi Besson pour asseoir le spontanéisme pragmatique n'est-il pas un jeu « dangereux » ? « *On a fabriqué un monstre* » me dit un jour Marc Béziat, le délégué général de l'association ANGVC, à propos de la loi Besson et des contradictions dans lesquelles elle propulse les voyageurs amenés à la fois à critiquer et redouter la généralisation des aires d'accueil et à réclamer leur multiplication.

Nous allons voir plus précisément comment s'opère ce spontanéisme pragmatique et quels sont les aspects de la halte qui sont balisés et contrôlés au travers de cette forme de coopération et de co-encadrement de la halte voyageuse. En effet, ces techniques que nous décrivons relèvent selon nous d'un spontanéisme en ce qu'ils ne cherchent pas à cadrer tous les effets de la « halte » mais à institutionnaliser le lien avec les pouvoirs publics afin de garantir de meilleures conditions politiques pour la halte. Cette précision est déterminante pour comprendre la logique initiée par les voyageurs dans ce qui s'apparente à un co-balisage de la halte.

[II.1.1. Le balisage de la halte](#)

Rappelons d'abord, pour cerner le contexte dans lequel le spontanéisme pragmatique apparaît, que les voyageurs se trouvent dans la position la plus inconfortable puisque s'ils formulent une demande préalable auprès de la commune convoitée, non seulement ils essuient des refus mais de surcroît ils se retrouvent écartés par des systèmes d'entrave disposés à l'entrée des terrains communaux qui conviendraient à leur installation (stades, parkings ou espaces verts...). Nous avons là une première forme de blocage qui empêche le déroulement du séjour dans des conditions sereines – du moins rationnelles – impliquant la mise à disposition de services à la hauteur des besoins exprimés et des possibilités de s'entendre sur un dédommagement. Mais la rationalité, la bonne entente, la « bonne intelligence », la coopération... ne sont pas les principes qui

guident l'attitude des élus sur le dossier « gens du voyage », y compris lors des réunions préfectorales visant à anticiper leur arrivée. Ce dossier est par principe « houleux », conflictuel, injuste ou scandaleux. Ils se mettent donc rapidement en colère, et déploient tous les moyens en termes de communication pour que cela se sache⁴⁵⁷. Une simple anecdote – parmi tant d'autres vécues alors que nous étions médiatrice – peut sans doute illustrer ce point. Lors d'une réunion organisée en Préfecture en 2010 – et présidée par le Préfet lui-même – afin d'anticiper l'arrivée des groupes de grand passage, je pris la parole pour faire quelques rectificatifs à la suite d'une allocution du maire de Lattes qui affirmait qu'il était en conformité avec la loi Besson et qu'il attendait donc du préfet qu'il fasse preuve de plus de fermeté face aux installations irrégulières sur sa commune. Mes précisions fondées sur des observations de terrain attestaient que l'aire qui avait été validée officiellement sur Lattes était en effet rendue indisponible et inutilisable en l'état et ne pouvait être comptabilisée parmi les équipements disponibles⁴⁵⁸. De fait, nous observions chaque année des disfonctionnements dans la mise en service de cet équipement (non électrification, absence d'alimentation en eau, dispositifs d'entraves) que nous qualifions d'« aire alibi » du fait que sa fonction première était non pas d'accueillir dignement des gens du voyage mais de permettre au maire de solliciter le concours de la force publique en cas d'installation illégale de gens du voyage.

⁴⁵⁷ Quelques événements récents tels que celui du maire de Wissous qui s'est présenté armé d'un sabre pour s'opposer à l'installation d'un groupe de gens du voyage (Gérald Moruzzi, « Après son intervention au sabre face à des gens du voyage, le maire de Wissous s'explique », *Le Parisien*, 11 avril 2018), ou celle des élus démissionnaires pour contester d'avoir à gérer l'installation de gens du voyage sur leur territoire (Sarah Pécanté, « Rontignon : démission en chaîne au conseil municipal, les élections partielles ne sont plus très loin », *Sud Ouest*, 9 août 2018 ; Caroline Lioult, « Gens du voyage : les élus de la communauté d'agglomération de Grasse reçus à la sous-Préfecture », *France 3 régions*, 12 juillet 2018 : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/grasse/gens-du-voyage-elus-communaute-agglomeration-grasse-recus-prefecture-1511641.html>) illustrent une forme routinisée de communication politique articulée à partir de la présence des gens du voyage.

⁴⁵⁸ L'aire validée par les services de l'Etat pour une capacité de 150 caravanes (du fait d'une imprécision de la circulaire n°2001-49/UHC/IUH1/12 du 5 juillet 2001 concernant la superficie requise pour ces équipements) ne pouvait en réalité accueillir qu'une cinquantaine de caravanes sur une superficie de 1,5 hectares. De surcroît, l'aire a été, depuis son ouverture en 2007, régulièrement rendue inutilisable soit par défaut d'entretien, soit par inaccessibilité de l'aire. Ce qui a conduit le tribunal administratif de Montpellier à annuler deux arrêtés de mise en demeure du préfet de l'Hérault adressés à des gens du voyage installés sur la commune de Lattes (TA Montpellier, décision n° 0902648 du 17 juin 2009 et TA Montpellier, n° 1203053 du 13 juillet 2012), au motif « qu'en estimant que les gens du voyage pouvaient stationner sur cette aire d'accueil, de fait inutilisable, le préfet de l'Hérault a commis une erreur manifeste dans l'appréciation de la situation des gens du voyage de passage sur la commune de Lattes » et condamnait l'Etat à payer mille euros aux requérants (TA Montpellier, décision n° 0902648, 17 juin 2009).



Photo 21 : Blocs en béton (13 juillet 2011)



Photo 22 : Buttes de terre (14 octobre 2011)

(Lattes, systèmes d'entrave de l'accès à l'aire de grand passage, collection personnelle, 2011)

Lors de cette réunion, le maire de Lattes activa alors le micro qui se situait devant lui et déclara de façon abrupte : « *Monsieur le Préfet, je vais balancer un skud !* ». Cette menace adressée à mon encontre devant une assemblée d'élus locaux, majoritairement masculine, appela une interruption immédiate de la part du Préfet qui ne le laissa pas terminer et profita de cette agression pour souligner la difficulté de la mission qui m'était confiée. A la suite de cette allocution, le maire de Lattes se leva de son fauteuil et quitta la salle d'un air ostensiblement outragé. Cette anecdote est loin d'être la seule à témoigner de la prévalence de l'émotion dans la gestion de ce « dossier » qualifié à juste titre de « sensible ». Il arrive fort heureusement que des séjours se passent sereinement et dans la bonne entente, mais lorsque cela se produit, les élus et riverains ne manquent pas de signaler leur étonnement dans le sens d'une « agréable surprise » insinuant qu'il s'agit là d'une exception. Il y a donc une sorte de règle tacite qui prélude à toute installation de gens du voyage sur un territoire, c'est celui de leur rejet qui s'exprime au travers d'une métacommunication (Bateson G., 1977) dont les élus ont la prérogative. Cette règle a vocation à effacer le contexte effectif (de pénurie d'espaces d'accueil) dans lequel surgit le campement pour ne faire apparaître – par une forme de cadrage – que son caractère illégal et le sentiment d'injustice au travers duquel l'élu se met en scène. Comme nous l'avons souligné, tous les dispositifs visant à anticiper la halte voyageuse non seulement interviennent « en bout de course » mais ils procèdent d'une logique de spatialisation qui atteint rapidement ses limites du fait d'un phénomène de saturation des aires, d'extension de la taille des groupes et parfois d'incompatibilité entre les groupes. Ce sentiment d'exaspération exprimé par les élus est donc corrélé au fait qu'ils se trouvent en situation d'impuissance confortée par la divergence manifeste entre l'intérêt général et l'intérêt voyageur qui se traduit par une faible fréquentation des aires au bénéfice du stationnement spontané.

Nous avons nous-même, en tant que médiatrice, recouru à la logique de l'induction pour garantir une meilleure efficacité de nos interventions professionnelles. En effet, lors de ma prise de fonctions en 2004 et

durant toute l'année qui a suivi, je me suis évertuée à appliquer une méthodologie d'intervention qui s'est avérée contre-productive. Cette méthodologie reposait sur une idée de collaboration « en bonne intelligence » avec les pouvoirs publics. Elle impliquait que pour toute sollicitation de la part des gens du voyage nécessitant de s'installer sur une commune, mon travail consisterait à contacter en amont les communes visées par les voyageurs pour leur demander de mettre à disposition un terrain afin de les accueillir provisoirement⁴⁵⁹. Nous nous adonnions à une méthodologie naïve, nous ne le savions fort bien, mais qui devait apporter la preuve de son inefficacité pour que l'ensemble des partenaires impliqués dans la médiation (services de l'Etat essentiellement) admette la nécessité de s'ajuster à la réalité des pratiques voyageuses plutôt que de s'évertuer à s'aligner sur une conduite morale. Ainsi, progressivement, la médiation intégra cette dimension du cadrage de pronostic consistant à anticiper et optimiser des conditions de négociation de la halte.

Ce changement de position est intéressant à analyser à travers le prisme du *frame alignment* développé par David Snow. D'une certaine manière, en tant que médiatrice, j'étais contrainte de m'aligner sur la position en vigueur dans le monde du voyage pour que mon travail puisse continuer à avoir du sens. Cette question de la « politique de la signification » (Snow D. and Benfort R., 2012 : 224) est primordiale dans l'approche de la *frame perspective* développée par David Snow. Cette construction du sens accordé à mon travail de médiatrice initia donc le basculement « du côté des voyageurs » qui me fut reproché par la suite et qui se solda par une éviction de ma candidature à ma propre succession au poste de médiatrice départementale des gens du voyage en 2014. L'induction a donc un véritable effet subversif dans la mesure où sa fonction principale est d'équilibrer le rapport de forces afin d'octroyer la possibilité aux voyageurs de décider par eux-mêmes des conditions de la halte. Quel est l'enjeu, pour la médiatrice que j'étais, de s'aligner sur cette position voyageuse ? Tout d'abord, les voyageurs ne délèguent pas leur pouvoir. Celui-ci procède de leur présence sur le territoire, laquelle est indissociable du « cadre social » (Goffman E., 1991 : 31) qui l'anime. Le premier travail du médiateur consiste à traduire ce cadrage et les « actions pilotées » qui en découlent. « Celles-ci soumettent l'événement à des « normes » et l'action à une évaluation sociale fondée sur des valeurs d'honnêteté, d'efficacité, d'économie, de sûreté, d'élégance, de tact, de bon goût, etc. L'agent doit prêter attention à toute une série de choses qui portent conséquence, assurer un contrôle correctif continu, veiller que l'action ne soit pas bloquée ou déviée de manière inattendue et s'imposer un effort particulier pour la redresser. Les actions pilotées impliquent des motifs et des intentions qu'on attribue à un agent dès lors qu'on veut comprendre le cadre social qu'il met en œuvre » (Goffman E., 1991 : 31). Le problème auquel sont confrontés les voyageurs est que le cadre social à partir duquel ils agissent est imperceptible pour les sédentaires qui appliquent leur propre cadre social pour interpréter l'action consistant à forcer l'ouverture d'un terrain. Tout l'intérêt de la médiation, pour l'Etat, est bien de convoquer au sein des instances de décision *la*

⁴⁵⁹ Rappelons qu'en 2004 et 2005, seules deux aires d'accueil (Montpellier et Lunel) étaient ouvertes dans le département de l'Hérault.

parole du terrain sans s'encombrer de dialoguer avec, s'il l'on peut dire, la polyphonie ou cacophonie présumée des acteurs. Comme le souligne habilement Yves Palau, c'est bien l'Etat qui a le plus d'intérêt à déployer, au travers de la médiation, une idéologie anti-étatiste qui lui permet de sonder au plus près les palpitations du terrain pour tenir sa posture républicaine. « La figure est alors celle d'un Etat arbitre entre des forces auxquelles il ne se substitue pas, mais avec lesquelles il s'accorde. Il devient le médiateur social par excellence adossé à un tout autre modèle politique que celui proposé par la conception républicaine de la puissance publique. Le paradoxe d'une idéologie anti-étatiste confiant à l'Etat le rôle de médiateur n'est pourtant qu'apparent. Elle peut confier ce rôle parce que dans cette perspective, celui-ci se trouve réduit à une instance parmi d'autres de la nouvelle architecture institutionnelle ; laquelle repose pour l'essentiel sur la décentralisation, voire le fédéralisme et le principe de subsidiarité. L'Etat n'est plus au sommet, il n'intervient qu'en tant que dernier recours, l'essentiel de l'action publique se situant au niveau local. » (Palau Y., 1996 : 619). Le bien-fondé de mon travail de médiation consistait donc en une véritable approche du terrain, qui reposait sur une relative autonomie d'action et de parole canalisée par la préservation des relations de confiance aussi bien du côté de mes interlocuteurs de la Préfecture, que du côté des voyageurs. Il s'agissait donc non seulement de comprendre les contraintes auxquelles ces différents acteurs étaient exposés, mais aussi de faire en sorte de les traduire afin qu'elles puissent être prises en compte dans leurs décisions respectives. Le balisage de la halte n'est ni une prérogative des sédentaires, ni une prérogative des voyageurs ; mais procède d'une double logique : les uns et les autres agissant à partir de leur propre cadre social. L'enrochement correspond à une volonté de préserver des espaces publics, tandis que les déplacements de rochers ou bris de cadenas répondent à un besoin d'acquiescer un espace « viable ».

Les voyageurs disposent de leurs propres critères pour sonder si les conditions environnementales, sociales, culturelles ou économiques sont réunies pour pouvoir s'établir en un lieu. Ainsi, Jeannot qui figure parmi les doyens de notre terrain d'enquête, nous rapporte ses souvenirs en insistant sur cette première forme de balisage encore très présente consistant à « s'éloigner des sédentaires » :

« Avé les sédentaires, on s'éloignait. On s'éloignait parce que bon... ils tenaient pas trop qu'on... qu'on rentre dans les villages. Voyez. Alors on était, voyez... un peu repoussés. Voyez, alors bon... on n'avait pas le choix. Il nous fallait les bords des rivières pour le bois, pour faire le manger et tout. Pour se laver et tout... voyez à l'époque. Bon heu... ça c'était important. Pour pêcher... le poisson. Voyez. »⁴⁶⁰

Cette conception naturaliste, qui alimente toute une forme de « nostalgie du voyage » chez beaucoup de voyageurs, bien qu'elle eut été et qu'elle soit encore pour certains très présente n'est pas exclusive d'une vie plus urbaine et prolétarienne comme le souligne Jeannot :

« Des fois on se garait sur les bords de routes sur des trucs comme ça où 'ce qu'on pouvait parce que

⁴⁶⁰ Entretien du 23 septembre 2011.

bon heu... voyez. (...) Parce que on a travaillé, j'ai travaillé beaucoup à Montpellier, dans le bâtiment aussi, voyez. Et, heu... La nouvelle mairie de Montpellier, le Polygone, c'est nous qu'on l'a monté. Voilà, voyez. On était là-bas, avé les caravanes tout ça. Voyez. À La Grande Motte aussi on a eu travaillé. Voyez. »⁴⁶¹

Les voyageurs, largement invisibilisés dans la comptabilisation des travailleurs par des processus de segmentation (Le Marchand A., 2007), ont ainsi participé à la constitution d'une « armée de réserve industrielle », l'habitat mobile produisant alors selon Arnaud Le Marchand « une externalité positive en reliant des mondes de productions » (Le Marchand A. 2007). Le travail est ainsi autre forme de balisage de la halte particulièrement déterminant dans la vie des voyageurs. Les voyageurs ont conservé une appétence pour ces espaces indéterminés et inaboutis particulièrement désertés par les sédentaires. Nombre de mes interventions en tant que médiatrice eurent lieu en effet sur ou à proximité de chantiers de construction, particulièrement des zones d'activité ou des zones de lotissement. Ces espaces éphémères sont attractifs pour les voyageurs en ce qu'ils répondent à une première exigence de distanciation des espaces de vie sédentaires et une nécessité de raccordement : ils constituent un balisage de la halte par l'effet d'aubaine (Bernardot et al., 2016b).

II.1.1.1. Le balisage par la nature du sol

Les voyageurs passent de plus en plus de temps à repérer un espace pour s'installer, du fait de l'urbanisation : « *Il est tellement venu maintenant qu'on construit partout, on bâtit partout qu'y a plus vraiment d'opportunité d'essayer à stationner même en bordure des villes ou des villages, donc on est très proches mêmes des habitations, donc ça devient difficile* »⁴⁶². J'ai donc été mobilisée de manière importante pour les seconder sur cette tâche importante de leur mode de vie lorsque j'étais médiatrice. Deux aspects primordiaux guident le choix d'un terrain : la possibilité de se raccorder à l'eau à partir d'une borne incendie et la portabilité du sol qui varie selon les saisons. Un sol goudronné sera privilégié l'hiver, tandis que l'été les groupes préféreront s'installer sur des terrains enherbés. Beaucoup de voyageurs locaux souffrent en effet l'été de la réverbération de la chaleur sur un sol qui n'est pas fait pour vivre dessus mais pour circuler. Les voyageurs qui sont contraints de séjourner sur des espaces goudronnés dépensent ainsi beaucoup d'eau pour faire baisser la température ainsi que l'explique Frédéric⁴⁶³, le gestionnaire du terrain familial de Pignan, à une résidente :

« F : (...) C'est le goudron qui sèche super vite... heu... voilà c'est... Puis des tuyaux comme ça heu... l'investissement serait plus intéressant si y achetaient des petits karshers. On sait qu'un kasher ça consomme quatre fois moins que un tuyau d'arrosage quoi. Ça coûte plus cher à l'achat mais en économies c'est vite rentabilisé donc heu... c'est... voilà, c'est la politique qu'on met en place. On essaie de leur faire comprendre heu... Vaudrait mieux nettoyer quasiment soit très tôt l'matin, soit très

⁴⁶¹ Ibid.

⁴⁶² Entretien du 22 septembre 2011 avec Cagnou.

⁴⁶³ Le nom a été modifié

tard le soir. Que de c'temps là automatiquement heu...

S : Ça sèche trop vite.

F : Ben c'est pas c'est que... bon déjà ça sèche, mais heu... t'as un retour de chaleur qu'est énorme derrière... parce que t'arrose, ça sèche très vite et après t'as toute la chaleur qui remonte du sol, et c'est là qu'vous avez encore plus chaud quoi. »⁴⁶⁴

Ainsi la saisonnalité est une variable importante dans le balisage des conditions de la halte. Lorsque j'allais avec ma voiture rechercher des terrains pouvant convenir pour l'accueil de groupes de grand passage, je prenais soin de les arpenter à pied, pour vérifier qu'ils étaient « praticables ». Une multitude de paramètres écologiques sont mobilisés dans le choix d'un lieu de halte. Une fois qu'un point d'eau a été identifié, il s'agit de s'attarder sur la nature du sol pour s'assurer de sa portabilité garante du maintien de la mobilité, et donc de la sécurité des habitants, en cas de risque majeur (incendie, inondation...). Lorsque l'herbe est trop haute, les groupes demandent généralement à ce que le terrain soit fauché, craignant notamment la présence de serpents. L'hiver, sur les places désignées ou sur les « gadoues », les voyageurs redoutent plutôt les rats qui peuvent être très envahissants comme par exemple sur la « Zac des Eaux Blanches » à Frontignan où l'espace voyageur est situé au bord d'un canal, près de la voie ferrée et en contrebas d'un rond-point.

Dans le cadre des grands passages qui se déroulent l'été, le balisage de la halte portait essentiellement sur la question de l'enherbement du terrain qui est une variable scrupuleusement examinée par les voyageurs lorsqu'ils recherchent ou visitent des terrains qui leur sont proposés par les médiateurs. Une part de mon travail consistait à anticiper les refus des aires de grands passages par les responsables des groupes qui déclinaient les propositions de terrains trop poussiéreux. La question de l'enherbement (mentionnée dans fiche technique de l'association Action Grand Passage jointe à la circulaire ministérielle de préparation des stationnements estivaux) figurait régulièrement dans les échanges que je pouvais avoir avec la Préfecture ou mes collègues de la DDTM à qui je faisais des retours de visites sur le terrain, comme par exemple dans ce mail qui concerne le projet de réalisation de l'aire de grand passages de Vias :

« Ils n'ont pas prévu d'ensemencement. D'après les responsables paysagistes de la CAHM⁴⁶⁵, l'herbe devrait repousser d'elle-même sur le terrain... Ils ne veulent pas mettre une couche de terreau qui risquerait de rendre le terrain moins stable en cas de pluies... »⁴⁶⁶

J'étais également amenée à apporter une preuve macroscopique pour retranscrire au mieux la « réalité » du terrain et non pas se fier à un simulacre de verdissement lié à une photographie prise de loin. Ainsi, ce 13 juillet 2010, alors que je visitai l'aire de Lattes pour savoir s'il était possible de la proposer à un groupe de

⁴⁶⁴ Entretien du 10 juin 2014. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Terrain_Familial_Pignan_sortie

⁴⁶⁵ Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée.

⁴⁶⁶ Extrait d'un mail adressé le 13 novembre 2010 à la DDTM de l'Hérault suite à un rendez-vous avec les responsables de l'accueil des gens du voyage à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM).

grand passage, je pris cette photo avec mon jeu de clé pour se faire une meilleure idée de l'état de l'enherbement du terrain :



Photo 23 : *Semis classique*



Photo 24 : *Enherbement sauvage*

(Aire de grand passages de Lattes, collection personnelle, 13 juillet 2010)

Sporadique et irrégulière, la nature du sol de l'aire de Lattes laissait supposer une absence d'arrosage et un risque d'endommagement du terrain dès la première installation d'un groupe. Cette question de l'enherbement fut une réelle problématique dans une région réputée pour sa sécheresse. Au point que, sur le conseil d'un agent de la DDTM avec qui je fus amenée à traiter de ce problème pour le projet d'aire de grand passage de Mauguio, je pris attache avec un pépiniériste spécialisé dans les gazons rustiques. Celui-ci me mit sur la piste du « parking perméable », souvent aménagé sur des sites touristiques tels que le Pont du Gard épargnant ainsi des visiteurs des nuages de poussière liés au déplacement incessant des véhicules. Mais la question du coût des travaux demeurait un frein insurmontable, sans compter que la pousse d'un gazon ensemencé par boutures (tel que le recommandait le pépiniériste) pouvait s'avérer plus longue qu'un semi classique et risquerait donc de retarder la date d'ouverture de l'équipement. Or les élus et services de l'Etat avaient pour habitude de « s'activer » peu de temps avant l'arrivée des groupes et validaient souvent les aires de grand passage sans réelle prise en compte de cette question pourtant cruciale de l'enherbement.

Ainsi je me retrouvais parfois dans l'obligation d'aller faire du « repérage » d'aires officiellement validées par les pouvoirs publics, afin d'apporter la preuve que l'ouverture de l'équipement était prématurée, comme ce fut le cas le 26 juillet 2013 à Sérignan :



Photo 25 : Aire de grand passage de Sérignan (collection personnelle), le 26 juillet 2013.

Au delà de l'enherbement c'est la nature du sol qui est importante à observer pour les voyageurs. La circulaire publiée chaque année par le ministère de l'Intérieur pour la préparation des grands passages rappelle que « les aires de grand passage, y compris les aires provisoires, doivent être installées sur des terrains stabilisés permettant la circulation et le stationnement de la caravane et de son véhicule tracteur, y compris par temps de pluie ». Mais la question de la stabilisation du sol n'est pas appréhendée de la même manière par les sédentaires et les voyageurs. Ainsi, les gestionnaires de l'aire de Vias ont choisi de faire éprouver empiriquement la nature du sol à leurs élus, afin de les convaincre de la nécessité d'aplanir le terrain pour éviter que les voyageurs ne le refusent au motif qu'ils risqueraient de « casser leur matériel ». En effet, un nombre important d'équipements d'accueil pour les gens du voyage sont réalisés sur d'anciennes vignes dans le département de l'Hérault. Or, pour les aires de grand passage, les agents des services techniques des collectivités procèdent à un simple arrachage des vignes avant de tasser et ensemercer le sol omettant de prendre en compte la fragilité technique des attelages conçus pour rouler sur des routes goudronnées. A l'œil nu, les voyageurs perçoivent les sillons des anciennes vignes qui sont de véritables détracteurs pour leur « matériel ». En juillet 2010, les gestionnaires de l'aire de Vias à la CAHM, ont donc proposé à leurs élus de venir « rouler » sur l'aire de grand passage pour se rendre compte de l'effet que produit sur le véhicule la traversée d'un terrain qui conserve les traces de ces sillons. Ce tour de manège – au sens propre du terme – mettant à l'épreuve les suspensions du véhicule de la CAHM et le balancement des corps des décideurs publics, permis d'obtenir de la manière la plus efficace des travaux de terrassement et d'aplanissement du sol pour le rendre réellement praticable aux convois de fourgons et caravanes. Ainsi, cette variable matérielle de

l'habitat mobile exerce une pression importante dans la détermination du choix des espaces d'accueil par les gens du voyage.

Par conséquent, les sédentaires récalcitrants à l'installation d'un groupe de grand passage sur des terrains jouxtant leurs habitations choisissent aussi cette focale du traitement du sol en vue de dissuader les installations de campements sur des terrains appropriés pour l'installation des groupes de grand passage. Certaines communes qui avaient connu par exemple des installations sur des terrains agricoles dont elles sont propriétaires ont décidé l'année suivante d'y ensemer des cultures pour éviter toute installation. Il s'agit là d'une possibilité d'action qui passe relativement inaperçue et ne peut être cataloguée comme offensante pour les gens du voyage. Mais dans l'urgence certaines communes n'hésitent pas à avoir recours aux labours explicitement répulsifs pour les groupes de gens du voyage, comme ce fut le cas à Agde en juillet 2010, alors qu'un groupe de grand passage composé de 180 caravanes était installé sur le Cap d'Agde. Le maire avait saisi le juge pour demander l'expulsion du groupe malgré le fait qu'une obligation d'accueil des groupes de grand passages pesait sur sa commune depuis l'approbation du schéma départemental d'accueil des gens du voyage de 2003. Cette photo a été prise alors que j'étais avec le responsable du groupe en quête d'un autre terrain qui pourrait satisfaire leurs besoins d'accueil sur la commune :



Photo 26 : Sillons de labours fraîchement réalisés, terrain communal, Agde (collection personnelle), 19 juillet 2010.

L'espace entre les sillons de labour, fraîchement réalisés, laisse supposer un acte délibéré d'empêcher une quelconque installation de véhicules et caravanes. Un autre moyen mis en oeuvre pour parvenir à une levée du campement, consiste en la menace d'« ouvrir les vannes », notamment proférée publiquement par

Cyril Meunier, le maire de Lattes⁴⁶⁷, en vue d'inonder le terrain de 2,5 hectares ouvert sur sa commune le 2 juin 2013 par un groupe évangélique de 83 caravanes (qui avait demandé au préalable à être accueilli sur la commune de Montpellier⁴⁶⁸). La méthode consistant à pointer le risque de l'enlèvement consécutif à une inondation (volontaire ou involontaire) du terrain où sont installés les caravanes est récurrent dans nos échanges avec les élus qui l'emploient de manière préventive pour lever leur imputabilité en cas d'incident, tout en espérant qu'il suffise à faire fuir les voyageurs qui décideraient (en acteurs responsables) de lever le campement par eux-mêmes. A l'argument mobile, stratégique et subversif, s'oppose l'argument liquide, menaçant et envahissant. Evoluant sans cesse dans un contexte d'hostilité, les voyageurs sont amenés à être d'une part toujours très réactifs face aux aléas et d'autre part très vigilants sur les intentions qui gouvernent de telles mises en garde. Voici comment nous rapportions – dans un mail adressé à notre interlocuteur de la DDTM – la manière dont un groupe dut faire face, en plein épisode pluvieux, à une nouvelle menace d'« ouverture des vannes » sur le territoire de Montpellier cette fois-ci :

« Je suis passée à Bonnier de la Mosson puisque j'avais reçu un appel hier soir à 23h30 et que je n'étais pas parvenue à joindre le responsable depuis. Voilà ce qu'il s'est passé hier soir : voyant les pluies diluviennes j'ai contacté la police nationale pour qu'elle envoie une patrouille vérifier que le groupe n'était pas en difficulté étant donné que le terrain est en zone inondable (ça vers 21h). La PN me dit qu'elle envoie une patrouille. En fait, m'a raconté le pasteur, les premiers à être venus sur place sont les policiers municipaux (que j'avais tenté de joindre avant d'appeler la PN, mais le numéro du COC de Montpellier ne répondait pas). Et ces policiers municipaux, figures-toi ils n'ont rien trouvé de mieux à faire que d'alerter (il devait être 22h30 - 23h) les familles qui étaient installées devant le château et leur ont demandé de partir en toute urgence. Pourquoi ? Eh bien parce qu'ils allaient "ouvrir les vannes" !!! Alors premièrement, il n'y a pas de vannes sur ce secteur et deuxièmement, ils n'ont même pas été capable de comprendre qu'il y avait encore 30 à 40 caravanes installées plus loin derrière le château (dont la caravane du pasteur référent). Le pasteur est allé voir les abords de la Mosson et a observé qu'elle ne montait pas aussi vite que ça. Des familles avaient en toute hâte attelé les caravanes avec les enfants à réveiller et tout le bazar pour quitter le terrain. Il a réussi à calmer les troupes. De mon côté j'ai reçu un appel de la police nationale vers les 22h qui me disait que je devais les rappeler pour cette mission "hautement stratégique" (c'est les mots qu'ils employaient dans le message, ça calme hein ??) mais sans me dire qu'il y avait un risque ou quoi que ce soit. J'ai eu ce message simplement ce matin, je les ai rappelés et il n'y avait rien de spécial... Pour l'histoire des vannes, Ailly⁴⁶⁹ me confirme qu'il n'y en a pas dans ce coin là et interprète ça comme une répercussion directe

⁴⁶⁷ « Mais j'inonde le terrain parce que ils n'ont pas à rentrer sur un terrain communal ou un terrain privé sans autorisation » déclarait le maire au journaliste qu'il l'interrogeait avant d'ajouter « je crains qu'à force de ne pas intervenir au niveau de l'Etat, on monte les communautés les unes contre les autres et que ça s'finisse à coup d'fusil, et là quand on aura des morts d'un côté comme de l'autre ça s'ra aussi catastrophique. Et bien là, donc on arrêtera de me poser les questions sur la légalité ou (dodelinant) « est-ce que c'est normal d'inonder un terrain ? », « est-ce que c'est normal de mettre des pierres, de fermer les terrains, de refuser l'accès à ces braves gens ? » ». (Cf. <https://www.youtube.com/watch?v=n0Q7x4pzKzA>).

⁴⁶⁸ La commune de Montpellier doit réaliser deux aires de grand passage, non réalisées à ce jour. La commune de Lattes disposait quant à elle d'une aire de grand passage d'1,5 hectares et impropre à l'usage, que nous qualifions d'aire alibi.

⁴⁶⁹ Le nom a été changé. Il s'agit de l'adjoint au chef du bureau des cabinets du Préfet, qui était mon interlocuteur principal au sein de la Préfecture.

de la mise en scène médiatique de M. Meunier. (...) Voilà pour les nouvelles du front. »⁴⁷⁰

Cette réponse par la menace d'« ouvrir les vannes » est on ne peut plus explicite sur la perception et le ressenti suscité par l'arrivée des voyageurs. Là, en lieu et place des discours visant à canaliser, rationaliser, enrayer la crise, tout se prête au contraire à « rejouer » en sens inverse la scène inaugurale du débordement, qui prend cette fois-ci la forme du déferlement, soit une forme « sauvage » de débordement, quelque-chose qui ne peut plus être « contenu » et qui se transmet également dans la manière dont je relate l'épisode montpelliérain à mon interlocuteur de la DDTM. À débordement, déferlement oblige pourrions-nous dire pour reprendre la sémantique hydraulique que Marc Bernardot analyse dans ses potentiels tout aussi créatifs que monstrueux (Bernardot M., 2018).

Les élus ou agents des collectivités vont aussi jusqu'à intercéder auprès des propriétaires pour neutraliser les terrains susceptibles de pouvoir accueillir les gens du voyage. Monsieur Henri⁴⁷¹ l'un de derniers exploitants agricoles de sa commune, trouve ses parcelles régulièrement occupées par des groupes de gens du voyage avec lesquels il parvient la plupart du temps à s'arranger. Alors que je le rencontrais en tant que médiatrice, il souligne à juste titre le malaise qu'il ressent de se retrouver devant le fait accompli :

« H : Déjà, plutôt que d'avertir le propriétaire par l'intermédiaire d'une municipalité ou de la police municipale en l'occurrence, cette capacité de dire à quelqu'un voilà « vous vous êtes responsables des gens du voyage aujourd'hui, avertissez les propriétaires avant qu'ils soient avertis par la population » quoi, parce que c'est vraiment beaucoup plus dérangeant. Sur la façon, moi je trouve que c'est plus du tout la même chose. Quand vous êtes sur le fait accompli et qu'on vous dit « voilà, ils sont déjà là », alors que si on vous disait deux jours avant « voilà ils vont arriver », à la limite ça permet déjà quelque part aussi de pouvoir anticiper un peu les événements.

G : Ben en fait, ce qu'on observe c'est que quand on prévient...en tout cas les municipalités... parce que moi je n'ai pas forcément accès justement aux particuliers. J'aimerais bien hein, ça serait plus simple pour moi... « tiens tel terrain il peut convenir ». Mais malheureusement quand je fais la démarche auprès de la municipalité... c'est arrivé, y'en a certaines qui me donnent les coordonnées, mais parfois je les obtiens pas quoi.

H : Vous les obtenez pas.

G : Voilà. Et heu... et les municipalités par contre ce qu'elles font en général quand je me fais connaître à elles et que je leur dis « voilà j'ai repéré quelques terrains ». Donc on voit par exemple quel terrain. Bon bah après, systématiquement dans la semaine qui suit heu... y'a des tranchées... y'a... que se soient des terrains privés ou pas quoi...

H : Ben moi, c'est un p'tit peu ce qui se passe là, puisque la municipalité de Balaruc-le-Vieux m'a fait une proposition d'achat maintenant.

G : Ah, sur ce terrain là ?

⁴⁷⁰ Extrait d'un mail adressé le 10 juin 2013 au chef du service habitat et urbanisme de la DDTM de l'Hérault.

⁴⁷¹ Le nom a été modifié.

H : Voilà...

G : Ah d'accord.

H : Alors ils m'ont dit « voilà, nous on a une problématique sur ce terrain »... Ils ont un projet sur ce terrain qui serait un projet je pense qui serait directement lié aux problèmes d'inondation de la vallée du village, contrairement à des terrains qu'on remblaie, pour déblayer, enfin pour décaisser des terrains aujourd'hui on n'a besoin d'aucune autorisation de la police des eaux et encore moins d'un permis de construire, donc on pourrait très bien décaisser ce terrain pour recevoir justement le surplus d'eau de la Vène. Donc je pense que c'est par rapport à ça qu'y m'ont contacté quoi. Voilà. Alors je pense qu'ils se disent que peut-être que s'ils sont propriétaires du terrain ils en auront la maîtrise et ça leur permettra après d'agir à leur convenance...

G : Donc là c'est un terrain qui fait quelle surface là ?

H : C'lui là fait 6 hectares. Donc ils m'ont... ils m'ont demandé la municipalité... je les ai rencontrés je vous l'ai dit, mardi ou mercredi dernier je crois, mercredi dernier... Et la municipalité par l'intermédiaire de Monsieur Challon⁴⁷², l'adjoint au Maire, on m'a tout simplement demandé si dans un premier temps, on pourrait au moment où la récolte sera moissonnée, essayer de s'arranger pour labourer le terrain le lendemain de façon à ce que justement on puisse empêcher les gens du voyage de venir s'installer quoi. »⁴⁷³

Cet agriculteur, qui s'accommode peu ou prou de la présence des gens du voyage tout en regrettant le manque d'anticipation des pouvoirs publics, nous décrit donc plusieurs étapes stratégiques (labours, achat) déployées par la municipalité pour reprendre la maîtrise de l'usage du terrain et éviter qu'il continue d'être utilisé par les gens du voyage.

Madame R., adjointe aux affaires sociales de la commune de Gigean, accompagnée de madame A., la directrice du centre communal d'action sociale, nous rapporta un autre type d'action engagée, cette fois-ci, par des riverains qui eurent raison du projet d'installation d'un groupe de gens du voyage sur cette commune :

« R : Dernièrement y'a des caravanes qui devaient s'établir... venir, traverser Gigean et rester quelques jours sur place. On a l'habitude de les voir venir, on les connaît bien, on connaît leurs habitudes. Heu... ils nous avaient prévenu à l'avance en plus. On devait les installer sur un terrain vague... heu... le stabilisé, celui qu'on appelle « le stabilisé » là, tout près de la zone d'activité. Quand les gens de la zone d'activité ont su ça, ils ont mis des clous sur tout le terrain.

A : La révolution...

G : Non !

R : Ouai.

G : Ils ont mis des clous ! Ah j'avais jamais vu ça encore...

⁴⁷² Le nom a été modifié.

⁴⁷³ Entretien du 27 mars 2012.

R : Pour les empêcher...

G : ...les dissuader.

R : Ouai... du coup on les a prévenus, on leur a dit « écoutez, désolé, mais... »... »⁴⁷⁴

Toutes ces stratégies de mise en échec de la halte, lorsqu'elle est annoncée ou prévisible, participent d'une dynamisation du spontanéisme, qui peut également s'accommoder des effets d'aubaine lorsqu'il s'agit de trouver un espace approprié. Ainsi, Paul Aroni nous relate la manière dont lui et son fils sont parvenus à négocier l'installation de leur groupe de grand passage sur une pâture qui devait, ou tout du moins pouvait, être fauchée :

« Voilà, ils s'ont arrangés [la commune et le propriétaire], ils avaient pas un terrain... bon la commune... le gars il a tondu l'herbe, il dit « ça y est, vous pouvez venir ». Il s'a fait ses balles de foin et pis, ils nous ont... Tous les ans on y va dans son champ... »⁴⁷⁵

Ces arrangements entre agriculteurs et voyageurs sont monnaie courante dans la négociation de l'espace de vie voyageur. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Mais ce qui est intéressant dans la manière dont les agriculteurs appréhendent les installations de gens du voyage c'est le relatif « détachement » qu'ils expriment vis-à-vis de l'acte d'accaparement de la terre, préférant se focaliser sur l'impact de la présence voyageuse sur leurs récoltes. Voyageurs et agriculteurs semblent partager l'idée précapitaliste d'une possibilité de mise en circulation des acteurs sur la terre, au gré de leurs besoins. Paysans et voyageurs ont chacun à leur manière recours au droit de « tenure » sur la terre, pour des raisons différentes. En effet, encore aujourd'hui la majorité des agriculteurs exploitent des terres dont ils ne sont pas propriétaires⁴⁷⁶. La terre, pour les voyageurs comme pour les agriculteurs s'apparente à un agent susceptible de satisfaire des besoins de subsistance (nourriciers et économiques pour les uns et habitables pour les autres). Par ailleurs, les agriculteurs, régulièrement exposés aux risques climatiques, semblent appréhender les installations de gens du voyage sur leurs champs comme un aléa qui va jusqu'à être intégré dans une conjoncture saisonnière. Ainsi, monsieur Henri, dont les terrains agricoles sont, comme nous l'avons dit, régulièrement utilisés par les gens du voyage (dont Paul Aroni et son groupe) depuis 2007-2008, évoque quelques difficultés auquel il doit faire face :

« H : On a un terrain de 6 hectares qui vient d'être labouré c'te semaine, on se dit là ils vont pas s'y installer. Et en même temps là on a semé y'a environ 2 mois, on a un terrain qui porte, et on se dit, voilà, est-ce qu'on a fait une bêtise en labourant à côté alors qu'y a rien [« de semé »] ? Parce que maintenant qu'est-ce qui risque de se passer ? Au lieu d'aller là-bas ils vont venir ici. Ça c'est du blé.

G : Le blé ils vont quand même pas...

⁴⁷⁴ Entretien du 29 avril 2015.

⁴⁷⁵ Entretien du 11 juin 2015.

⁴⁷⁶ « En 2013, un quart seulement des exploitants agricoles de France métropolitaine sont propriétaires de la totalité de leurs terres » (INSEE, *Tableaux de l'économie française*, Insee Références, Edition 2017, p. 160).

H : Ah moi ils se sont installés plusieurs fois sur des champs de luzerne hein !

G : des champs de luzerne ?

H : Ah oui. Sur ces champs de luzerne, c'est vert, y'a un beau tapis, y'a pas de poussière quand on roule en voiture. Ah là, c'est des dégâts... Là vous re-semblez. Vous labourez tout, l'année d'après vous re-semblez. »⁴⁷⁷

Monsieur Henri intègre donc l'externalité négative que représente les gens du voyage dans ses réflexions corrélées à la programmation de ses travaux agricoles. Propriétaire de plusieurs parcelles qu'il cultive par intermittence, il laisse clairement entendre que le labour sur l'une des parcelles (nonensemencée) aurait pu attendre [la fin de la saison voyageuse] afin de préserver celle qu'il a semée en blé d'une éventuelle destruction par l'installation d'un groupe.

Enfin, pour terminer sur les enjeux entremêlés dans les terrains voués à l'accueil des gens du voyage, il est intéressant de pointer à quel point l'état du sol tel qu'il est laissé après un passage est considéré comme un indicateur de l'appartenance sociale des groupes. Les responsables des groupes de grand passage n'hésitent pas à mettre en cause les pratiques associées à des catégories professionnelles et sociales dévalorisées (au travers du ferrailage) pour récuser l'usage des aires de grand passage par les « petits groupes locaux » qui voyagent à 15-20 caravanes et se trouvent en position d'être exclus à la fois des aires d'accueil et des aires de grands passages :

« Alors si on commence à occuper les endroits qui initialement sont faits, d'après la loi, pour les aires de grand passage et qu'on accueille eh bien parce que la commune n'a pas répondu, les communes ou les collectivités locales n'ont pas mis en place dans la totalité au niveau du schéma départemental eh bien disons les terrains qui devaient être mis à disposition et que ces terrains là vont servir à mettre les quinzaines de caravanes qui restent à caser quelque-part, vous vous doutez bien que on n'avancera jamais sur les aires d'accueil parce que on va se servir de ces terrains là comme un alibi pour mettre ces caravanes. Et pis d'un autre côté quand les gens du voyage vont venir, le terrain sera limé. Limé pourquoi ? Parce que les gens qui vont s'y installer ont un mode de vie tout à fait différent. On va accueillir un mode de vie sédentaire ! Sur ces aires de grand passage, donc il peut y avoir du déferrailage, il peut y avoir des gens qui ont un mode de vie sédentaire ! Et qui vont prendre ces terrains de grand passage. Donc il faut que les terrains de grand passage restent initialement comme la loi le prévoit pour les grands passages et non pas pour pallier aux manquements des petits groupes, avec une réglementation qui démarre d'une partie de l'année à une autre partie de l'année. »⁴⁷⁸

L'empreinte laissée au sol par les usagers est donc de nature à disqualifier l'image des gens du voyage que les évangélistes ont à cœur de réhabiliter. La norme du grand passage vient donc mettre à jour une certaine éthique du nomade qui consiste à ne pas laisser de trace de son passage. Ces petits groupes locaux dont le mode de vie est qualifié de « sédentaire » par ce voyageur représentant associatif, viennent donc mettre en

⁴⁷⁷ Entretien du 27 mars 2012.

⁴⁷⁸ Désiré Vermeersch, réunion de préparation des grands passages avec les médiateurs. Nevoy, 24 avril 2013.

péril tout le dispositif d'accueil tel qu'il a été co-élaboré avec les institutions publiques. Il traduit d'une certaine manière le risque de liminarité avec les sédentaires souvent évoqué par les responsables des groupes de grand passage et sur lequel nous auront l'occasion de revenir.

II.1.1.2. Le balisage par les écrits⁴⁷⁹

Une autre forme de balisage de la halte fonctionne à partir du support écrit qui permet une diffusion à grande échelle du planning des tournées de grand passage et un ajustement de la communication au format institutionnel. Ainsi, les responsables des groupes de grand passage envoient dès l'automne une série de courriers administratifs conçus selon un même modèle (mentionnant les noms des responsables ainsi que les besoins requis) visant à annoncer leur venue aux autorités publiques des territoires visés. Cette pratique a été instaurée par les pasteurs évangélistes positionnés en ambassadeurs de la modernité tsigane ; véhiculant le renouveau aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de leur communauté. En effet, dans les discours qu'ils énoncent lors des assemblées religieuses, les pasteurs parviennent à combiner l'intérêt communautaire et l'intérêt public en professant simultanément la sacralisation du peuple tsigane et l'éradication de pratiques qui portent le stigmate du mauvais tsigane (Loiseau G., 2009 : 17 ; Loiseau G. 2004). Ainsi, l'institutionnalisation de l'annonce de leur passage par le biais de l'association Action Grand Passage⁴⁸⁰ dans un mode de communication qui sied aux administrations et un langage qui suppose une forme de moralisation de la vie voyageuse, constitue une plus-value qui a contribué à « distinguer » ce type de campement par rapport aux autres, moins volumineux et qui pèchent par leur manque de représentativité.

Les évangélistes placent au premier plan les « écritures ». D'ailleurs, lorsque j'ai commencé à étudier le mouvement évangélique, en 1999-2000 à Bordeaux, j'ai rencontré le pasteur Duville⁴⁸¹, alors âgé de 50 ans, qui dans son récit du « réveil tsigane » pointa l'importance du « petit prospectus » qui établit cette transition, cette « conversion » du tsigane « ignorant » au tsigane « réveillé » :

« D : ... Le réveil parmi le peuple tsigane c'était en 1950, après une guérison miraculeuse heu... Un p'tit jeune qui devait mourir d'une pérétonique tuberculeuse qu'il avait. Et pis heu... donc ils ont écouté l'évangile, la parole de Dieu. Y'a un pasteur qui était là, un pasteur sédentaire, non pas

⁴⁷⁹ Une partie de ce sous-chapitre est tirée de mon article « Les « grands passages ». Une forme d'itinérance alternative à la spatialisation des gens du voyage », publié en 2009 dans le n° 28 de la revue *Le Sociographe*.

⁴⁸⁰ Cette association fut créée en 2010 suite à une demande explicite de l'Inspection générale de l'action sociale de ne plus voir figurer une connotation implicitement religieuse dans une organisation aussi proche de l'Etat. En effet, la circulaire n° NOR INTD1307138C du 23 avril 2013 du ministère de l'Intérieur fait référence à l'association AGP en précisant qu'elle est une émanation de l'association ASNIT. Précisons que l'ASNIT avait déjà été volontairement relookée en 1999 en vue de faire disparaître le « E » qui finalisait le sigle et renvoyait à sa dimension évangélique qu'elle a conservée et dont les protagonistes ne se cachent pas.

⁴⁸¹ Le nom a été modifié.

tsigane⁴⁸². Ils ont prié pour cette personne. Et puis donc cette personne était guérie. Et depuis ce jour les gens se sont tourné vers l'évangile et maint'nant nous avons une connaissance de l'évangile. Nous lisons la Bible qu'est la parole de Dieu, le Nouveau testament et nous essayons le plus possible de mettre en pratique la parole de Dieu... ce que que Jésus a dit « ne vous bornez pas mais mettez en pratique ». Hein, « ne vous bornez pas à écouter, mais mettez en pratique ».

G : Mais alors comment ils ont... heu... comment les Tsiganes ont eu accès à... enfin comment ça s'est passé en fait les liens entre ce pasteur qui n'était pas heu... tsigane, et les Tsiganes ?

D : Et bin, par un p'tit prospectus. Sur les marchés ils distribuent les prospectus et là donc cette Tsigane avait pris ce prospectus, l'avait mis dans sa poche. Et, un jour son enfant est tombé malade. Elle s'est souvenu de ce prospectus. Elle l'a ouvert et elle a été à cette adresse. Et là donc, ils ont découvert l'évangile et le... le réveil s'est fait parmi tout le peuple tsigane. Parce qu'auparavant on allait à Lourdes, aux Saintes Maries de la Mer... en faisant les grands folklores. Mais en réalité ce n'était que du folklore. Et là on a réalisé que donc l'évangile était vivant, que Jésus était vivant, c'que la Bible nous déclare que, au bout du troisième jour il est ressuscité. Alors donc, si il a ressuscité, c'est qu'il est vivant. Là c'est sans problème. On peut pas se voiler la face. On peut pas dire « c'est une religion ». Nous on dit que le Christ est ressuscité, le Christ est vivant. »⁴⁸³

Ce pasteur pointe ainsi l'importance de la pratique dont les grands passages constituent la part émergée de ce vaste mouvement de transformation de l'image du peuple tsigane. Les grands passages combinent en effet un double objectif de conversion et de publicisation : rendre audible, visible et accessible le changement opéré par le « réveil évangélique ». Ainsi, les chapiteaux sont conçus comme des espaces d'accueil « du public » aussi bien voyageur que sédentaire, souhaitant prendre part aux réunions de prières et prêches des pasteurs. J'ai eu à quelques reprises l'occasion, lorsque je rendais visite à des groupes évangéliques en début de soirée, de constater la présence de quelques voitures stationnées auprès du chapiteau. « *Les sédentaires viennent prier avec nous* » m'expliquaient les pasteurs. Certains allèrent même jusqu'à me relater que l'épouse du maire de la commune sur laquelle ils peinaient à obtenir des conditions décentes de séjour participa à l'une de ces réunions.

Les évangélistes se positionnent sur le même registre de langage que leurs interlocuteurs institutionnels en organisant des « réunions » (de prière), en désignant des « chargés de missions » (évangéliques) et en s'occupant de faire un « travail » auprès du peuple tsigane. Ainsi, le pasteur Duville que j'ai rencontré en 1999 lors d'une commission départementale consultative des gens du voyage en Gironde cherchait alors à se

⁴⁸² Il fait référence au pasteur Clément Le Cossec, connu pour son rôle dans la conversion des Tsiganes au mouvement évangélique en France. Si les Gadje qui travaillent de longue date avec les voyageurs connaissent bien ce nom, le pasteur Clément le Cossec est cependant peu cité par les pasteurs tziganes que j'ai rencontrés. Ces derniers focalisent davantage leur attention sur le fait qu'il s'agissait d'un pasteur « non tzigane ». Ce mouvement de conversion tire donc sa « force » de la médiation et de la traduction dont il procède entre le monde des Gadje et celui des Tsiganes. Nous avons développé ce propos dans un article tiré de notre mémoire de maîtrise « *Tsiganes* » et « *Chrétiens* » entre Autres (Université de Bordeaux II, 1999) dans lequel nous analysons la manière dont les discours et les mots des pasteurs venant caractériser la bipartition entre les Chrétiens et Le Monde viennent redessiner les contours des frontières et relations interethniques entre Tsiganes et Gadje (Loiseau G., 2004).

⁴⁸³ Entretien du 26 février 2000.

positionner auprès de la préfecture de Gironde pour être recruté en tant que médiateur départemental des gens du voyage. Impliqué en tant qu'aumônier dans les prisons, participant à de nombreuses réunions dans les collectivités locales, il était ce genre de pasteurs à être très impliqué localement :

« G : Et vous voyagez quand alors, surtout l'été ?

D : Eh bien en c'moment... On voyage en permanence mais bon, comme moi je suis chargé de mission maint'nant pour m'occuper des gens du voyage, pour les terrains tout ça. Bon, vous avez vu la fois qu'on s'était rencontré...

G : Ouai... ouai.

D : Heu donc maint'nant j'm'occupe avec la mairie de Bordeaux pour faire faire des terrains tout ça. Je m'occupe avec Gujan-Mestras⁴⁸⁴ pour faire des terrains, enfin sur toute la CUB⁴⁸⁵ hein j'm'occupe là. Donc ça prend énormément d'temps. Mais quand ce s'ra fini, après on reprend la route. »⁴⁸⁶

Maniant à la fois le verbe lors des réunions institutionnelles des différents échelons territoriaux (local, national et européen) et les jeux d'écriture des administrations, les pasteurs évangélistes aiment se référer au droit. Ainsi il n'est pas étonnant de retrouver dans les premiers courriers envoyés par l'association Vie et Lumière ou l'association ASNIT une référence à des « articles » qui rappellent les textes de loi ou les décisions de justice, semblant vouloir préciser ce qui s'apparente à un « code de conduite » évangéliste dont l'ensemble des grands passages garde l'empreinte. Dans un courrier qui était adressé à la préfecture de l'Hérault pour annoncer la venue d'un groupe, l'association Vie et Lumière se voulait rassurante en indiquant que « le but d'une mission évangélique n'est pas de se cacher derrière ce titre pour avoir un endroit où stationner » et en ajoutant dans son « article 3 » intitulé « devoir des interlocuteurs », que « des réunions spéciales jeunesse auront lieu le soir et à une heure spécifique pour permettre à la jeunesse de rester à l'intérieur de leur communauté » et fournissant le programme dans son article 4 et une « invitation » aux institutionnels dans son article 5.

⁴⁸⁴ Le nom de la commune a été modifié (il s'agit de la commune de résidence de notre interlocuteur).

⁴⁸⁵ Communauté Urbaine de Bordeaux.

⁴⁸⁶ Entretien du 26 février 2000.

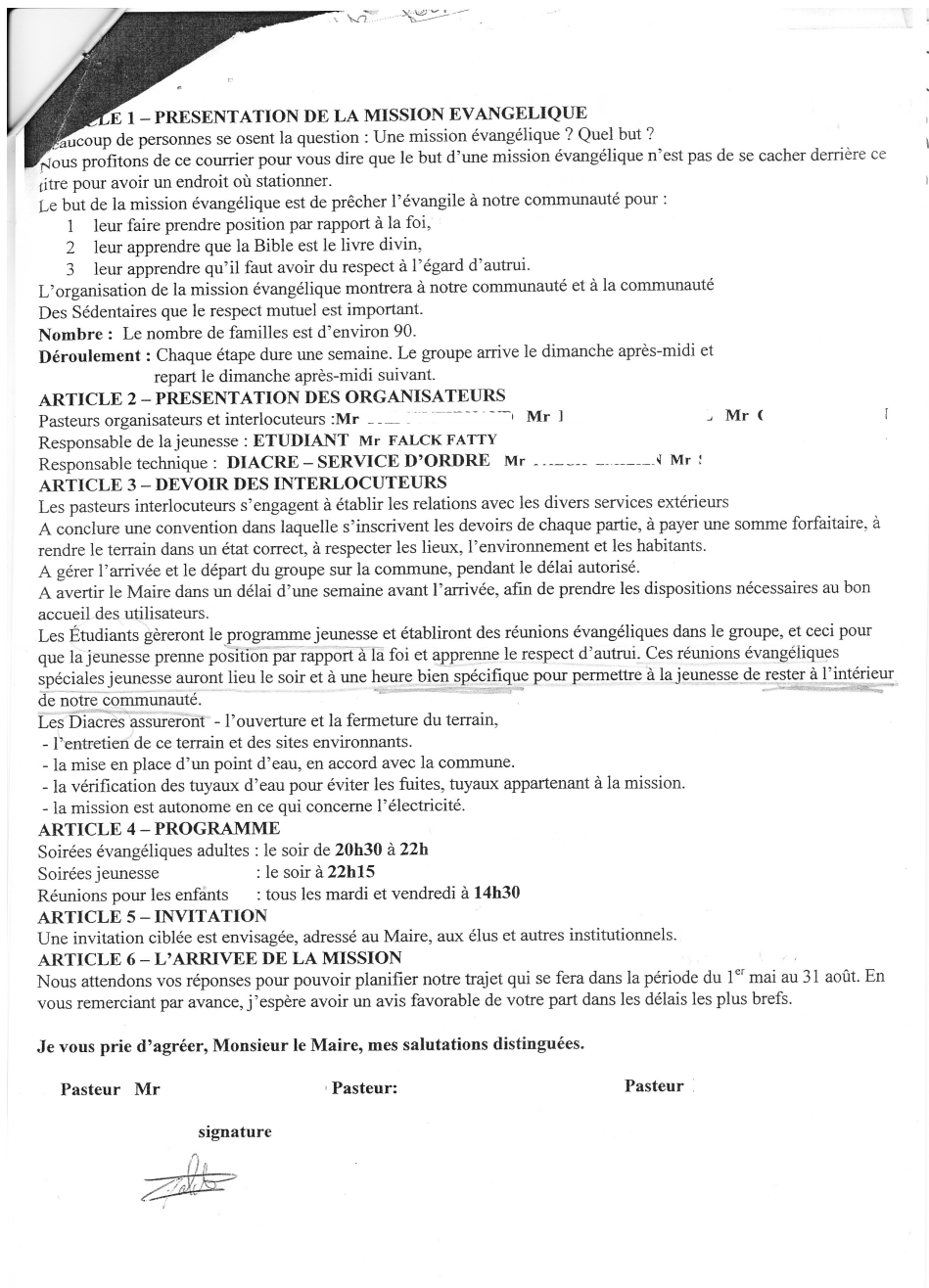



Illustration 27 : Extrait du courrier de l'association Vie et Lumière adressé Préfet de l'Hérault (12 janvier 2006)

Ces courriers d'annonce des groupes évangéliques se sont progressivement alignés sur un modèle standard présentant les besoins d'accueil, les dates de passages, les coordonnées des responsables et les communes visées. Ils font l'objet d'un travail spécifique au sein de l'association ASNIT (Association Sociale National et Internationale des Tsiganes) qui se présente comme la « vitrine sociale » de la Mission Evangélique Tsigane. La recrudescence de ce type d'itinérance en grand nombre au fil des années a conduit l'Etat à exiger (en 2010) la formation d'une structure associative qui ne se revendique pas explicitement du mouvement évangélique. Cependant, si le nom est passé de ASNIT à AGP (Action Grand Passage), la structure de l'association reste inchangée que ce soit au niveau des représentants ou du fonctionnement même de l'association qui reste exclusivement liée aux groupes évangéliques :

A.S.N.I.T
Association Loi 1901



FONDATEURS EN 1975:
HONORE Martin
SAMIER Jacques

PRESIDENT D'HONNEUR:
Georges MEYER

PRESIDENT:
Desiré VERMEERSCH
TEL. 06 07 34 60 21

SECRETARE:
Marie HEDERBAUM
TEL. 02 43 98 04 07

DIRECTEUR:
Jacques DUPUIS
TEL. 06 74 94 80 64

ACTION GRAND PASSAGE:
COORDINATEUR NATIONAL:
David MICHELET
R.P. 47339 – 29673 MORLAIX Cedex
Tel. 06 29 80 94 98

COLLABORATEUR :
David VINCENT
Tel. 06 27 91 46 75

REFERANT REGIONAL:
David MICHELET : TEL. 06 29 80 94 98
Basse-Normandie, Bretagne.
David VINCENT : TEL. 06 27 91 46 75
Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Ile-de-France, Lorraine.
Pierre MICHELET : TEL. 06 16 84 81 06
Langues-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes
Grégory OGEDA : TEL. 06 14 37 51 51
Auvergne, Centre-Val-de-Loire, Ile-de-France, Midi-Pyrénées
Frédéric DUPILLE : TEL. 06 82 87 22 42
Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Picardie
Swanny VOISIN : TEL. 06 27 42 24 95
Aquitaine, Limousin, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes

CONSEIL DE L'EUROPE:
FONDATEUR :
René ZANELLATO

COLLABORATEURS :
Desiré VERMEERSCH
Frédéric DUPILLE

DELEGUE NATIONAL:
Pierre MICHELET

ACTION JURIDIQUE:
Frédéric DUPILLE

Association Sociale Nationale Internationale Tzigane
Action Grand Passage :
Coordinateur National : David MICHELET : E-mail david.michelet@asnit.asso.fr
Collaborateur : David VINCENT : E-mail davidasnit@hotmail.fr
BP 47339 – 29673 MORLAIX Cedex

PREFECTURE DE L'HERAULT
ARRIVEE LE:
23 AVR. 2009

A l'Attention de Monsieur le Préfet
Préfecture de l' Hérault
34 Place des martyrs de la Résistance
34062 MONTPELLIER

BUREAU DU COURRIER

Monsieur le Préfet,

En notre qualité d'association sociale nationale développant un réseau de proximité avec toutes les familles de voyageurs et de membre de nombreux schémas départementaux, la Mission Evangélique Tzigane « Vie et Lumière » nous a mandatés pour coordonner les besoins en stationnement des groupes de caravanes animés par ses Pasteurs.

Aussi, nous vous informons que l'itinéraire suivi par nos(s) Pasteur(s) 06/2009 de l'Association Vie et Lumière, composé de 50 familles soit environs 80 caravanes, passe en date du 07 JUIN AU 21 JUIN 2009 sur votre commune de AGDE ou E P C I dont elle fait partie, je vous saurais gré de bien vouloir permettre la mise à disposition d'un terrain à cet effet avec EAU, EDF.

Un espace d'environ 2 hectares, non nécessairement aménagé, de style parking vert, herbage ou champ, serait susceptible de convenir parfaitement.

1/ conformément à la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des Gens du Voyage qui prescrit des aires de grand passage,
2/ au travail de prévention qui nous a été demandé par les Ministères afin de mieux gérer ces séjours,
3/ aux demandes que nous avons formulées lors des commissions sur les schémas départementaux des Gens du Voyage,
4/ et en raison des souhaits formulés par les Elus et les Préfets,
Nous souhaiterions que vous puissiez mettre à leur disposition un terrain pour cette période.

Enfin, nous vous proposons d'établir avec les Pasteurs désignés ci-dessus et sous leur responsabilité, le protocole de mise à disposition des terrains de grands passages défini par la lettre circulaire du 8 juillet 2003 des Ministres de l'Intérieur et de l'Equipement.

Cette organisation, en amont, nous permettant à tous, d'éviter des situations conflictuelles et de favoriser ainsi la reconnaissance mutuelle « Gens du Voyage – Sédentaires » et l'acceptation de nos différences.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations respectueuses.

Le. 4/18/2009(m/g/a)
Réf: M72A09N04

David MICHELET
Coordinateur National des Grands Passages

Copie
Aux Pasteurs
A Monsieur le Maire

Illustration 28 : Courrier type ASNIT (2009)

AGP

Action Grand Passage
Association Loi 1901
BP 50078 – 91223 BRETAGNE SUR ORGE Cedex

PREFECTURE DE L'HERAULT
16 NOV. 2010
COURRIER RESERVE

FONDATEURS EN 1975:
HONORE Martin
SAMIER Jacques

PRESIDENT D'HONNEUR:
Georges MEYER

PRESIDENT:
Desiré VERMEERSCH
TEL. 06 07 34 60 21

SECRETARE:
David MICHELET
TEL. 06 29 80 94 98

REFERANT REGIONAL:
David MICHELET : TEL. 06 29 80 94 98
Basse-Normandie, Bretagne.
David VINCENT : TEL. 06 27 91 46 75
Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Ile-de-France, Lorraine.
Pierre MICHELET : TEL. 06 16 84 81 06
Langues-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes
Grégory OGEDA : TEL. 06 14 37 51 51
Auvergne, Centre-Val-de-Loire, Ile-de-France, Midi-Pyrénées
Frédéric DUPILLE : TEL. 06 82 87 22 42
Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Picardie
Swanny VOISIN : TEL. 06 27 42 24 95
Aquitaine, Limousin, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes

CONSEIL DE L'EUROPE:
FONDATEUR :
René ZANELLATO

COLLABORATEURS :
Desiré VERMEERSCH
Frédéric DUPILLE

ACTION JURIDIQUE:
Frédéric DUPILLE

Association Loi 1901
Action Grand Passage
BP 50078 – 91223 BRETAGNE SUR ORGE Cedex

PREFECTURE DE L'HERAULT
16 NOV. 2010
COURRIER RESERVE

Monsieur le Préfet,

En notre qualité d'association sociale nationale développant un réseau de proximité avec toutes les familles de voyageurs et de membre de nombreux schémas départementaux, la Mission Evangélique Tzigane « Vie et Lumière » nous a mandatés pour coordonner les besoins en stationnement des groupes de caravanes animés par ses Pasteurs.

Aussi, nous vous informons que l'itinéraire suivi par les Pasteurs TI TEL. : 06/2011 de l'Association Vie et Lumière, composé de 80 familles soit environs 100 caravanes, passe en date du 12 JUIN AU 19 JUIN 2011 sur votre commune de AGDE ou E P C I dont elle fait partie, je vous saurais gré de bien vouloir permettre la mise à disposition d'un terrain à cet effet avec EAU, EDF.

Un espace d'environ 2,5 hectares, non nécessairement aménagé, de style parking vert, herbage ou champ, serait susceptible de convenir parfaitement.

1/ conformément à la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des Gens du Voyage qui prescrit des aires de grand passage,
2/ au travail de prévention qui nous a été demandé par les Ministères afin de mieux gérer ces séjours,
3/ aux demandes que nous avons formulées lors des commissions sur les schémas départementaux des Gens du Voyage,
4/ et en raison des souhaits formulés par les Elus et les Préfets,
Nous souhaiterions que vous puissiez mettre à leur disposition un terrain pour cette période.

Enfin, nous vous proposons d'établir avec les Pasteurs désignés ci-dessus et sous leur responsabilité, le protocole de mise à disposition des terrains de grands passages défini par la lettre circulaire du 8 juillet 2003 des Ministres de l'Intérieur et de l'Equipement.

Cette organisation, en amont, nous permettant à tous, d'éviter des situations conflictuelles et de favoriser ainsi la reconnaissance mutuelle « Gens du Voyage – Sédentaires » et l'acceptation de nos différences.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations respectueuses.

Le. 11/10/2011 (m.j.a)
Réf: M17A11N04

Pour le Président et par Délégation
Le secrétaire

Copie
Aux Pasteurs
A Monsieur le Maire

Illustration 29 : Courrier type AGP (2010)

Ainsi, ces courriers administratifs sont devenus une pratique courante, intégrée dans les préliminaires des grands passages, offrant de meilleures garanties aux pasteurs pour se défendre « une fois sur place » et des conseils avisés aux interlocuteurs publics pour l'accueil de ces groupes. En dix ans de médiation, nous avons donc observé une certaine évolution dans la formulation de ces courriers. Cependant la ligne directrice consistant à fournir aux responsables un appui juridique lors de la halte s'est confirmée sur le long terme bien au-delà du mouvement évangélique⁴⁸⁷. En 2013, Désiré Vermeersch, président de l'ASNIT et d'AGP, expliquait aux médiateurs invités à participer à la réunion annuelle de préparation des grands passages que la démarche des associations évangélistes avait été précisément de rétablir la chaîne des illégalismes en faisant la démonstration d'une capacité d'autogestion, et en faisant preuve de bonne volonté par une forme de coopération avec les pouvoirs publics :

⁴⁸⁷ Les associations et aumôneries catholiques des gens du voyage ont ponctuellement eu recours à ce type de courrier au début des années 2000, sans pour autant être aussi efficaces et aussi actifs que les associations de voyageurs évangéliques ou laïques. La structure hiérarchique de l'église catholique beaucoup plus rigide que chez les évangéliques influant probablement dans ce qui s'apparente à une réticence à la délégation de responsabilités aux croyants eux-mêmes.

« Au départ, on s'est dit « on va y aller par étapes ». Si on demande tout d'un coup et si on démontre pas nous mêmes qu'on est capables de faire quelque-chose, tout nous s'ra r'fusé. Donc on a dit, on va démontrer d'abord d'une part que c'est les collectivités locales et les mairies qui sont en porte-à-faux, que nous si on est hors la loi, c'est par voie de fait. Pour le démontrer, on avait été voir le ministère de l'Intérieur à l'époque. On avait dit au ministère de l'Intérieur « voilà, on est prêt à vous proposer une programmation. A travers cette programmation on va vous donner des identifiants. On va vous donner aussi des conventions qu'on est prêts à signer, on va vous démontrer aussi des dates auxquelles on va venir heu, à telle et telle date, on va vous donner toute la sécurité qu'ont besoin aussi les élus pour accueillir ce genre d'événement et on va vous démontrer que malgré toute cette bonne volonté, on n'aura pas d réponse ». Aujourd'hui comme j'vous l'dit, heu toute cette bonne volonté je dis pas qu'elle est vaine, mais aujourd'hui encore on a 90% de non réponse à tous les courriers qu'on envoie. Donc on a démontré que ce n'était pas nous qui étaients hors la loi. Mais on s'est dit, on va démontrer aussi, une fois de plus, que on va pas demander quelque-chose d'énorme. Alors on va essayer de s'autogérer soi-même. Et pour s'autogérer soi-même on va mettre nous mêmes des moteurs⁴⁸⁸ en place, des moteurs pour démontrer justement qu'on est capables heu, de peser le moins possible sur la commune. Tous ces efforts on les a faits au départ. On s'aperçoit que de toute façon pour l'instant, les efforts d'un côté, les efforts de l'autre, pour l'instant de notre côté sont vains. Il faut beaucoup convaincre je peux vous l'assurer aussi du côté heu... de tous ces groupes qu'il faut continuer à s'afficher d'une manière claire, bien que on est obligés quand on leur donne leur dossier, parce que heu... on a des piles de dossiers comme ça où on n'a pas d réponse, et leur dire « on continue quand même ». »⁴⁸⁹

Ces courriers d'annonce des grands passages fonctionnent désormais comme des accroches qui informent et alertent les pouvoirs publics à se « préparer » à l'arrivée des groupes tout en exposant non plus tant des arguments visant à rassurer les partenaires publics en charge de l'accueil, mais bien plutôt des « instruments » humains et matériels permettant le bon déroulement des grands passages.

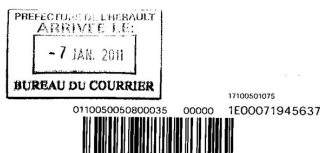
Des associations laïques de voyageurs se définissant par leur activité de commerçants ont vu le jour à partir de 2002-2003. Certaines d'entre elles, telles que Le Droit de Voyager ou SOS gens du voyage avec lesquelles nous étions amenés à traiter jusqu'en 2006-2007, n'ont pas perduré. Les deux grosses associations laïques qui demeurent aujourd'hui les plus influentes sont aussi celles qui revendiquent haut et fort le format du « grand passage » pour pratiquer leur itinérance, à savoir France Liberté Voyage et La Vie du Voyage qui sont deux branches d'une même pousse dont la scission politique s'est confirmée au fil des années et sur laquelle nous auront l'occasion de revenir dans le prochain chapitre.

⁴⁸⁸ Il fait référence aux groupes électrogènes.

⁴⁸⁹ Désiré Vermeersch, communication dans le cadre de la réunion de préparation des grands passages avec les médiateurs des préfetures et des collectivités locales, ainsi que plusieurs sénateurs. Nevoy, 24 avril 2013.



Association « France Liberté Voyage »
1, rue du Sentier - 86180 BUXEROLLES
Email : francelibertevoyage@yahoo.fr



Préfecture de l'Herault
34 place des Martyrs de la Résistance
34062 MONTPELLIER CEDEX 02

Poitiers, le 5 janvier 2011

Objet : demande de stationnement sur les aires de grand passage

Madame, Monsieur le Préfet,

Responsable d'un groupe de familles de « gens du voyage », j'ai l'honneur de vous solliciter, comme chaque année, pour la mise à disposition d'une aire de grand passage, au nom de notre association laïque.

En effet, comme le prévoit l'article premier de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et conformément à :

- la circulaire n°2001-49 UHC/UH1/12 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi précitée,
- puis à la circulaire n° 2003-43/UHC/DU/1/11 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage

chaque schéma départemental doit prévoir une (des) aire(s) de grand passage.

Au préalable, je vous saurais gré de bien vouloir m'indiquer ce qui est prévu dans votre département en la matière, en me retournant par courrier un exemplaire de votre nouveau schéma, s'il a été révisé. J'aimerais également savoir, à cette date, les aires qui sont effectivement réalisées et les responsables à contacter pour chaque site. A défaut, je vous demanderais de bien vouloir m'indiquer une solution transitoire et l'« interlocuteur privilégié » dont il est fait mention dans la circulaire de 2003 précitée.

Commerçants non sédentaires résidant en caravanes, nous exerçons notre activité professionnelle dans toute la France. Nous serons donc peut-être amenés à séjourner une quinzaine de jours dans votre département, décidant au fur et à mesure nos déplacements en concertation avec l'ensemble des personnes formant notre groupe. Nous tentons ainsi de préserver notre mode de vie, que nous ont transmis nos anciens. Dans la mesure du possible, nous annoncerons notre arrivée huit jours avant, vous indiquant alors un interlocuteur et le nombre de caravanes.

Je ne vous précise pas nos besoins en matière de stationnement puisqu'ils sont intégralement décrits dans la circulaire de 2003, qui prévoit également la signature d'un protocole avec la collectivité territoriale concernée. Notre association « France Liberté Voyage » se tient à votre disposition pour de plus amples renseignements. Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Préfet, l'expression de ma plus haute considération.

Président
Delaf

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

La Vie du Voyage

Association La Vie Du Voyage

BP211 - 91160 LONGJUMÉAU

Régi par la loi du 1^{er} juillet 1901

Email : lavieduvoyage@yahoo.fr



Longjumeau, le 05/02/2011

Objet : Demande de stationnement sur les aires de grand passage

Madame, Monsieur le Préfet,

Responsable d'un groupe de famille de gens du voyage, j'ai l'honneur de vous solliciter pour la mise à disposition d'une aire de grand passage, en herbé (décent pour y vivre).

En effet, comme le prévoit l'article premier de la loi n°2000-614 du 15 juillet 2000, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et conformément à la circulaire UHC/UH1/12 n°2001-49 du 15 juillet 2001 relative à l'application de la loi précitée, chaque schéma départemental doit prévoir une (des) aire(s) de grand passage.

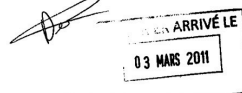
Commerçants non sédentaires résidant en caravanes, nous exerçons notre activité professionnelle dans toute la France. Nous serons donc peut-être amenés à séjourner une quinzaine de jours dans votre arrondissement, décidant au fur et à mesure de nos déplacements en concertation avec l'ensemble des personnes formant notre groupe. Dans la mesure du possible, nous annoncerons notre arrivée huit jours avant, vous indiquant alors un interlocuteur et le nombre de caravanes.

Je me permets de vous préciser nos besoins en matière stationnement : un espace approprié à la saison, la scolarisation de nos enfants, le raccordement à l'eau, à l'électricité et le ramassage des ordures ménagères. Nous proposons de signer une charte d'accueil avec les communes concernées : il s'agit d'un engagement sur les dates d'arrivée et de départ ; le respect des lieux et du voisinage et le règlement des frais de séjours.

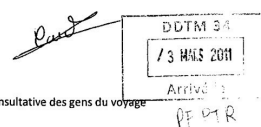
Nous espérons recevoir une réponse favorable pour ne pas en arriver comme Bordeaux l'année dernière, vous devez faire face à vos obligations.

Notre association La Vie du Voyage se tient à votre disposition pour plus de renseignements. Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération.

- Président



- Vice-Président



Membre de la commission nationale consultative des gens du voyage

Illustration 30 : Courrier France Liberté Voyage (2011)

Illustration 31 : Courrier La Vie du Voyage (2011)

Toutes deux signent de la main de leurs Présidents ces courriers et indiquent dans une annexe une liste de responsables qui sont membres de l'association et qui peuvent être contactés par les destinataires de ces courriers. Sauf si un médiateur est missionné pour préparer l'arrivée des groupes de grand passage, les responsables de ces groupes prennent attaches environ deux semaines avant leur arrivée avec les interlocuteurs de l'Etat pour vérifier les conditions d'accueil sur le territoire où ils souhaitent s'installer. À défaut de parvenir à avoir un interlocuteur susceptible de leur répondre, ils s'appuieront sur ce courrier pour justifier qu'ils avaient annoncé leur venue plusieurs mois à l'avance.

En faisant de leurs installations des événements dans le monde des gadjé, en se rendant visibles et en maîtrisant les modalités de leur visibilité, les groupes de « grand passage » parviennent à faire oublier ce qui, pour les familles qui les composent, est essentiel, à savoir la réhabilitation de sphères où le regroupement spontané redevient possible, et où donc l'intimité voyageuse (qu'elle soit familiale ou communautaire) est protégée. La loi Besson, lorsqu'elle traite des « grands passages », respecte parfaitement l'esprit de ces rassemblements communautaires, en ne prévoyant guère plus de moyens que ceux mobilisés dans le cadre de grandes manifestations publiques, si tant est que ces lieux doivent être « accessibles en tant que de

besoins »⁴⁹⁰. Or, ce besoin ne peut émerger sans la sollicitation des représentants communautaires qui sont ainsi d'emblée positionnés comme interlocuteurs incontournables. D'où la nécessité de mettre les moyens sur la création du lien avec ces responsables, et donc de postes de médiateurs départementaux. Ainsi, les « grands passages » illustrent la manière dont la dimension communautaire a pu à la fois être étayée par une politique publique et en même temps servir complètement à sa mise en œuvre. Si les gadjé sont toujours « maîtres des lieux », avec les « grands passages » les voyageurs tsiganes deviennent instigateurs du lien.

C'est à Nevoy, près de Gien dans le Loiret, que cette institutionnalisation du lien atteint son paroxysme. Ce rassemblement annuel de plusieurs milliers de caravanes organisé pendant une semaine en avril par la Mission évangélique tsigane, constitue le point de départ des 90 missions itinérantes. Croyants ou non, les tsiganes qui se rendent à ce grand rassemblement ressentent une certaine jubilation à se retrouver dans ce qu'ils aiment comparer à une « ville de voyageurs ». A Nevoy, le centre de cette ville éphémère est situé autour du chapiteau, près duquel on trouve des services de première nécessité, tels un bureau de poste et une permanence sociale de l'ASNIT installés dans des préfabriqués, ou encore un camion qui fait office de boulangerie :



Photo 32 : Voyageurs boulangers lors du grand rassemblement de Nevoy, avril 2013 (crédit : Alexandra Frankewitz)

Lors de ce rassemblement on observe une autre forme de balisage qui s'opère en interne cette fois-ci par l'intermédiaire de tracts qui sont distribués aux voyageurs sur le campement. Les pasteurs responsables, parfois simplement désignés par leurs surnoms, appellent les voyageurs à se joindre à leurs « tournées » en

⁴⁹⁰ Cf. Titre IV.2 de la circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000.

proposant divers types de prestations susceptibles d'être appréciées par les familles, tels que la mise en place d'un « service d'ordre », la délivrance d'autorisation aux membres rejoignant le campement venant restreindre l'engouement affiché de « bienvenus à tous », la possession d'un groupe électrogène signifiant une plus grande autonomie dans le choix des terrains, ainsi que la présence de musiciens ou d'orchestres pour animer le culte, ou encore l'organisation de réunions pour « la jeunesse ».

PASTEURS RESPONSABLES

JEPHÉTÉ 06 78 69 26 25	DJEF 06 33 72 38 58	SAMUEL 06 24 89 37 53	NENE 06 69 73 19 85	MARCEAUX 06 62 66 58 21	BÉBÉ 06 89 86 21 45
---------------------------	------------------------	--------------------------	------------------------	----------------------------	------------------------

Vie et Lumière

2008 GRANDE TOURNÉE

Mat. 11V28 venez à moi, vous tous qui êtes fatigués et chargés et je vous donnerai du repos.

Départ de Gien le 4 mai 2008

MAI	<p style="text-align: center;">Musicien-pianiste</p> <p style="text-align: center;">SERVICE D'ORDRE</p> <p>ROCKY : responsable en placement DAVID : responsable eau VEILLARD : responsable moteur MATHIEU : responsable places SAMUEL : responsable mairie CHRISTOPHE : responsable chapiteau NATHAN, DAVID, JASON, RINGO Bienvenue à tous Place avec autorisation</p>
<p>↳ Du 4 au 11 mai : CHATEAUROUX</p> <p>↳ Du 11 au 18 : LIMOGES</p> <p>↳ Du 18 au 25 : PERIGUEUX</p> <p>↳ Du 25 au 1^{er} juin : MARMANDE</p>	
JUIN	
<p>↳ Du 1^{er} au 8 juin : MONT-DE-MARSAN</p> <p>↳ Du 8 au 15 : BIARRITZ</p> <p>↳ Du 15 au 22 : MIMIZAN-PLAGE</p> <p>↳ Du 22 au 29 : ARCACHON</p>	
JUILLET	
<p>↳ Du 29 juin au 6 juil. : BORDEAUX LAC</p> <p>↳ Du 6 au 13 : ROYAN</p> <p>↳ Du 13 au 20 : LA ROCHELLE</p> <p>↳ Du 20 au 27 : ST-JEAN-DE-MONT</p>	
AOÛT	<p>Du 1^{er} septembre au 30 octobre</p> <p style="text-align: center;">GRANDE MISSION PARIS-VINCENNES</p> <p style="text-align: center;">Groupe Electrogène pour 100 caravanes et branchement d'eau</p>
<p>↳ Du 27 juil. au 3 août : LA BAULE-LES-PINS</p> <p>↳ Du 3 au 10 août : SAINT-MALO</p> <p>↳ Du 10 au 17 août : GRANDVILLE</p>	
DIRECTION LA CONVENTION	

Jude 23 : "arrachez-en d'autres en les arrachant du feu"

Illustration 33 : Tract de promotion d'une tournée de grand passage distribué à Gien (collection personnelle), 2008.

Ces tracts qui recensent les différentes étapes de la tournée permettent de constater une forme de calibrage du format même du grand passage. Constitués de groupes pouvant compter jusqu'à 150 ou 180 caravanes, la durée des séjours ne dépasse jamais deux semaines au même endroit. La proposition est donc celle de la concentration des voyageurs sur des durées limitées et correspond à une certaine exigence des sédentaires hantés par le spectre du « débordement ». Mais ces prospectus qui témoignent d'une organisation presque millimétrée du voyage, disent aussi que cette menace du débordement plane sur chacun de ces groupes au point que certains d'entre eux désignent des responsables chargés de « placer » les familles sur le campement en plus de procéder à une forme de sélection par la réputation (qui est cependant bien plus vive chez les groupes de commerçants itinérants que chez les groupes religieux) et par une contribution financière qui reste l'information manquante sur chacun des tracts que nous avons pu récolter. Selon nos estimations, cette contribution financière est établie à la semaine et semble être de l'ordre de 50 euros par famille avec des

ajustements à la hausse ou à la baisse selon leurs capacités financières, et selon le degré d'inclusion que les responsables souhaitent établir.



Illustration 34 : Deux tracts de tournées distribués à Gien, collection personnelle, 2008.

Les deux tracts ci-dessus permettent d'observer que certaines « missions »⁴⁹¹ se suivent à une distance d'environ une heure en voiture. Les grands passages sont une « actualité » de la présence voyageuse en France : une présence en acte et en même temps une actualisation saisonnière de l'existence d'une minorité caractérisée par son mode de vie. Nous voyons par exemple en comparant deux autres tracts récoltés cette année 2008 que les trois « missions » prévoient de circuler en formant une boucle qui part du centre, descend vers le sud-ouest et remonte ensuite vers le nord-ouest par le littoral où se trouvent durant l'été les touristes qui forment la clientèle des marchés. Tous ces groupes ont convergé cette année là dans le grand est, sur la base militaire aérienne de Toul-Rosière en Meurthe-et-Moselle, réquisitionnée par le ministre de l'Intérieur à la fin du mois d'août pour accueillir environ 25 000 à 30 000 voyageurs. Contrairement à Gien où la Mission Évangélique Tsigane est propriétaire des terres, le terrain mis à disposition par l'Etat change d'année en année et les groupes n'en ont connaissance que tardivement dans la saison (à partir du 10-15 août). À tel point que

⁴⁹¹ Les pasteurs utilisent le terme de « mission » pour parler indistinctement du groupe et du campement (« *Les élus sont venus nous voir sur la mission* », « *ceux qui suivent la mission* »...). Nous distinguons donc trois missions différentes, celle de Jephété, Djef, Samuel, Néné, Marceaux et Bébé (en blanc, illustration 33), celle de Siegler André, Dendriko Dauber, Patrick Klein et David Furman (en orange, illustration 34) et celle de Ben-Hur, Garma, Litchi, Stephan, Balot et Sosome (en bleu, illustration 34).

l'annonce du terrain réquisitionné par le Ministre vient souvent modifier les trajectoires des tournées à partir de la deuxième semaine d'août.

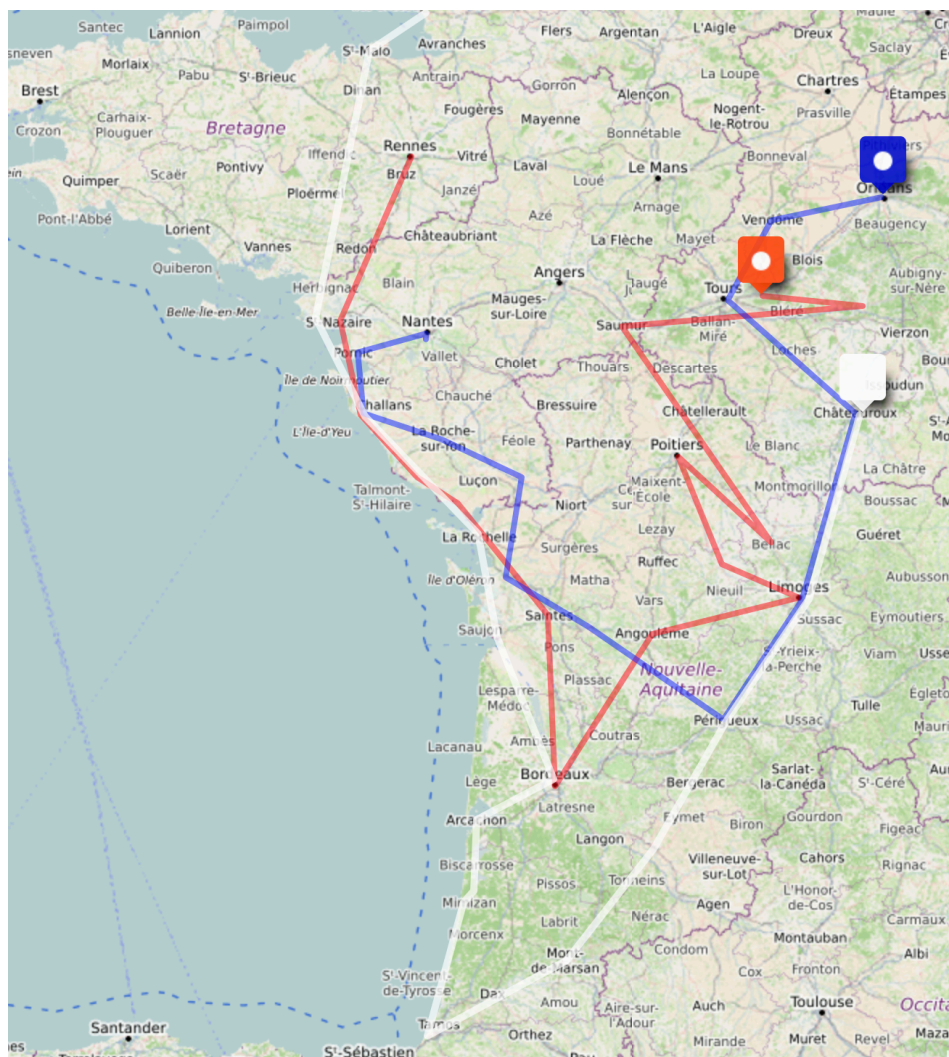


Illustration 35 : Cartographie des tournées programmées à partir des tracts reproduits dans les illustrations 33 et 34 récoltés à Gien. Le tracé blanc correspond au tract de l'illustration 33, les tracés orange et bleu correspondent aux tracts orange et bleu de l'illustration 34.

Cette carte composée à partir des tracts que nous avons récoltés permet de constater que les groupes se succèdent sur certaines communes comme Limoges ; et seront même amenés à cohabiter lorsqu'ils se trouveront à St Jean-de-Mont si cette dernière n'anticipe pas ce problème d'afflux, en proposant aux groupes d'espacer leur venue ou en demandant au Préfet de mettre à contribution d'autres communes du département pour les accueillir. C'est la raison pour laquelle les médiateurs des collectivités et des départements sont invités à participer sur une journée à ce grand rassemblement.

Cet espace-temps communautaire d'un genre unique permet de renverser la logique diplomatique : à Nevoy, ce sont les tsiganes qui reçoivent les gadjé. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi Besson du 5 juillet 2000, les collectivités et les médiateurs départementaux chargés de coordonner sur leur territoire respectif l'accueil des « grands passages » sont conviés, par l'ASNIT (et depuis 2010 par l'association AGP), à

l'occasion du grand rassemblement évangélique annuel. Durant toute une journée, les échanges se répartissent en deux temps : une concertation le matin avec les responsables d'AGP et de l'ASNIT pour faire remonter les difficultés et les nouvelles possibilités d'accueil et, après le repas, généralement inauguré par une courte prière, une rencontre plus spectaculaire au cours de laquelle les médiateurs réunis sur la scène du chapiteau central, se livrent au jeu des questions-réponses avec les pasteurs présents dans le public.



Photo 36 : Réunion des médiateurs le matin du 24 avril 2013 dans les locaux de la Mission Evangélique Tsigane (crédit : Alexandra Frankewitz)



Photo 37 : Réunion des médiateurs installés sur la tribune devant un public composé de pasteurs, l'après-midi du 24 avril 2013 sous le chapiteau central du campement à Nevoy (crédit : Alexandra Frankewitz).

En 2008, je me trouvais à Nevoy et le président de l'ASNIT s'est fait l'écho des attentes de l'Etat : « *L'Etat souhaite un effort de notre gestion des grands passages, un effort aussi de coordination au niveau de nos missions. C'est-à-dire que nos missions ne se retrouvent pas à dix ou à quinze à la même date dans une même région* » tout en s'appuyant sur le contexte répressif pour étayer son argumentaire :

« On essaye de museler un petit peu les gens du voyage par une loi, une loi très dure, très difficile, à laquelle on est confrontés. Il y a actuellement des gens de notre communauté qui y sont confrontés, on était au téléphone encore tout à l'heure dans les Yvelines où on applique aujourd'hui la loi Sarkozy⁴⁹². Et c'est vrai que jusqu'ici on en avait les prémices, mais plus ça va aller plus on va en avoir malheureusement la réalité sur le terrain. Donc je crois que ce sera à nous aussi, si on veut continuer, de pouvoir démontrer aussi un effort. Jusqu'où peut-on le faire ? Ça c'est pas moi qui peut le dire (...) Mais c'est vrai qu'ils nous demandent aujourd'hui de faire un effort de coordination au niveau national. »⁴⁹³

À cette injonction, l'un des pasteurs présents dans le public répondit en constatant que les aires de « grand passage » prévues par la loi Besson n'étaient pas mises à leur disposition. Un autre renchérit en rapportant que sur la centaine de courriers envoyés dans toute la France pour organiser sa tournée, il n'avait reçu que deux réponses favorables. Lors de la réunion des médiateurs organisée le 24 avril 2013, Désiré Vermeersch, le président d'Action Grand Passage (également président de l'ASNIT), confirmait ce constat en rappelant qu'ils avaient « *entre 85 et 90% de non réponses par rapport à tous les courriers* »⁴⁹⁴ adressés par les responsables des 120 groupes aux maires et préfets des territoires concernés par les tournées des missions.

Ainsi ce dispositif de communication et d'anticipation de la halte reste essentiellement efficace pour les voyageurs en ce qu'il leur permet de se réhabiliter, y compris juridiquement, après avoir été induits – par cette absence de réponse à leurs courriers – à « ouvrir une place » et par conséquent à se raccorder illégalement aux réseaux d'eau et d'électricité. Lors de la réunion avec les médiateurs du 24 avril 2013, Désiré Vermeersch inaugura son discours par ce problème du raccordement électrique en citant une série de jurisprudences favorables aux gens du voyage⁴⁹⁵. Puis, aux médiateurs pointant à juste titre la problématique de la sécurité et de la responsabilité du raccordement sauvage au réseau d'électricité, il répondit :

⁴⁹² Le pasteur évoque la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure.

⁴⁹³ Déclaration du Président de l'ASNIT lors de la tribune avec les médiateurs départementaux des gens du voyage et les pasteurs évangéliques tsiganes sous le chapiteau central du grand rassemblement de Nevoy, avril 2008.

⁴⁹⁴ Discours de Désiré Vermeersch du 24 avril 2013 à Nevoy.

⁴⁹⁵ A la manière d'un juriste et s'appuyant sur la réponse du Ministère de l'Intérieur à la question écrite n° 16630 de M. Jean-Louis Masson au Sénat (<https://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ101216630.html>), Désiré Vermeersch exposait à son assistance le fait que « *le maire ne peut pas s'opposer au branchements illégaux provisoires, sauf pour des raisons de sécurité. Les maires sont régulièrement confrontés aux problèmes des branchements provisoires illégaux réalisés par les nomades sur les réseaux d'eau et d'électricité. A cet égard la compétence du maire est limitée. Il peut en effet, s'opposer aux raccordements définitifs aux réseaux d'eau, d'électricité, du gaz ou du téléphone de constructions en méconnaissance des règles d'urbanisme. Donc art. L111-6 du CU s'applique aux caravanes qu'elles aient conservé ou non leur mobilité (CE, 7 juillet 2004, n° 266478). En revanche, le maire n'est pas compétent pour s'opposer à un*

« ...le juge, à chaque fois qu'il juge une situation illégale, prend en compte déjà si y'avait une demande, prend en compte déjà si on a répondu à notre demande, prend en compte aussi de voir si d'une manière réglementaire on a pensé à c'que vous évoquez. Et si toutes les conditions ne sont pas réunies, eh bien obligatoirement dans la majorité des cas, nous gagnons les procès. »⁴⁹⁶

Ces courriers, même s'ils restent sans réponses, opèrent donc un rôle décisif dans le rétablissement de la chaîne des illégalismes. Ils se situent précisément en amont de la jurisprudence et s'adressent aussi bien aux Préfets et élus qu'aux juges chargés de trancher sur la question de la responsabilité de la faute caractérisée par le raccordement illicite.

Les responsables d'Action Grand Passage et de l'ASNIT, à la fois influents auprès des pasteurs et des différents acteurs et décideurs publics incarnent et promeuvent cette « maîtrise de soi » par le jeu politique et religieux. Qu'ils suivent de près ou de loin ce mouvement, l'enjeu intime et collectif des grands passages se situe pour les tsiganes voyageurs à l'échelle de la double reconnaissance identitaire qu'ils leur procurent, en ce qu'ils permettent d'être à la fois entre soi et d'apparaître unis face aux autres. Le développement des grands passages est un symptôme de la difficulté croissante que rencontrent les tsiganes à voyager dans des conditions qui ne mettent pas totalement en péril la nécessité qu'ils ont de maîtriser les modalités de leur inscription dans le monde des gadjé. L'enjeu de ces sites est de garantir aux tsiganes voyageurs une place où séjourner dans des conditions décentes : une place où, on le sait, les gadjé ne vont pas (ou si peu). Quand bien même les volontés institutionnelles ressassent la nécessaire inscription de ces lieux dans l'espace et le droit commun, les stratégies politiques tendent trop souvent à aménager des zones où les voyageurs pourraient vivre à distance et perdre la maîtrise de ce rapport de dépendance – distendu mais nécessaire – à la société globale, si constitutif de leur identité. La distinction tsigane se niche dans la possibilité de donner du sens à ce rapport de dépendance aux gadjé (Williams P., 2003). Or, sur les aires d'accueil, ce sont les gadjé qui le configurent totalement. Les « grands passages » ménagent, au contraire, une certaine indépendance aux voyageurs tsiganes, par la préservation d'une possibilité de négociation avec l'autre. Avec cette forme d'itinérance alternative et complémentaire – non substitutive – aux aires d'accueil, ils aspirent à une sorte de quasi-incompatibilité avec les logiques de spatialisation. Que ce soit par l'autogestion ou la tractation formelle, les représentants associatifs contrarient d'une certaine façon les logiques de l'exclusion déployées à leur encontre et contribuent à un ajustement des formes institutionnelles de l'accueil en phase avec les différentes facettes de leur mode de vie (Loiseau G., 2009).

raccordement provisoire, même si la construction ou l'installation est illégale (CE du 9 avril 2004 n°26421 Caumont-sur-Durance). Toutefois, le maire ne doit pas accepter un raccordement provisoire qu'à la condition qu'il existe à proximité de la parcelle en cause une partie du réseau permettant d'assurer l'alimentation (CAA Paris du 6 mars 2008, Commune de Perthes-en-Gâtinais). Donc c'est toutes les jurisprudences hein. » (Désiré Vermeersch, 24 avril 2013 lors de la réunion de préparation des grands passages avec les médiateurs à Nevoy).

⁴⁹⁶ Désiré Vermeersch, le 24 avril 2013 à Nevoy.

II.1.2. Faire irruption

Le surgissement des voyageurs dans un espace non prévu à cet effet, qu'il soit public ou privé, est un moment de tension qui place les voyageurs en position de force. L'irruption des voyageurs peut s'opérer en deux temps, selon la détermination de ces derniers à obtenir non seulement un espace de vie pour eux-mêmes, mais aussi à promouvoir leur mode de vie.

II.1.2.1. Ouvrir une place : le passage

L'ouverture d'une place par les voyageurs nécessite un temps de préparation en amont pour repérer les terrains susceptibles de convenir à l'accueil du groupe, et de coordination de l'ensemble des conducteurs du convoi pour faciliter l'entrée d'un maximum de caravanes afin de compromettre le dispositif répressif. Les déplacements des groupes de grands passages ont lieu les dimanches afin de faciliter la circulation de l'ensemble du convoi et de tirer profit de la fermeture de l'ensemble des services, les forces de l'ordre et les services de la préfecture fonctionnant en sous-effectif par rapport aux jours de semaine. Comme je l'ai indiqué plus haut, en tant que médiatrice j'étais mise à contribution aussi bien par les services de l'Etat que par les responsables des groupes de voyageurs pour trouver des terrains adaptés à l'accueil des groupes. Il fallait encore et toujours mesurer à l'œil nu si le terrain était assez grand, si le sol était assez portant, et si le passage des caravanes était assuré. La question de l'accès était parfois compliquée et il m'est arrivé d'étudier, en long en large et en travers, tous les moyens possibles que « ça passe ». Ce fut le cas notamment à Béziers pour ce terrain où seul le niveau trop bas du pont faisait obstacle à l'entrée du groupe :



Illustration 38 : Pont empêchant le passage des caravanes à Béziers, (collection personnelle), 2013.

N'ayant pas toujours la juste mesure de la taille des caravanes, certains détails pouvaient m'échapper. Ainsi, en 2012, l'étroitesse d'un pont fut à l'origine d'une des plus fortes crises que nous ayons été amenée à gérer

avec les responsables d'un groupe de grand passage, la Préfecture de l'Hérault et les élus locaux de deux communes limitrophes séparées par un cours d'eau. Durant la journée le directeur de cabinet de la Préfecture me sollicita pour faire une recherche de terrains sur un secteur de l'agglomération de Montpellier où se trouvent, de part et d'autre d'un cours d'eau, des espaces verts notamment des terrains de sport et une vaste prairie. Ce repérage m'amena à visiter plusieurs terrains du domaine communal de X qui n'a pas d'obligation d'accueil des groupes de grand passage mais qui fait partie d'un EPCI qui doit réaliser plusieurs équipements dont une aire de grand passage non réalisée. Cette première vérification concernant obligations d'accueil est, pour les médiateurs, un préalable pour orienter les groupes et éviter qu'ils ne soient expulsables. Ce qui, dans le cas inverse, pourrait se retourner contre lui ou son commanditaire. Je contactai alors le directeur de Cabinet du Préfet pour lui faire état de ma visite et savoir si je devais me charger d'entrer en contact avec le maire de X pour lui demander de mettre à disposition un terrain. La réponse, teintée d'assurance, de mon interlocuteur de la préfecture me laissa perplexe : « *Non non ne prenez pas attache avec le maire, j'assure le service après-vente* ». Peu convaincue par ce qui s'apparentait à une forme d'affront vis-à-vis du maire, j'orientai les responsables du groupe vers deux terrains accolés d'entraînement sportifs situés sur la commune Y qui a une obligation d'accueil des groupes de grands passages au schéma départemental et n'avait fait aucune proposition de terrain au Préfet. Les responsables visitèrent ces terrains et acceptèrent de s'y rendre. Pour cela, ils devaient déplacer plusieurs rochers qui entravaient le passage depuis la rue d'un lotissement voisin. Ils appréhendèrent en ma présence le fait qu'ils allaient également devoir scier plusieurs buissons et jeunes arbres pour pouvoir passer. Ce sacrifice hautement symbolique d'éléments naturels appartenant au « décor urbain » était en effet une condition de la réussite de l'opération. Je rentrai chez moi, n'étant généralement pas présente sur les lieux lors des installations.

À 21h30, alors que s'achevait une petite soirée organisée par la crèche de mon fils, je découvris plusieurs messages et de multiples tentatives d'appels sur mon répondeur. Il y avait un problème important sur la commune Y : le convoi de caravanes était toujours bloqué dans les rues adjacentes des terrains de sport que nous avions visités l'après-midi. Je me rendis sur place et constatai cette longue file de caravanes sur la route que je dépassai lentement en voiture. Les portes des caravanes étaient ouvertes, des familles achevaient leur repas, les gens déambulaient d'une caravane à l'autre, attendant patiemment que les choses se débloquent. Les gendarmes, la police municipale avec les responsables du groupe étaient réunis près de l'accès, certains s'activaient à passer des coups de téléphone, d'autres discutaient forts entre eux. Dans ces situations, les gendarmes ou officiers de police nationale cherchaient toujours à m'intercepter en premier afin de m'informer de la situation. Il fut rapidement fait état du fait que les terrains de sport ne pouvaient contenir l'intégralité des caravanes et que les voyageurs avaient évoqué la possibilité de pouvoir s'installer sur le terrain limitrophe situé de l'autre côté du cours d'eau, sur la commune X à laquelle la commune Y était reliée par un simple pont à une voie, fermé à la circulation, ordinairement emprunté par des vélos et piétons. Là, concrètement, les

gendarmes souhaitaient qu'on rétablisse la circulation au plus vite. Pour cela il fallait trouver une solution de toute urgence pour accueillir le groupe. Je me dirigeai vers les voyageurs positionnés près du petit pont, le responsable que j'avais rencontré l'après-midi reconnaissant qu'il en avait « mal mesuré » la taille : il manquait si peu pour que « ça passe » ! Plusieurs échanges avec mon interlocuteur de la Préfecture engagés par le commandant de gendarmerie et par moi-même conduisirent à conclure que non seulement la vaste prairie qui s'étendait depuis le pont sur la commune voisine X, était la solution que nous devions privilégier, mais qu'il fallait que j'aie maintenant étudié les possibilités d'accès à ce terrain. Le maire de la commune de X, scandalisé par la demande du Préfet de mettre à disposition en urgence ce terrain situé en zone inondable, refusa catégoriquement de coopérer. La crise atteint son paroxysme lorsque le directeur de cabinet du Préfet demanda au maire de Y de mettre à disposition son matériel et ses agents communaux pour procéder à l'ouverture d'un accès sur la commune voisine X. C'est finalement la réquisition du Préfet adressée par voie de fax au maire de Y qui mit fin à cette surenchère de la captation génératrice de conflit. Le terrain fut ouvert vers 23h30 à l'aide d'un tractopelle manipulée par un agent des services techniques de Y et les caravanes purent finalement s'installer sur le domaine communal de X, en zone inondable. Le directeur de cabinet du Préfet avait payé le prix fort du « *service après-vente* » qu'il m'avait garanti par téléphone l'après-midi.

Cet exemple montre à quel point l'irruption des voyageurs sur un terrain concentre une tension maximale si le « passage » n'est pas garanti. En l'occurrence, l'entrave structurelle (la taille d'un pont en est un bon exemple) à la circulation du « matériel » est, comme pour le choix des terrains, un critère bien plus déterminant que le déploiement de dispositifs répressifs ponctuels qu'ils soient humains ou matériels. Ainsi, les enrochements, les fossés, les cadenas, les portiques, plots et barricades en tout genre peuvent toujours céder face à la détermination d'un groupe de voyageur qui trouvera, derrière ce dispositif, un terrain décent où stationner. Certains donnent à voir dans de courtes vidéos postées sur youtube la manière dont les groupes d'hommes opèrent pour ouvrir une place :



Illustration 39 : Capture d'écran de la vidéo « les gitan en action macky » postée par Macky David le 24/09/12 sur Youtube.

Cette étape qui conditionne l'intrusion du groupe sur le terrain se déroule parfois alors que les caravanes sont déjà positionnées à l'entrée et forment une longue file d'attente entravant le reste de la circulation. Mais souvent, les hommes se rendent à quelques véhicules sur les lieux pour procéder à l'ouverture peu avant de mobiliser l'ensemble du groupe. Le dégagement de l'ouverture et l'entrée du groupe doivent être parfaitement coordonnés et s'enchaîner sans heurts pour garantir l'accès à l'espace de la halte. La cadence du flot de la première quinzaine de caravanes franchissant le seuil de cet espace est particulièrement pressante. Des hommes dotés de pelles ou de leurs simples bras restent au abords de l'accès pour contrôler la fluidité. Les conducteurs (souvent des hommes pour les premiers véhicules du cortège) n'hésitent pas à forcer un peu sur le matériel, accélérant parfois ou roulant sur les bosses qu'ils aplanissent pour les suivants. Au remous des attelages pénétrant dans ce qui devient un espace voyageur se mêlent des exhortations à poursuivre « *allez, allez !* », « *roule !* », « *vas-y ça passe !* » pour gagner du terrain. Le chronomètre qui rythme cette performance est celui du temps que mettent les forces de l'ordre à se rendre jusqu'au « point de passage » pour bloquer la continuité du flux. Lorsqu'ils y parviennent, le seuil de cet espace voyageur en formation devient un axe de mesure de l'équilibre des forces. Soit trop de caravanes sont déjà entrées pour qu'il soit possible de faire marche arrière, soit les caravanes ne sont pas parvenues à entrer, rencontrant un élément de blocage incontournable. Dans un cas comme dans l'autre, cette présence voyageuse s'apparente à une forme de mobilisation dans et de l'espace public. Et, dans ces cas de figure, la seule issue raisonnable reste celle consistant à achever l'ouverture de l'espace voyageur. D'une certaine manière, les policiers et gendarmes, lorsqu'ils arrivent au « point de passage » pour bloquer le flux de caravanes pénétrant sur le terrain, créent une tension inverse en transformant ce seuil en « point de blocage ». Le convoi de caravanes envahissant la route se trouve immobilisé sur l'espace public, et les voyageurs deviennent alors des interlocuteurs privilégiés des décideurs publics (élus, préfet, forces de l'ordre) pour trouver une issue permettant de rétablir le flux de la circulation routière ordinaire.

Qu'il s'agisse d'un terrain privé ou public, que le propriétaire soit un particulier ou une collectivité, à chaque fois l'événement l'ouverture d'un espace voyageur fait l'objet d'une attention publique et d'une mobilisation des pouvoirs publics. Les voyageurs savent aussi se saisir de cette opportunité de provoquer le dialogue, y compris dans un contexte de tensions maximal, pour défendre leur mode de vie et faire bouger les lignes des politiques locales de traitement des gens du voyage. Falco⁴⁹⁷, commerçant itinérant que nous avons rencontré chaque été dans le cadre des grands passages, fait partie de l'association laïque La Vie du Voyage qui défend le droit de vivre sur le voyage. Il relate un épisode significatif de ce type d'irruption consistant privilégier des territoires hostiles pour les faire « bouger » :

« F : À St Tropez si tu veux j'ai un emplacement tous les ans j'y rentre. Ils viennent, ils savent comment

⁴⁹⁷ Le surnom a été modifié.

j'me comporte. T'as vu, ils savent que c'est carré et tout.

G : Ouai, ouai...

F : Et après, j'dis quand même, on va faire un p'tit tour à Cannes parce que dans l'06 y'a absolument rien. Alors j'ai été l'soir, j'ai voulu les attraper à arriver l'soir. Mais dès qu'tu rentres à Cannes y'a des caméras d'tous les côtés. Et la police, la police municipale est arrivée, et ils nous ont bloqués. Alors après j'me suis laisser bloquer parce que... Mais j'me suis bloqué dans un artère principal à Cannes mettons, allée à la Croisette là-bas, allée... J'avais choisi un... un artère comme ça. Et moi bien sûr j'ai, j'ai... j'ai zigzagué avec ma caravane mais les autres derrière ils ont... Et moi j'me suis mis autour d'un rond-point, les autres ils étaient bloqués. Et j'ai discuté, il était dix heures, dix heures l'soir. Y'avait pas de... Et j'dis [aux policiers] « vous savez qu'est-ce qu'on va faire ? ». J'dis « nous on va dormir là, nous on a nos maisons ». J'dis « j'vais prendre ma douche », j'dis « faites attention parce que y'a d'l'eau qui va couler d'la caravane ». J'ai mis l'courant t'as vu, on a pris notre douche. J'dis « messieurs bonsoir, à demain matin ! ». On a dormi sur place...

G : Non...

F : ...en plein milieu d'Cannes, comme ça. Et le lendemain matin, bien sûr monsieur l'Préfet est arrivé comme ça et t'as vu, ça l'a... Tout était bloqué. En plus qu'on avait mis nos caravanes, tous les autres ronds-points on les a bloqués. On l'a carrément paralysé l'06. Y'avait la queue sur l'autoroute, y'en avait d'tous les côtés. Le Préfet il est arrivé le... le directeur de cabinet, pas l'Préfet, le directeur de cabinet. T'as vu il parlait comme ça mais j'lui parlais, j'lui t'nais tête mettons. Alors heu... Et alors il m'dit « c'est pas vous qui décidez ! ». J'dis « non c'est pas moi qui décide, c'est sûr », mais, j'dis « en fin d'compte tant qu'y aura pas un emplacement décent, j'dis je reste là ». Y'avait tout... les télés qui arrivaient d'tous les côtés alors. Et en fin d'compte il m'a réquisitionné un emplacement... Où c'est que j'voulais aller mettons c'était beau... mais plus beau que c'que j'voulais aller...

G : Ah ouai ?

F : Ça, il savait que mettons j'pouvais y aller. L'emplacement était pas sur Cannes, il était sur Mondelieu, en face d'un golf, 800 mètres de la mer... heu... des arbres et puis du gazon, c'est... Quand j'ai vu ça j'dis au départ j'dis « vraiment... ». Mais c'était tellement fermé que nous on n'aurait pas pu rentrer d'dans. C'était...

G : Donc là il te l'ouvrait et tout...

F : Ils m'l'ouvraient. Au départ ils me l'ouvrent, mais après la municipalité d'Mondelieu, comme c'est eux... ils voulaient plus et Cannes n'voulait plus. Alors ils m'ont fait voir un autre [terrain], c'était une déchèterie.

G : Ouai.

F : J'dis moi, j'dis « si ces deux messieurs là, avec le Préfet, si eux deux ils veulent venir faire du camping là, qu'ils viennent faire du camping ! » Mais j'dis « moi, il est hors de question que j'vienne dans la poussière avec les rats et des trucs comme ça... ». Après ils m'font voir un autre emplacement y'avait un cimetière à chiens là, un cimetière, un autre cimetière là, puis une bande de terre. J'dis « déjà, mais rendez-vous compte le matériel qu'on a ça rentre pas là-dessus », j'dis « vous vous rendez même pas compte la place qu'il nous faut ! ». Alors l'Préfet il s'énervait un p'tit peu. J'dis « non, la solution, la première solution, si vous voulez », j'dis « aucun problème, dans une heure c'est débloqué ». Alors il a réquisitionné pendant une semaine. « J'réquisitionne pour l'urgence de

débloquer ». Pour débloquer j'dis « d'accord, mais... ». Y'avait les RG qu'étaient avec moi. Et les RG ils m'disent « demande l'eau et l'courant ». Alors t'as vu j'ai...

G : T'avais les RG avec toi ?

F : Ouai, parce que y'avait les renseignements. On les a à peu près dans tous les pays⁴⁹⁸, ils viennent me voir les... souvent là... Ils m'connaissent, ils savent que...

G : Et alors toi tu collabores avec eux ? Tu leur...

F : Ben si tu veux, les RG ils m'disent des trucs, des fois y'a des gars, je sais pas s'ils sont... quel rôle qu'ils jouent là-dedans...

G : Donc...

F : « Ta façon d'parler... d'lui parler », il dit « c'est bien parce que tu t'écrases pas ». Il dit « t'es poli et tu fais voir, tu l'regardes dans les yeux et puis tu t'écrases pas ». Et il dit « Ils aiment pas mais c'est bien d'leur parler comme ça, qu'tu veux pas d'la merde et des machins comme ça ».

G : Mm...

F : Alors le Préfet, le cabinet il était à bout. « Arrêtez d'crier ! ». J'dis « non j'crie pas Monsieur » j'dis « j'défends ma vie ». J'dis « si vous voulez faire du camping là-dessus, allez-y ! Mais moi... moi mes enfants j'veux qu'ça soit propre ». Alors bon d'accord, t'as vu, impeccable, ils m'donnent un emplacement... j'libère le... Alors ils m'donnent...

G : Le bel emplacement là...

F : Le bel emplacement, ils m'ouvrent ça. Le Préfet est là, il m'donne des conditions. D'accord. Mais il veut qu'sept jours ! Et moi j'lui ai dit quinze jours. Ben j'dis nous, il faut qu'on va travailler. T'as vu comme ça. J'dis « alors on reste quinze jours ». « Non, non, non, c'est pas vous qui décidez ! » Ben j'dis « moi j'vous dis, j'resterai quinze jours ». Il m'attaque, il m'envoie le... le commandant d'gendar... Y'avait des voisinages là comme ça, t'as vu le voisinage qu'avaient d'jà eu des gens du voyage, qui z'étaient déçus. Ils font une p'tite enquête pendant cinq jours qu'j'suis là, mais ces gens là disent que du bien d'moi.

G : Ah ouai.

F : Parce que moi t'as vu quand quelqu'un vient, c'est Falco et puis j'me fous pas des gens. Alors les gens ils... ces gens là disent que du bien d'moi. « Ah non, ceux-là ils sont pas pareil, ceux-là ils sont honorables, ils sont gentils et tout comme ça ». Alors, la gendarmerie, le commandant d'gendarmerie, il rapporte ça au Préfet, trucs comme ça. Mais il m'envoie des lettres et d'un seul coup il m'fait une mise en demeure de quitter les lieux au bout d'sept jours. J'appelle Leroux⁴⁹⁹. On l'emmène au tribunal. Mais quand on va au tribunal qui c'est qui perd ? Mon bon, mon comment... Il a perdu il a encore donné mille euros à Leroux de dommages et intérêts. C'est lui qui les garde les sous.

⁴⁹⁸ Les voyageurs utilisent le terme « pays » dans son sens étymologique de « région géographique habitée, plus ou moins nettement délimitée » (source : <http://www.cnrtl.fr/etymologie/pays>), que nous traduirions donc ordinairement par « région », faisant fi du sens de « circonscription administrative » que recouvre ce terme.

⁴⁹⁹ Il s'agit du nom (modifié) de l'avocat de cette association.

G : Parce qu'ils avaient rien.

F : Parce qu'il avait rien. Ils ont rien du tout dans l'schéma départemental ils ont pas un aire de grand passage dans l'06. Alors ils sont pas capables de t'mettre en machin [en demeure]. Ben alors j'lui ai dit au Préfet, j'lui ai dit, il s'appelle Monsieur Houdon⁵⁰⁰. J'vous l'avait dit de réquisitionner quinze jours, comme ça vous auriez pas été au tribunal. Vous seriez pas passé pour un... Là j'dis « vous perdez, vous allez au tribunal contre moi et encore vous perdez ! Ca vous fait pas bien passer hein ! »⁵⁰¹

Nous voyons donc à quel point l'ensemble des acteurs publics sont mobilisés et tenus par cette exigence de qualité d'accueil revendiquée par ce leader voyageur qui ne cède ni sur la nature du terrain, ni sur la durée de l'accueil calibrée à deux semaines pour les grands passages. Notons le rôle que joue l'habitat mobile lui-même dans cette force mobilisatrice, permettant aux voyageurs de bloquer un rond-point ou une route tout en continuant à vivre à peu près normalement (prendre une douche, manger, dormir...). Ce témoignage rapporte également des formes de connivence entre les forces de l'ordre et les voyageurs qui sont des révélateurs du paradoxe qui gouverne l'ensemble des acteurs mobilisés autour de la présence voyageuse.

Le spontanéisme voyageur induit un basculement de la mécanique décisionnelle qui ploie face au désordre. La décision qui est prise n'a plus pour unique focale le traitement des voyageurs mais prend en compte la résolution du trouble occasionné par la présence voyageuse dans l'espace public. Le spontanéisme forge un axe puissant à partir duquel les voyageurs se hissent par leur ingénuité à un même niveau de puissance d'agir que les interlocuteurs des pouvoirs publics, acculant ces derniers dans leur marge de manœuvre et balisant le compromis, qui comme le souligne Weber n'est profitable qu'aux « masses » et laisse de côté les « principes axiologiques » de la technocratie. Comme l'affirme Philippe Steiner relisant Max Weber « pour ceux qui sont profondément porteurs des exigences axiologiques d'un ordre de vie, le compromis est insatisfaisant par nature. Il est insatisfaisant parce qu'il ne leur rend pas le service qu'il rend aux « masses », mais *aussi* parce qu'il le rend aux masses : il ne satisfait pas le besoin psychologique de réduction de la tension entre les exigences émanant des deux sphères pour le virtuose qui s'afflige de surcroît de le voir accepté comme tel par les « masses ». Le compromis est pour le virtuose comme la marque patente du non-aboutissement des principes qui sont les siens, que ces principes soient de l'ordre du salut ou qu'ils soient de l'ordre de l'économie » (Steiner P., 2017 : 172).

In fine, s'ils parviennent à discerner et appréhender judicieusement le contexte juridique et politique dans lequel ils surgissent, les voyageurs se trouvent en position de formuler leurs propositions pour résoudre les problèmes publics qu'ils posent par leur présence. « *Qu'ils s'installent* » est bien souvent le mot d'ordre du directeur de cabinet du Préfet ou des forces de l'ordre qui permet de mettre fin à la crise provoquée par le

⁵⁰⁰ Le nom a été modifié.

⁵⁰¹ Entretien du 31 juillet 2015.

surgissement des voyageurs dans un espace non prévu à cet effet. Et, de la même manière que les grands passages permettent aux voyageurs de s'organiser pour rétablir la chaîne des illégalisme, l'ensemble de ces opérations d'irruption qui impactent la sphère publique s'inscrivent dans une lutte voyageuse pour la décence.

II.2.2.2. Lutte pour la décence : le blocage

La décence est entendue à partir du concept de « société décente » forgé par Avishaï Margalit qui serait « celle où les institutions n'humilient pas les gens » (Margalit A., 2007 : 13). Pour obtenir que les collectivités plient face à cette exigence de la décence dans l'accueil des gens du voyage, Falco n'hésite pas à organiser des manifestations spontanées et médiatiques qui – comme j'ai pu l'observer dans l'Hérault – portent leurs fruits.

Ainsi, en juillet 2010, Falco s'installa avec son groupe à Montpellier durant deux semaines, puis se rendit sur le Cap d'Agde le 11 juillet. Sa recherche de terrains l'amena à s'installer avec 180 caravanes sur des espaces verts situés aux abords de voie de circulation à l'entrée du Cap d'Agde. L'une des stratégies utilisées par Falco pour « faire rentrer » un tel nombre de caravanes sur un espace réduit est de séparer l'espace d'habitation de l'espace de parking des véhicules tracteurs :



Photo 40 : Campement de caravanes séparées de leurs véhicules tracteurs, 19 juillet 2010 (collection personnelle)

Falco et ses collègues qui avaient annoncé un départ pour le 25 juin, ont fait l'objet de vives pressions par l'ensemble des pouvoirs publics. L'absence de proposition temporaire d'accueil en dépit de la prescription du schéma départemental à réaliser une aire de grand passage sur ce territoire, engagea les voyageurs à contester la décision d'expulsion émise par le juge de grande instance le 16 juillet 2010, comprenant une astreinte de 200 euros par jour par caravane en cas de non respect. « *S'ils ne partent pas on montrera les dents* » m'avait signalé mon interlocuteur de la Préfecture ce même jour. Inquiets, les voyageurs m'interpellèrent pour savoir

comment allait se dérouler l'expulsion. C'est agrippée à l'arrière du scooter de Teddy⁵⁰² pour éviter les embouteillages permanents en pleine saison touristique, que nous partîmes tous deux à la recherche d'un terrain susceptible convenir et permettre au groupe de respecter la décision du juge. Trop petits, enrochés ou labourés (cf. illustration 26), nous rentrâmes bredouilles tandis que la pression continuait d'augmenter du côté de la municipalité, de l'agglomération et de la préfecture. Bien que le groupe ait fait appel de la décision d'expulsion, le 19 juillet 2010 le Préfet déploya un important dispositif policier aux alentours du campement. J'assistai alors à une mobilisation spontanée de tous les occupants, qui – à la demande de Falco – sortirent à pieds du campement et se rendirent sur le rond-point le plus proche en vue de le bloquer et de manifester leur souhait de se voir proposer soit une solution alternative d'accueil, soit un renoncement à l'expulsion :



Photo 41 : *Les hommes partent en tête*



Photo 42 : *Les femmes et les enfants se joignent au cortège*

Cap d'Agde (collection personnelle), 19 juillet 2010.

La mobilisation se poursuivit dans une ambiance bon enfant, les uns approvisionnant les manifestants de boissons et de pâtisseries achetées avec une cagnotte collective et rassurant les commerces environnants quant à leurs intentions, les autres observant une vigilance sur l'attitude des forces de l'ordre. Le blocage du rond-point et de la circulation dura plusieurs heures jusqu'à ce que le sous-Préfet se rende sur les lieux pour apaiser la situation. À l'issue de ce blocage, les voyageurs retournèrent sur le campement et reprirent leurs activités familiales. Deux jours plus tard, le jugement en appel de la décision d'expulsion passait au tribunal administratif. Le 22 juillet le sous-Préfet se déplaçait à nouveau sur le site pour demander à Falco et ses collègues de consentir à quitter les lieux. Ce à quoi ils répondirent que seul le Préfet pouvait se prononcer sur une telle injonction. Ils déclarèrent cependant qu'ils partiraient le samedi 24 juillet, soit un jour avant la date qu'ils avaient annoncée pour leur départ. Ce séjour marqua fortement les esprits des élus, des forces de l'ordre

⁵⁰² Le nom a été modifié.

et des services de l'Etat en charge de l'application du schéma départemental. Au point que les réflexions fusèrent et les tout premiers travaux de l'aire de grand passage de Vias⁵⁰³ commencèrent dès novembre 2010.

C'est durant cette semaine que Brice Hortefeux, alors ministre de l'Intérieur, et le Président de la République Nicolas Sarkozy firent – dans la foulée des événements de Saint Aignan⁵⁰⁴ – une série de déclarations stigmatisantes et amalgamantes à propos des Roms, des délinquants et des gens du voyage. J'entendis par exemple sur France Musique, le 27 juillet 2010, Nicolas Sarkozy affirmer « on mène la guerre contre Al Khaïda à l'extérieur et contre les gens du voyage à l'intérieur de la France » avant d'organiser une réunion le lendemain à l'Elysée « sur les problèmes que posent les comportements de certains parmi les roms et les gens du voyage »⁵⁰⁵ en l'absence des représentants associatifs des voyageurs. « Reconduites à la frontière », « démantèlement de camps »⁵⁰⁶, « mobilisation du fisc »... toute la rhétorique de la suspicion était mobilisée par le gouvernement et les médias au point que les représentants associatifs voyageurs organisèrent une conférence de presse pour faire cesser ces accusations et demandèrent à être reçus à l'Elysée⁵⁰⁷. Cette campagne politique et médiatique joua un rôle considérable à faire ressurgir l'emblématique catégorie tzigane entendue comme étranger de l'intérieur⁵⁰⁸.

Cette manifestation sous forme d'occupation volontaire de l'espace public de Falco et son groupe au Cap d'Agde précéda une nouvelle mobilisation médiatisée à l'échelle nationale, dans ce contexte de tensions politiques et médiatiques, que ce même groupe déploya en août 2010 en bloquant le pont d'Aquitaine à Bordeaux. Ce blocage lié à une interdiction du maire de Bordeaux de les laisser s'installer sur le parc des expositions a marqué tous les esprits et reste emblématique de la force de ce mouvement de revendication voyageur relayé par les médias :

⁵⁰³ La commune de Vias est située, comme Agde, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée qui a en charge la compétence gens du voyage.

⁵⁰⁴ La nuit du 18 au 19 juillet 2010 une balle policière provoque la mort de Luigi Duquenot à St Aignan, alors âgé de 22 ans et « membre de la communauté des gens du voyage ».

⁵⁰⁵ Cf. notamment « Réunion controversée à l'Elysée sur les Roms et les gens du voyage », *Le Monde*, 28 juillet 2010 [en ligne : https://www.lemonde.fr/societe/article/2010/07/28/reunion-controversee-a-l-elysee-sur-les-roms-et-les-gens-du-voyage_1392787_3224.html]

⁵⁰⁶ Cf. notamment « Hortefeux entend démanteler les camps illégaux de gens du voyage », *Le Monde*, 28 juillet 2010 [https://www.lemonde.fr/societe/article/2010/07/28/gens-du-voyage-hortefeux-annonce-demantelements-et-expulsions_1393283_3224.html]

⁵⁰⁷ Cf. notamment « Gens du voyage et Roms demandent à être reçus par Sarkozy », *Le Point*, 28 juillet 2010 [en ligne : https://www.lepoint.fr/societe/gens-du-voyage-et-roms-demandent-a-etre-recus-par-sarkozy-28-07-2010-1219621_23.php]

⁵⁰⁸ Notre expérience d'enseignante et formatrice auprès d'étudiants et du grand public depuis le début des années 2000 nous a positionnée en observatrice de l'évolution de cette tendance systématique de notre auditoire à vouloir objectiver la distinction entre Roms migrants et gens du voyage français itinérants qui n'était pas aussi criante avant ces événements.



Illustration 43 : Mobilisation de l'association LVDV sur le pont d'Aquitaine à Bordeaux (AFP), 15 aout 2010.

« F : Comme à Bordeaux si tu veux on a perdu l'pont d'Aquitaine, on a perdu d'un côté. T'as vu j'suis devant la télé, la journaliste elle est-là, a dit « on dirait u'vous baissez les bras » j'dis « non », j'dis « j'suis en train d'chercher une solution » et en disant ça, j'dis à Teddy qu'est avec moi, parce que t'as vu j'ai toujours mes copains autour de moi, j'ai pas été tout seul tout l'temps. J'dis « on va retourner à l'espèce de terrain vague qu'y voulaient nous donner. On va regarder et toute façon on pourra pas s'y mettre. On va calculer et on va leur faire voir demain avec la télé qu'on peut pas s'y mettre ». Alors on monte dans l'4x4... on monte dans l'4x4, on s'en va... on a perdu hein ! Et quand on s'en va, on arrive dessus l'emplacement comme ça, mais à côté y sont en train d'nettoyer à côté. Ils sont en train d'enlever des bidons, des... des machins de..., y sont tout en train d'nettoyer dans la nuit, si tu veux... comme ça. Y enfouissent, y sont en train d'enfouir des machins, des anciens machins de l'hôpital qui sont à même le sol comme ça, y mettent de la terre dessus pour dire demain que le terrain est beaucoup plus grand. Le terrain qui faisait mettons 500 mètres, ils sont en train d'en faire un de 2000 mètres. Tu comprends ? Avec une butte. Mais moi quand j'arrive, j'tombe juste... J'avais une bonne étoile parce que... J'arrive, je fais rev'nir l'huissier. Tous les gars d'la mairie d'Bordeaux qui sont là j'les fais mettre en ligne, t'as vu j'crie un p'tit peu, t'as vu. Les gars y z'ont peur. J'dis « vous vous êtes pas la police, on va vous taper ». Parce que... on arrive à... à deux voitures. J'dis « maintenant vous allez vous mettre là, vous allez plus bouger d'là. Je fais rev'nir l'huissier, je refais venir tous les télés là ! ». Alors, les CRS y s'demandent, les télés s'en vont à fonds parce que y étaient en train d'remballer leurs affaires. Quand les télés y arrivent, j'dis « regardez, vous voyez qu'est-ce qu'y sont en train d'faire. Y sont en train d'enfouir des affaires ». J'dis « demain y vont nous proposer cette place là. Regardez. Même un rat y voudrait pas y habiter. J'vais faire venir la DDASS. » Là, la compagnie d'CRS elle arrive, y s'mettent... y sont prêts à nous charger. Y sont prêts à charger l'huissier qu'est là. Même l'huissier il en a peur ! Tu t'rends compte ! Et le l'huissier j'lui dis... j'dis « l'avocat il arrive » j'dis « n'aie pas peur » y vont pas... Alors l'avocat il arrive. Les avocats y arrivent et pis comme ça y calment les choses. Le commissaire il est là. C'lui là qui... Y dit « vraiment toi », y dit « t'es un sacré numéro » y dit. Et en fin d'compte il est obligé d'capituler et s'barrer. Dans le quart d'heure d'après j'suis appelé par Juppé. Rendez-vous d'urgence à la mairie. Et tu t'rends compte, rendez-vous d'urgence à la mairie. J'vais avec Reinhardt⁵⁰⁹ là. En fin d'compte après y nous ouvrent les portes du parc des expositions. On a l'droit d's'installer sur la p'louse, ils nous font une charte d'accueil de 15 jours, gratuit. T'rends comptes que... Et en fin d'compte, l'autre de la télé a m'dit « tout à l'heure j'vous avez dit si vous allez rebondir ». « Eh bin vous avez vu, ça fait une heure ». J'dis « j'ai cherché. J'ai pensé d'faire ça et... en fin d'compte c'était... », j'dis... « vous avez vu ? »

⁵⁰⁹ Le nom a été modifié.

G : Mm... c'est vraiment un métier d'terrain pour le coup...

F : C'était vraiment... c'était vraiment un... ça a été une coïncidence que j'ai pensé d'aller voir ça... Et après, ça faisait 5 jours qu'on était bloqué et que... j'avais dit à certains que demain qu'on allait arrêter mettons. Et pis en fin d' compte j'ai fait ça. (...) Alors qu'on avait perdu et alors que la justice normalement, on n'aurait pas du perdre parce que c'était eux qu'étaient en tort, y z'avaient rien. Ils avaient pas d'aire de grand passage. Mais Hortefeux il avait téléphoné et pis il avait dit c'était eux qui d'vaient gagner, j'te dis, c'était... c'était facile hein ! Quand y décident, c'est eux qui... c'est eux qui décident d'toute façon. C'est eux qui décident tout ça mettons. Et voilà c'est... et j'ai toujours rebondi comme ça mettons, dans tout. »⁵¹⁰

Préférant agir plutôt que servir d'intermédiaire ou de médiateur, Falco n'apparaît dans les médias que pour faire la démonstration de l'épreuve. Ce terme qu'il utilise pour qualifier ces formes de mobilisation dans l'espace public correspond à la notion d'épreuve-sanction telle que nous l'avons définie plus haut à partir de l'analyse de Danilo Martuccelli. Falco mena sa première épreuve à Palavas au début des années 2000 après s'être fait agresser à Aubagne par des CRS et avoir pris conscience de la nécessité d'avoir recours à un avocat pour se défendre⁵¹¹. Ensuite, il n'a cessé de « faire des épreuves » indiquant même n'être plus retourné dans certains de ces endroits, comme s'il ouvrait lui-même des « passages » pour les autres voyageurs par sa force contestataire et négociatrice :

F : Ben la première grosse opération une fois, tu sais c'était où ? C'était à Palavas. (...) Y'a une colonie d'vacances pour l'armée à Palavas. (...) Et on était... cinqu... quarante-cinq familles. On était rentrés d'dans, facilement on était rentré d'dans. Et on a eu une discussion, on a passé au tribunal, y fallait qu'on s'en va parce que y'avait des enfants d'l'armée qui v'naient. Et puis heu... y'en a un qu'était v'nu. Un d'l'Etat qu'était v'nu en hélicoptère nous parler, tout ça. Y nous avait expliqué que... dans dix ans ça irait beaucoup... même y nous avait dit... y nous avait pas dit dans dix ans, il nous avait dit dans quinze ans, avec les Roms avec les pays d'l'Est, ça s'rait beaucoup plus embêtant pour nous. Et c'est vrai, c'qui s'est passé c'est vrai. Et à c't'époque là, on a donné notre parole qu'on partait et y dit « allez prendre d'autres stades ailleurs y'en a plein qui sont... ». Et on est sorti d'ici et j'ai voulu... et j'ai réfléchi en sortant à c't'époque là, j'ai dit « tiens, j'vais bloquer, avec le paquet d'caravanes qu'on est ». J'ai bloqué l'rond point à Palavas, (...) j'ai bloqué la moitié du rond-point à Palavas. (...) J'suis sorti l'premier... j'étais souvent mettons le leader un peu d'tout ça. (...) Et j'dis comme j'vais bloquer, y vont m'demander... parce que j'dis le maire, y'avait un stade de rugby un peu plus loin, tu sais... Après la fête, y'avait un stade de rugby. Et y'a un commissaire de Montpellier, le premier, le plus grand commissaire de Montpellier qu'est v'nu. Y dit « tu veux quoi ? » Ben j'dis « j'veux l'stade ! » J'dis, on est sorti d'l'autre pour les enfants d'l'armée, pour la police. Mais j'dis « ça c'est tout-à-fait normal ». Mais comme il faut qu'ils m'donnent un emplacement décent... Comme... Bah y dit « à mon avis ça m'étonnerait qu'y vont te l'donner ». Y m'dit « Laisse-moi une demi-heure ». Il est v'nu une demi- heure, tu vois, il a cherché. Une demi-heure après c'est... il avait pas d'solution, j'ai avancé, j'ai

⁵¹⁰ Entretien du 31 juillet 2015.

⁵¹¹ « (...) j'ai voulu faire le rebelle mettons, j'ai sorti, y'avait une division d'CRS qu'était devant. Et j'ai mis l'camion et quand j'ai voulu sortir avec le camion pour aller bloquer une route comme j'ai fait avant là. Là les CRS se sont j'tés sur moi, ils m'ont cassé le pare-brise, ils m'l'ont éclaté sur moi, ils ont monté dans l'camion, ils m'ont mis des coups d'talkie walkie et heu... vraiment mais (amusé) là c'était chaud, c'était... (...) Et si tu veux, après ça, on a vu qu'si y avait d'l'injustice, que ça allait pas mettons où on était... Et on a cherché un... un avocat qui... qui... droits d'l'homme. Et on était à Marseille, on était à Aubagne et on a tombé sur lui. » (Falco, entretien du 31 juillet 2015).

avancé j'ai bloqué l'rond point. Il est rev'nu y m'dit « laisse moi encore une demi-heure ». Bon on a dégagé un p'tit peu, on a laissé un... (*fait le signe d'un passage avec ses mains*) comme ça. Il est revenu après, y dit « c'lui là tu pourras pas l'avoir, mais y dit heu... si tu veux y'a Lattes » (*G amusée*). Mais directement y m'dit « vas à Lattes, t'es chez toi » Y dit « rentre à Lattes »

G : Ah ouai ? Là y'avait déjà l'aire ? Non, y'avait pas...

F : Non, non, non ! C'était l'terrain qu'est en plein milieu d'Lattes. Y dit « y'a la police municipale mais nous on bougera pas ». Alors y dit « quand y vont t'voir arriver tu vas pouvoir rentrer dans l'terrain ». Et depuis c't'époque là mettons après heu... j'ai toujours fait des épreuves comme ça. Et pis après, on a été à Royan, y'avait pas d'emplacement à Royan. Bon avant y'avait j'sais pas si tu t'appelles de Nelty ? Bauer ? (...) Comme les gens ils parlaient, on parlait d'Falcon et Nelty, on était tout l'temps tous les deux à décider mettons. Bin, on a été, on a fait toujours des manifestations. Et depuis c'temps là Chanan et les autres ils vont à Royan, ils ont des emplacements parce que... Bibi à bloqué deux fois ! La... celle qu'était... j'me rappelle plus comment qu'a s'appelait... madame heu... elle était à Saintes, elle s'occupait des gens du voyage dans l'bureau, a n'en rigolait, a n'en rigolait. A dit... a dit ça fait, mettons ça faisait cinq ans qu'elle était mutée, et nous on est arrivés deux ans après, on a fait tout... on a tout fait changé... Tout l'monde a eu des emplacements, les mairies donnaient des emplacements, des champs, des machins comme ça.

G : Ah oui ça a tout changé.

F : Ca a tout changé. On a bloqué St Georges-de-Didonne presque toute une nuit, le préfet est v'nu en..., il nous a donné un emplacement. On a bloqué Saujon, ils nous ont redonné encore un emplacement. Ca l'a tout... On a tout fait changé, et après on n'a plus r'tourné. Et après une fois on a voulu aller à la Test-de-Buch, on a fait bloquer, on a bloqué l'autoroute. Ils ont fermé l'autoroute de Bordeaux à comme ça... Après mettons... au Cap d'Agde t'as vu deux trois fois, on a fait des épreuves. L'autre le député-maire... t'as vu l'autre, t'as vu elle croyait la commissaire a croyait que...

G : Mais ça a changé, c'est vrai que ça a eu un effet. C'est indéniable quoi.

F : Au Cap d'Agde maint'nant, à la Tamarissière maintenant hier y m'ont appelé, ils ont un emplacement en dessous l'pont qu'est... T'as vu ! »

On voit donc que l'irruption des gens du voyage peut s'opérer en deux temps. Un premier temps consistant à ouvrir un espace voyageur auquel succède le plus souvent un temps de discussion pour s'accorder sur la date du départ du groupe, la mise à disposition de container ou d'une benne à ordures et les modalités d'indemnisation du raccordement au fluides. Mais, particulièrement pour les groupes de grands passages, un second temps peut émerger afin de négocier les conditions d'un accueil décent par une forme de mobilisation dans l'espace public.

Nous avons souligné que les arrangements entre agriculteurs et voyageurs sont fréquents et permettent bien souvent de suppléer aux lacunes des pouvoirs publics en matière d'accueil des groupes de grands passages. Mais parfois le contexte de l'urgence attisé par des attitudes menaçantes des divers acteurs en présence (élus, riverains, forces de l'ordre, propriétaires, voyageurs) visant une issue qui leur soit favorable peut conduire à des actes impétueux usant de la menace ou de l'intimidation. Monsieur Henri, propriétaire d'un terrain

agricole aux abords du Bassin de Thau, relate un épisode qu'il a vécu avec le groupe de Paul Aroni qui cherchait à pénétrer sur la parcelle avec ses 80 caravanes :

« H : Ça a été plus difficile l'an dernier puisque là en l'occurrence les gens du voyage se sont installés sur un terrain à nous alors que mon père était en train de travailler sur cette parcelle à ce moment là avec le tracteur. La question était simple : ou il partait, ou on lui renversait le tracteur dans le fossé. Donc là la démarche a pas du tout été la même. On n'avait peut-être aussi pas affaire aux mêmes personnes. Mais ça a été un petit peu plus délicat, justement parce que là vraiment on s'est sentis pratiquement offensés puisqu'on nous mettait dehors de chez nous.

G : Mais c'était pas les mêmes que d'habitude ?

H : C'était des évangélistes, en général ce ne sont pas les plus virulents. Là... j'avais carrément fermé le devant du portail avec le tracteur en attendant. Deux trois caravanes avaient eu le temps de rentrer, et puis au bout d'un moment...

G : Ils avaient la pression sans doute, ils étaient sur la route...

H : Voilà, il nous a dit « maintenant il faut que ça... il faut que ça se fasse donc vous nous enlevez le tracteur »...

G : Et vous ne vous souvenez pas du nom ? Parce que moi je sais qu'il y a eu messieurs Aroni père et fils l'an dernier.

H : Oui. C'était cette fois là. Mais par contre, je sais que quelqu'un est intervenu après, alors c'était peut-être vous en l'occurrence, puisque le foin qui avait été coupé parce qu'on n'avait pas eu le temps de le ramasser, ils nous ont versé la somme de 600 euros pour la perte de récolte, à la demande de la médiatrice⁵¹². »⁵¹³

Ce qui est intéressant à observer dans les justifications que nous avons récoltées des agriculteurs manifestant contre l'installation des gens du voyage sur leurs terrains⁵¹⁴, c'est qu'ils ne mettent pas en cause l'accaparement d'une terre privée, mais bien plutôt le gâchis des cultures, et d'une façon plus générale le mépris de leur travail par les pouvoirs publics qui se défaussent d'une certaine manière sur les agriculteurs pour assurer l'accueil des gens du voyage. Monsieur Henri évoque de lui-même ce moment particulier où il s'est senti dessaisi de son champ :

⁵¹² Une précision s'impose par rapport à cette interprétation erronée de monsieur Henri. Si j'ai pu insister auprès de lui en soulignant l'importance que les groupes accordent à l'indemnisation des propriétaires, je n'ai à aucun moment été à l'origine de cette proposition qui émane toujours des groupes de grand passage. Le groupe Aroni, qui arrivait d'une autre commune du département où il avait séjourné une semaine sur un terrain privé, avait d'ailleurs versé 300 euros au CCAS de cette commune et disposait d'une attestation du maire mentionnant que le séjour s'était bien déroulé.

⁵¹³ Entretien du 27 mars 2012.

⁵¹⁴ Nous faisons notamment référence aux manifestations d'agriculteurs qui se sont déroulées en Haute Savoie en 2011 et 2013, relayées dans les médias locaux. Les revendications ont pu évoluer depuis notamment vers un refus plus drastique des gens du voyage dans leur ensemble avec des actions plus violentes ou humiliantes (soutenues par les élus locaux) comme le déversement de fumier visant à bloquer le passage d'un convoi de gens du voyage à Douvaine, le 20 juillet 2017.

« G : OK, donc on voit qu'il y a eu une possibilité de communication qui a pu se faire plus ou moins, sauf l'année dernière avec cette histoire de pressions...

H : Quelques-fois effectivement et je crois que c'est surtout par rapport à la perte qu'on peut ressentir au moment où les gens du voyage arrivent, parce que il est clair que de la même façon que lorsqu'ils se mettent sur un terrain abandonné, même si on est propriétaire, ça peut avoir une incidence mais elle est pas très très importante. Alors là, en l'occurrence, rien que le fait de les avoir là, être obligé de... si on est voisins supporter pendant quelques jours s'ils ne respectent pas les gens de leur entourage. Maintenant, quand ils arrivent sur des récoltes où malheureusement y'a un travail qui a été fait, en l'occurrence des champs qui ont été semés, des labours, on connaît le prix du gazole aujourd'hui, le prix des ensemencements, le prix du déserbant pour faire venir des parcelles de cette importance. Là il est clair que la problématique est pas la même. Parce que la perte est multipliée par cent alors... on peut pas du tout avoir le même entrain quand on va les rencontrer dans la négociation. On arrive déjà un peu énervé. Donc il est clair que ça créé un malaise au niveau des rapports, voilà moi je le sens comme ça. Après il est clair que quand ils arrivent sur des terrains où il n'y a absolument rien, ou en tout cas bon... des champs qui sont en perte de vitesse, des luzernes qui ont 5-6 ans déjà et qu'il va falloir re-semer. On est quand même conscient que le travail qu'il va y avoir à faire, de toute façon devait être fait, et que l'incidence par rapport aux dégâts n'est pas la même, faut être honnête. Tout n'est pas pareil quoi. Selon si on vient sur une parcelle qui a été semée dans l'année ou sur un champ de luzerne qui a 10 ans. Donc il faut être tout-à-fait honnête et clair : on ne peut pas ressentir les choses de la même façon.

G : de même que d'indemniser 600 euros pour une perte de récolte, je ne suis pas sûre que ça puisse couvrir...

H : non, non, mais ça donne vraiment l'impression qu'en tout cas il y a un dialogue qui est engagé et qu'il y a une volonté en tout cas de... de répondre à une attente quoi ! Après bon. Faut être intelligent dans la vie et se dire qu'on peut pas gagner sur tout rapport, on peut pas en espérant qu'ils vont partir rapidement, essayer encore de récupérer quelque-chose sur la parcelle, tout en touchant aussi de l'argent... C'est pas le but recherché quoi, il faut essayer de convenir d'un arrangement. Et il vaut mieux toucher 600 euros et payer du gazoil et refaire peut-être le travail 6 mois après plutôt que de ne rien toucher du tout quoi. Alors il faut essayer de s'arranger, alors on fait comme on peut. »

Les constats et la réaction de cet agriculteur semblent, d'une certaine manière, décalés par rapport à ceux que l'on peut entendre dans la bouche des élus, qui refusent de penser le partage de l'espace commun avec les voyageurs. Ainsi, sans que ça ne soit paradoxal, on assiste à des mobilisations spontanées d'agriculteurs, exprimant à la fois leur hostilité vis-à-vis des gens du voyage, et portant cependant devant le Préfet les mêmes revendications qu'eux, à savoir l'application du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Le discours de monsieur Henri, en adéquation avec les attentes des voyageurs, est aussi une forme d'acceptation tacite non pas du compromis (qui concerne les dirigeants), mais de la négociation qui peut opérer par des formes de tractations et de rétributions comme il le souligne. Par ailleurs, la « perte » évoquée par cet agriculteur est matérialisable contrairement aux « manques à gagner » plus souvent invoqués dans les zones plus urbanisées où la présence voyageuse engendre des « fuites » (de touristes, d'investisseurs...) sans cesse déplorées mais impossibles à constater à l'œil nu.

Puisque dans l'absolu le lieu d'accueil n'existe pas, ou plutôt peut exister partout⁵¹⁵, les voyageurs appréhendent la dimension humaine à partir de la négociation et de la réparation, tandis que du côté des gadjé et des pouvoirs publics elle est sans cesse interrogée en termes de « gestion » qui induit une économie de la présence voyageuse et dont le pivot n'est autre que le prépaiement sur les aires d'accueil.

Faire irruption, lorsqu'on est voyageur, c'est être en capacité de mesurer les effets que la captation, corrélée à la présence humaine et matérielle du campement, produit dans l'environnement investi. Surgir n'est pas simplement « prendre » ou « voler » comme disent certains, mais c'est apprendre à se positionner en négociateur pour la réparation. Cette notion de réparation est centrale dans le positionnement voyageur, et est entendue et comprise, acceptée, comme on l'a vu, par certains agriculteurs qui sont eux-mêmes tributaires des externalités négatives dans un contexte où les pratiques de déversement de déchets industriels dans l'environnement restent peu condamnées⁵¹⁶.

C'est donc aussi la capacité de réactivité de l'environnement du campement qui conditionne la fluidité du passage voyageur. On peut dire qu'une forme de coopération s'opère dans la réparation mutuelle. La captation répare la négation des voyageurs dans l'espace commun, et la rétribution répare les effets induits par la présence voyageuse. La réparation est inséparable de la friction qui l'engendre. Cette notion de réparation est d'ailleurs reprise par Wilhem qui est aussi ce personnage de notre terrain d'enquête qui se situe à l'intersection entre le monde des paysans alternatifs écolo et le monde traveller, qu'il a découvert à l'occasion de l'*irruption* d'une mémorable fête techno près de chez lui.

Cet événement – appelé *free party* dans le milieu des amateurs de musique techno – était annoncé par ce tract (illustration 44) permettant, à l'instar des grands passages, la promotion de la fête et du rassemblement du plus grand nombre :

⁵¹⁵ La circulaire n° 2003-43 du 8 juillet 2003 relative aux grands rassemblements des gens du voyage : terrains de grand passage prévoit la possibilité pour les collectivités de négocier la mise à disposition de terrains appartenant à des particuliers.

⁵¹⁶ Monsieur Henri lui-même a été victime d'une pollution au béton (environ mille tonnes de déchets déversés) lors du démantèlement de l'usine Lafarge qui a bouché la rivière et a conduit à la disparition de ce cours d'eau qui jouxtait son terrain. Le tribunal administratif a reconnu la responsabilité pénale de la commune qui cherchait en réalité à préserver des inondations un lotissement entièrement construit en zone inondable.

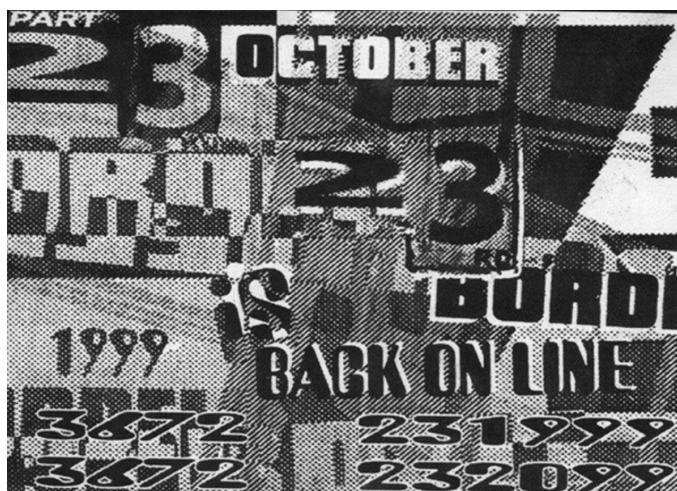


Illustration 44 : Tract d'annonce du rassemblement

Photo 45 : Teuffeurs lors du technival

Archives du technival du 23 octobre 1999, précurseur de la création de l'espace d'accueil de La Mine (archives web reproduites dans www.desaires.fr)

Wilhem, membre fondateur du Groupement Foncier Agricole propriétaire des terres où se situe l'espace d'accueil La Mine, relate avec Crête, un traveller qui vit à La Mine, la manière dont il a vécu cet événement et comment lui et les membres du GFA ont été réactifs aux effets produits par ce technival :

« W : Heu... ça a commencé heu... ben par la rencontre en fait, avec les gens qui vivaient en camion. En fait l'histoire du terrain ça a commencé en fait y'a eu un gros technival. Donc heu... à l'époque le terrain n'nous appartenait pas, et... heu... on était juste mitoyens, le groupement foncier agricole. Et heu... à la suite de c'festival, en fait le propriétaire qu'était l'Union Minière Belge à l'époque, a souhaité vendre le terrain qu'était la friche industrielle, et sur lequel y'a un grand plateau... en visitant y'a des... ils ont des infrastructures qui sont pas mal pour justement des camions, pour pouvoir s'garer. Et plutôt que...

G : Ce propriétaire il n'en faisait rien d'ce terrain.

W : Ben non c'était une friche industrielle. (...) C'était l'Union Minière Belge, maintenant ça s'appelle UMICOR. C'est un groupe important, dix milliards de chiffre d'affaire annuel. Et heu... maintenant ils n'sont plus dans les mines, eux ils sont dans le recyclage des terres rares et des métaux précieux. Mais bon... Ils ont abandonné les activités minières. Mais ils ont des sites orphelins, pas beaucoup en France, mais celui-là en fait partie. Et en fait ce site là il a été normalement... heu... réhabilité. Enfin ils ont rasé les bâtiments... Ils ont réhabilité sur les demandes de l'Etat, donc de la DRIRE. Et après ils ont pu mettre en vente les parcelles quoi, en fait. Et donc à la suite du festival ils ont voulu mettre en vente la parcelle, enfin ces parcelles là. Nous on les a rachetées nous groupement foncier agricole.

G : Pourquoi à la suite du technival en fait ?

W : Ben parce que... ben y'avait 5000 personnes qui avaient vu l'espace...

G : C'est qui qui avait organisé ce technival ?

W : Alors c'était... ben j'crois qu'y avait plusieurs sound system... c'était à l'époque où y'avait plein d'technivals qui s'organisaient en sauvage, c'qui s'fait beaucoup moins en fait.

C : Ouai c'qu'y appellent les Sarkoval maintenant en fait... ou heu... les... les regroupements de freeparty.

W : Et puis voilà, c'est des gens du mouvement d'la techno qui ont organisé c'technival ici...

G : Tu les connaissais ?

W : Heu non... non, non... Et heu... non non, nous même heu... du GFA on était plutôt du milieu associatif type heu... environnement heu... enfin voilà, jeunes dans les associations environnementales, écolo, etc. Et on connaissait même pas du tout c'milieu là. On venait juste de voir c'que c'était heu... La première rave party que j'ai faite c'était trois mois avant, en gros.

G : Donc là on est en quelle année ?

W : C'était en 99. Donc c'était tout récent pour moi et on savait pas qu'y avait un mouvement aussi important de gens qui vivaient en camion. Mais heu... l'idée c'est que bon... on a racheté l'terrain pour vraiment pas grand chose à l'époque... heu... C'était ... quinze mille balles un truc comme ça quoi...

G : T'es encore en francs là ?

C : Ben oui.

W : Ben ouai. C'était encore en francs... Ca fait... 99 ! En 99 ils ont voulu vendre. Le technival a eu lieu en... en octobre 99, le 23 octobre 99.

C : Ouai.

W : Et ça a été mis en vente très rapidement. Parce que effectivement y'avait plus d'5000 personnes du mouvement des camions, squat, etc. qu'avaient identifié un espace d'accueil intéressant, potentiellement intéressant. Et quand on a racheté l'terrain, il nous a paru à peu près normal de le r'mettre à disposition. En fait, effectivement les gens en camion ont pas tardé à... revenir quoi. Et donc ça nous a paru logique de le mettre à disposition pour les temps d'pause de ceux qui vivent en camion. (...) 99 teknival, dans l'année 99-2000 l'Union Minière Belge prend contact avec le groupement foncier agricole parce que c'était nous le dernier acheteur de terrain qu'il avait dans son carnet d'adresse, pour savoir si ça nous intéresse en fait d'ach'ter les deux hectares. En gros y'avait 2 hectares de terrain plat quoi à acheter. Heu on lui dit oui, pas d'soucis, au contraire.

G : Donc vous le GFA en fait, au départ ce que vous aviez en tête c'était pas forcément d'accueillir les voyageurs.

W : Absolument pas ! Même au départ, en fait, le GFA c'est une exploitation agricole et sylvicole quoi en fait. Y'a eu exploitation du bois, reboisement. Là y'a un reboisement qu'est en train d'se refaire et des parcelles qui sont dédiées à l'agriculture quoi. Et moi mon parcours il est agricole. Donc en fait y'avait l'idée d'se réinstaller avec d'autres amis qu'ont un bagage, comme j'te disais associatif para-agricole, et heu... de mettre en place une structure agricole mais dans laquelle on envisageait quand même d'y faire d'l'accueil, un p'tit peu tourisme à la ferme, heu... voilà... aire naturelle de camping. Et heu... ben en fait la rencontre a été intéressante dans l'sens où en fait on s'est dit, d'un tourisme à la ferme autant l'faire éthique. Et que... et que... on a déposé en fait en 2003, même un p'tit peu... en 2002-2003, on a déposé un dossier assez complet à la mairie de qu'est-ce qu'on voulait faire idéalement heu... de l'ensemble du terrain sur l'GFA quoi, et les activités agricoles, les activités

d'formation, à l'époque déjà c'était en place... et les activités de... parce qu'on l'pratiquait déjà avec les structures qu'on avait avant, et heu... formation animation à l'environnement. Et heu... et accueil public, donc pourquoi pas les camionneurs ! Voilà.

G : Et tu connaissais un peu la situation à l'époque par exemple des gens, enfin la difficulté qu'y pouv..., tu l'imaginais cette difficulté qu'ils pouvaient...

W : Absolument pas ! En fait j'suis vraiment tombé des nues. J'ai... déjà j'ai été particulièrement impressionné... parce que après évidemment... 99 y'a une rencontre qu'a été poussée heu... pour comprendre quoi... Parce que c'était intér... enfin c'... (*amusé*). Enfin moi même j'y ai vu un phénomène social hyper intéressant. Enfin comment ça s'fait que 20 000 ou 40 000 personnes peuvent se... vivre en camion (*amusé*), peuvent se rassembler à droite à gauche pour faire des événements festifs. Rien qu'ça c'est quand même assez socialement intéressant quoi. Donc heu... pendant un an ou deux on a fait l'tour un peu d'c'qu'y organisaient à droite à gauche. Et puis la découverte d'un mode de vie néo-nomade quoi... Puisque c'était un nouveau type de nomadisme... plus urbain... enfin plus urbain que celui qu'j'avais l'habitude de voir... Parce qu'avant j'avais... mes parents plutôt tendance écolo, baba cool, tu peux imaginer que l'concept des cabanes ou des yourtes ou des tipis était plus... Enfin j'avais plus notion d'ça que de notion de camions, etc. Donc c'est pour ça que j'dis plus urbain, plus mécanique, plus... plus à l'heure d'une certaine enfin d'une réalité... humaine quoi. Et donc là après ouai j'étais pas mal impressionné quand même du heu... du fait qu'y ait un mouvement assez important de gens qui vivent dans des habitats mobiles, enfin qui roulent quoi. »⁵¹⁷

Ce témoignage nous semble particulièrement révélateur du potentiel créatif de la friction dont parle Anna Tsing que les voyageurs viennent enclencher par leur présence. Dépassant le stade de la fascination, les agriculteurs du Groupement Foncier Agricole découvrent une problématique humaine par cet événement festif qui donne à voir non seulement des teuffers mais aussi et surtout des jeunes qui vivent en camion et qui rencontrent des difficultés à stationner, se trouvent « traqués » et obligés d'aller vivre dans les pays limitrophes. Le récit de Wilhem laisse entendre que « l'énorme teuf » a d'abord provoqué un effet d'aubaine pour le GFA qui se vit proposer l'acquisition des terres par le groupe minier UMICOR. Mais, cet effet d'aubaine était lui-même provoqué par les effets de l'externalité négative qu'avait constitué la teuff et la menace pour la « sécurité » du site qui risquait d'être squatté et d'engendrer des difficultés de gestion et une réappropriation des lieux qui serait appréhendée en termes de « dégradation ». Or, comme c'est souvent le cas des terrains occupés par les gens du voyage, le site était déjà à l'abandon. Le fait qu'il ne soit pas utilisé conduit les propriétaires à céder plus facilement, ce que l'on observe aussi bien avec les agriculteurs (qui acceptent l'idée d'un faible impact d'une occupation d'une luzerne de 5-6 ans) qu'avec UMICOR qui consent à vendre son bien dès ce moment de l'irruption massive des teuffeurs. La valeur de la réparation (contrairement à l'indemnisation) est ajustée à une variable écologique prenant en compte l'usure du site (sol, cultures, infrastructures) et qui ne peut exclure les humains et leurs activités.

Après avoir étudié les zones de passages et des points de blocages il nous semble nécessaire de revenir à cette notion du lien qui se noue entre sédentaires et voyageurs lors de la halte, malgré le rejet « de façade » des gens

⁵¹⁷ Entretien du 30 septembre 2011, partiellement reproduit dans le webdocumentaire www.desaires.fr.

du voyage relayé par les pouvoirs publics et les médias. L'espace voyageur est un espace potentiel, il peut se déployer partout où existent des possibilités de prise. Les nœuds font tenir, le temps de la halte, l'espace voyageur.

II.2. ODOLOGIE COMME ETUDE DES VOIES DE LA RECONNAISSANCE

Le spontanéisme pragmatique nous a permis de voir comment l'ouverture d'une place est insérée dans une succession d'actions coordonnées à partir du lien d'appartenance à la société globale qui suppose la revendication de droits aux raccordements et services (eau, électricité, ramassage des ordures...) conditionnant la décence de la halte voyageuse. Nous avons vu que ce positionnement des voyageurs par l'induction les conduit à négocier des formes de réparations corrélées aux captations que leur présence occasionne du fait du déficit patent d'espaces d'accueil. « La puissance n'est actualisée que lorsque la parole et l'acte ne divorcent pas, lorsque les mots ne servent pas à voiler des intentions mais à révéler des réalités, lorsque les actes ne servent pas à violer et détruire mais à établir des relations et à créer des réalités nouvelles » (Arendt H., 1994 ; 260). Hannah Arendt considère que la pluralité des points de vue qui engendrent des frottements et ajustements de perspectives sont ce qui permet à ce qu'elle désigne « l'espace de l'apparence » d'émerger. Celui-ci, indique-t-elle « ne survit pas à l'actualité du mouvement qui l'a fait naître : il disparaît non seulement à la dispersion des hommes (...) mais aussi au moment de la disparition ou de l'arrêt des activités elles-mêmes. Partout où les hommes se rassemblent, il est là en puissance mais seulement en puissance, non pas nécessairement ni toujours » (Arendt H., 1994, 259). Le monde commun ne peut donc se satisfaire d'un seul point de vue et, ajoute Bernard Debarbieux, « l'ontologie des positions requiert nécessairement, selon Arendt, l'ontologie des places pour se déployer » (Debarbieux B., 2014b), considérant que « la politique prend naissance dans l'espace-qui-est-entre-les-hommes » (cité par Debarbieux B., 2014b).

Ainsi ouvrir une place peut être entendu non seulement comme l'ouverture d'un espace mais aussi comme une possibilité de trouver « sa » place. Or, ce problème de place, comme on l'a vu, ne semble pas pouvoir se solder par l'accès à la propriété. Par ailleurs, dès lors qu'ils s'installent « librement », les voyageurs ne sont pas « à leur place ». Et, comme nous l'avons vu plus haut, lorsqu'ils sont « à leur place » (sur un équipement d'accueil), ils ne sont cependant pas « chez eux », dans le sens où ils ne peuvent pas administrer librement le lieu qu'ils occupent et leur présence sur ce lieu peut être « niée » au motif qu'elle ne correspond pas à l'usage planifié du lieu (règlement intérieur de l'aire, plan d'urbanisme, cadastre). Trouver sa place nécessite qu'une prise en considération de soi et des siens puisse avoir lieu *où que ce soit*, et même en tout lieu *possible*. « Par delà la diversité des habitats, ce qui est commun aux Tsiganes c'est une aptitude à installer son espace propre dans un univers déjà tout occupé » (Williams P., 1995 : 8). La condition voyageuse serait donc non seulement intermittente mais hybride. Cette hybridation nous ne la pensons pas à partir des logiques culturelles tsiganes et gadjé ou nomades et sédentaires. Nous pensons qu'elle tient plutôt à la nécessité qui s'impose pour les

voyageurs de devoir composer leur espace de vie, leur « chez eux », dans un lieu (privé ou public) qui est toujours considéré comme relevant du *commun* dès lors que l'attention publique focalise cette présence voyageuse comme illégitime sur ce lieu, excluant par là-même les voyageurs de ce qui est *commun*. Autrement dit, et paradoxalement, les espaces voyageurs révèlent des espaces communs qui, dès lors qu'ils se libèrent de la présence voyageuse, redeviennent des espaces invisibles ou ordinaires. Le désordre dont sont blâmés les voyageurs tient à leur usage décalé des lieux, bousculant et questionnant les conventions d'usage du *commun*. L'expulsion qui vise à mettre fin à ce désordre a pour effet de refermer la brèche de la négociation du *possible*. L'espace de l'apparence où la mise en commun est débattue « précède (...) toute constitution formelle du domaine public et des formes de gouvernement » (Arendt H., 1994 : 259).

II.2.1. Le nexum ou la part commune du voyage

II.2.1.1. Le nexum réparateur

Nous avons souligné le rôle de la réparation dans le processus d'interaction entre voyageurs et sédentaires. Mais ce processus ne s'opère que par la mobilisation de tiers enrôlés dans la responsabilité du surgissement d'un espace voyageur « sauvage ». Dans cette partie nous allons porter notre attention sur ce qui est invisibilisé dans la *friction* (Tsing A., 2005) qui s'opère lors de l'avènement d'un espace voyageur. Notre hypothèse consiste à dire que les interactions qui n'apparaissent pas dans la « discussion publique » sont celles qui font tenir l'espace voyageur. L'économie de la présence voyageuse repose aussi sur cette capacité des acteurs à dissimuler certains nœuds qui résistent dans une certaine forme de clandestinité, au sens où ils n'intéressent pas les pouvoirs publics et qu'ils n'ont pas vocation à être publicisés par les acteurs sédentaires et voyageurs qui les créent. Ces nœuds sont toujours des liens faibles lorsqu'il s'agit de relations entre voyageurs et sédentaires, mais ils détiennent alors une force au sens où l'a défini Mark Granovetter dans son article précurseur de l'analyse des réseaux sociaux (Granovetter M., 1973), en ce qu'ils permettent aux voyageurs d'accéder à des espaces ou d'y rester. Ils incluent tout type d'acteur y compris des acteurs qui exercent dans la fonction publique, et les voyageurs accordent souvent un soin particulier à ces relations dont ils considèrent qu'elles peuvent accroître leur notabilité. Mais ces nœuds peuvent aussi être noués entre des acteurs périphériques au campement, qui ont un intérêt urgent (le plus souvent économique) à le faire se déplacer et à trouver un « arrangement » encore une fois pour atténuer ou annuler l'externalité négative de la présence voyageuse.

Monsieur Pujol, propriétaire de parcelles agricoles voisines de celles de monsieur Henri au bord du bassin de Thau, réside à Montpellier mais est issu d'une famille connue sur la commune où sont ses terres pour avoir eu par le passé une « grosse exploitation agricole », probablement viticole. Nous le rencontrons le même jour que monsieur Henri pour relayer leur demande d'assistance auprès des collectivités locales compétentes concernant un problème d'entreposage de déchets verts par un groupe d'une vingtaine de caravanes sur leurs

terres. Monsieur Pujol est particulièrement remonté contre les pouvoirs publics qui « ne font rien » pour les aider à réparer ce tort qu'il subit avec monsieur Henri :

P : En c'qui concerne donc les... les... les... les gens du voy... les... les... les gens du voyage essentiellement évangéliques. Ils sont venus au moins sur ce terrain, au moins trois fois. J'ai un autre terrain là bas près de Balaruc où ils sont venus déjà une fois, deux fois même... une fois ou deux je me souviens plus. C'est pas eux vraiment qui posent de grands problèmes. C'est inacceptable, c'est une chose, mais y posent pas de grand problème dans le sens où ils restent à peu près quinze jours à trois semaines, je viens les voir systématiquement, je discute avec eux de façon à c'que... y laissent le terrain le plus propre possible. Ce qui est généralement le cas pour ce qui est du terrain. C'qui est pas du tout l'cas pour les alentours. Or ici on est à côté de la Vène. La Vène est... va directement dans la Crique de l'Angle du bassin de Thau où vous avez bien évidemment tous les problèmes des conchyliculteurs, qui bien évidemment sont accrus par ce phénomène là. Heu... voilà. Donc j'accepte pas pour autant, mais je veux dire c'est pas eux qui posent problème. Ce qui pose un problème davantage c'est que du fait qu'y viennent régulièrement, ça attire d'autres... communautés qui elles n'ont rien à voir avec les communautés évangéliques, et qui sont des gens du voyage bien peu précautionneux du bien d'autrui qu'ils utilisent... qui vous laissent... bé je voudrais qu'on regarde le terrain ensemble... dans un état effroyable. Alors aujourd'hui on a nettoyé le terrain pour ce qui est des déchets verts. Nous l'avons fait sur nos deniers propres, ce qui n'est pas acceptable du tout ! Heu... sans même compter le travail y'en a à peu près pour 500 euros de gasoil. Rien que pour faire ce que nous avons fait là... Et la collectivité territoriale, j'sais pas quelle est celle qui est compétente, ne peut pas laisser en l'état le terrain tel qu'il est, c'est pas normal, c'est... ça c'est pas acceptable. Sans parler déjà des 500 euros que nous avons investis nous pour enlever les déchets verts... Donc je vous demande de faire le nécessaire ! J'sais pas si c'est la commune, l'agglomération, le département... qui vous voulez ! Mais il faut absolument que ce soit fait rapidement ! Y'a du vent aussi dans notre région. Ces déchets plastiques s'envolent, vont partout... on vient de faire ici une zone heu... un chemin de... de randonnée pédestre et pour les vélos qui fait le tour de l'étang de Thau... Enfin j'veux dire c'est... aujourd'hui on peut pas accepter ça, c'est pas possible, c'est pas possible. C'est pas possible de l'accepter. Non... Non... Ni moi, ni un politique, ni qui que ce soit, j'veux dire c'est pas...

G : Oui mais bon... c'est lié au fait que y a pas de terrain mis à disposition...

P : Chacun ses responsabilités ! On protège pas mon bien, heu... j'émets des doutes quant au fait que ce terrain soit utilisé avec ou sans accord des collectivités publiques, très sincèrement. Parce que c'est facile de les mettre sur un terrain privé plutôt que d'endosser la responsabilité. Moi c'est quelque-chose que je subis, qui est pas acceptable. Ce que j'accepte encore moins c'est la pollution actuelle si vous voulez qui reste alors que la collectivité à ce jour n'a rien fait.

G : C'est tout à fait légitime quoi y'a pas... moi mon rôle est de faire le lien entre collectivités, gens du voyage et services de l'Etat. (...) Donc moi je suis censée aussi dans mon rôle, puisque les médiateurs sont là pour ça... genre aller à la rencontre de... de ces particuliers qui ont des terrains propices, type le vôtre, puisque les voyageurs l'ont choisi d'eux-mêmes de toute façon... et heu... savoir si vous accepteriez en fait de mettre à disposition votre terrain⁵¹⁸ et sous quelles conditions... Et voilà, moi je suis là pour recueillir votre point de vue là-dessus.

⁵¹⁸ Cette demande relaie une demande explicite de l'Etat consignée dans la circulaire du ministre de l'Intérieur adressé aux préfets n° NOR IOCD1208696C, intitulée « préparation des stationnements estivaux des grands groupes de caravanes de gens du voyage » du 23 mars 2012, dans laquelle il est mentionné page 3 : « vous mobiliserez le médiateur auprès des gens du voyage que vous avez désigné pour guider vos interlocuteurs dans la recherche d'emplacements temporaires sur des terrains appartenant à des particuliers. Dans ce dernier cas l'accord du propriétaire est obligatoire ».

P : Actuellement... je me trouve dans une situation qui est la pire, à savoir que les gens viennent sur mon terrain sans aucune autorisation, j'ose espérer pas celle des pouvoirs publics, en tout état de cause certainement pas la mienne, ça c'est une certitude absolue. Voilà, donc entre cette situation que je subis et celle qui serait organisée et pour lequel si vous voulez j'aurais bien évidemment une indemnité d'occupation temporaire de terrain, il est évident qu'il y a un monde. Si c'est organisé, je suis en droit d'imaginer qu'il y aura des sanisettes, des bacs pour les ordures, que les terrains seront nettoyés à la suite, que ceci, que ceci, que cela. Tout ça c'est... bien évidemment le minimum, minimum, minimum qui devrait se faire, le minimum, minimum. (...) Heu... si c'était pour une campagne, par exemple la campagne 2012 d'accueil des gens du voyage, pour certaines catégories de gens du voyage et en particulier on les a cités au départ, des gens j'ai envie de dire, correctement éduqués, qui effectivement ont le souci de laisser les choses propres, organisent les choses, vous reçoivent gentiment, etc. et tout lorsqu'ils viennent chez vous, s'en excusent entre guillemets, heu... pourquoi pas. Mais à condition que ce soit sur une durée limitée, et avec des engagements pris fermes en particulier pour ce qui est de nettoyage et de la mise à disposition de bacs, de ceci, de ceci, de cela... Dès que j'apprends... Il se trouve que j'ai un frère qui est médecin ici. Heu... j'suis moi-même originaire de Poussan, c'est pour ça que j'ai ces terres qui sont ici. Heu... dès que je suis informé, je prends mon deux roues, je viens ici immédiatement, je rencontre les gens du voyage, j'essaie de savoir ce dont ils ont besoin, je vais à la mairie, je m'en inquiète et je leur demande et je leur somme de mettre à disposition des sanisettes, des containers, etc. Voilà ce que je fais. Parce que j'estime qu'il est pas normal que ces gens là ne disposent pas au moins de bacs pour mettre leurs déchets et, si ils le souhaitent, ce qui est pas toujours le cas, utiliser des sanisettes. Chacun sa culture, c'est pas mon problème ça. Voilà mais... donc c'est moi qui prend cette initiative. Maintenant c'est pas c'qu'on disait juste avant, à savoir que... j'ai entendu dire qu'effectivement les choses étaient organisées... heu... et que monsieur l'maire de Poussan en avait connaissance, pour que les gens du voyage viennent ici, ce qui est scandaleux. Alors que moi j'en suis pas informé du tout, et puis que, en tout état de cause j'veux dire... Si maintenant la collectivité souhaite et me donne l'autorisation d'ouvrir un camping ici, j'ouvrirai volontiers un camping de façon si vous voulez à faire fructifier mes deniers, mais... je crois pas que ce soit à l'ordre du jour. »

On voit donc que lorsque les groupes de voyageurs ne réparent pas, par eux-mêmes, le trouble qu'ils occasionnent, l'attention des offensés se concentre non pas tant sur les offenseurs mais sur les pouvoirs publics qui sont ici dénoncés comme ayant vaguement orchestré l'installation des voyageurs sur ces parcelles privées. Le discours de monsieur Pujol porte l'accent sur une mise en cause des collectivités et pouvoirs publics, bien plus que sur celle des groupes de grand passage qui ont pourtant « ouvert la voie » ; mais qui sont perçus comme des interlocuteurs fiables et « responsables » non seulement en ce qu'ils prennent en charge une part des dégâts occasionnés par leur présence mais aussi en ce qu'ils « *ont le souci de laisser les choses propres, organisent les choses, vous reçoivent gentiment, etc. et tout lorsqu'ils viennent chez vous* » et « *s'en excusent* ». La cause du mal est donc ailleurs, c'est la seule certitude qui semble animer la colère et le désarroi de monsieur Pujol. Nos tentatives de relayer ce besoin exprimé par monsieur Henri et monsieur Pujol n'ont engendré aucune réaction, vraiment aucune, de la part de nos interlocuteurs des services de l'Etat ; et ce en dépit de la circulaire du ministère de l'intérieur enjoignant les médiateurs à se rapprocher de particuliers pour trouver des terrains susceptibles d'accueillir temporairement les groupes de grand passage.

Bernard Conein propose une théorie élargie de la réparation qui tend à réhabiliter l'autonomie de l'ordre de l'interaction de Goffman. S'appuyant sur les travaux de Robert M. Emerson sur la micro-politique du trouble

il considère que la réparation procède d'une exploitation de l'incertitude cognitive. « Ce qui caractérise en effet toute réparation est que la définition de la situation est toujours ouverte et se distingue de la définition unilatérale par les institutions de ce qui se passe » (Conein B., 2012 : 222). Pour qu'une réparation advienne il faut que ni l'offenseur ni l'offensé ne puissent définir précisément les causes du tort occasionné. Il se trouvent alors en position d'interagir par une série d'attitudes convenues décrites par monsieur Pujol et monsieur Henri telles que l'excuse et l'arrangement qui constitue une « alternative à la sanction » (Conein B., 2012 : 225). « Mais le vague est aussi un moyen de garder le contrôle en laissant ouvertes les options, ou en faisant reposer sur autrui le soin de trancher. (...) Dans l'excuse, l'interprétation en termes d'offense est implicite même si elle est atténuée par l'acte réparateur qui rend le « délit » acceptable. Elle est inférée de l'aveu que constitue l'excuse, l'offenseur impliquant par l'acte correctif qu'il y a bien eu un « délit relationnel ». Mais quand c'est l'offensé qui répare, il y a inversion, l'offenseur potentiel n'assume rien, car l'interprétation en termes d'offense n'est ni communiquée, ni inférée, puisque l'offensé présente la situation comme non offensante, ou ne communique rien à l'offenseur en réservant sa plainte à un tiers. Ce qui veut dire que l'incertitude cognitive sur la définition de la situation s'accroît dans le contexte où c'est la personne la plus troublée qui répare activement, car la minimisation morale liée à l'occultation de l'offense et à la neutralisation de la sanction implique le maintien du vague sur la peine occasionnée (Emerson R., 2008) » (Conein B., 2012 : 223). Il en résulte que le contrôle de la situation « repose sur l'exploitation de l'incertitude cognitive, de sorte que le maintien du vague devienne une ressource. La réparation apparaît comme une tentative de maintenir un aménagement de la situation par le destinataire. La réparation est donc une forme caractéristique de régulation conjointe où le contrôle repose sur un report à plus tard d'une définition commune de ce qui se passe. » (Conein B., 2012 : 225-226). Cette description du processus de la réparation répond d'une certaine manière au processus que nous avons observé de contrôle « en bout de course » de la présence des gens du voyage par les pouvoirs publics.

La médiation elle-même est une forme de réparation qui s'opère dans une forme de clandestinité. En effet, j'ai été amenée à intervenir à de nombreuses reprises auprès d'acteurs offensés par la présence de groupes de gens du voyage, qui restaient étonnamment inaudibles par les pouvoirs publics. Je suis par exemple intervenue en 2013 à Béziers suite à l'installation d'un groupe de 20 caravanes à proximité d'une guinguette aménagée sur des terrains communaux au bord de l'Orb. Le 4 août 2013, je reçois un appel de la Préfecture après que le cabinet du Préfet ait été contacté par la mairie de Béziers suite à la présence de ce groupe. Peu de temps après, le concessionnaire qui loue l'espace communal à la ville de Béziers pour faire tourner sa guinguette qu'on appelle « Béziers-plage » me contacte, ayant probablement obtenu mes coordonnées de la mairie de Béziers, laquelle ne m'a pas contacté. N'étant pas sur place, je gère tout d'abord la situation à distance en communiquant régulièrement avec le restaurateur. Ce dernier se charge de récolter les coordonnées d'un des membres du groupe pour que je puisse les contacter. Il m'indique que les voyageurs semblent disposés à se

déplacer de l'autre côté du Pont-canal qui permettrait d'invisibiliser les caravanes qui constituent une gêne pour sa clientèle. En effet non seulement le campement s'apparente à une forme de « spectacle malvenu » pour les clients mais, de surcroît, tous ces gadjé attablés et bien apprêtés constituent eux-mêmes un spectacle risible pour les voyageurs, qui tend à accroître les tensions par le fait que les uns et les autres se « matent » outrageusement.

La mairie de Béziers que nous contactons pour exposer ces problèmes et demander à ce qu'une solution de recours puisse être trouvée restait évasive. Il faut dire qu'elle n'avait pas réalisé les deux équipements (une aire d'accueil de 40 places et une aire de grand passage de 200 places) prescrits par le schéma départemental d'accueil des gens du voyage sur son territoire. Elle n'était donc juridiquement pas éligible au concours de la force publique pour l'évacuation des caravanes. Mais le sous-Préfet de Béziers a besoin que cette situation se résolve rapidement. En effet, il a passé les six derniers mois à se démener auprès des élus de l'agglomération Béziers Méditerranée pour qu'une aire de grand passage voit enfin le jour sur ce territoire. D'une certaine manière cette installation sauvage met en cause sa crédibilité, à savoir ses engagements vis-à-vis des élus locaux à les « récompenser » le moment venu, à « réparer » d'une certaine manière l'effort consenti en négociant des entorses aux droits avec le procureur en attendant que l'ensemble des équipements soient réalisés⁵¹⁹, pour venir à bout des stationnements sauvages pour la « bonne cause », à savoir pour que les équipements d'accueil puissent « sortir de terre ». Le 6 août 2013, le Préfet reçoit un courrier du maire de Sérignan⁵²⁰ (vice-président de l'agglomération) venant tout juste de réaliser le premier équipement d'accueil du secteur Biterrois (cf. photo 25) et rappelant qu'il n'autorisera la prise de compétence gens du voyage par la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée seulement lorsque la commune de Béziers aura réalisé son aire d'accueil. Paradoxalement, dans ce contexte tendu, la réalisation de l'équipement sert de gage à l'activation du processus de mutualisation de l'accueil des gens du voyage. Le rappel de cette position politique qui m'est transmise par la préfecture indique que cette installation sauvage de gens du voyage a réactivé les échanges et pressions entre ces deux communes et avec la sous-Préfecture.

Je me rends sur place ce même jour pour rencontrer le gérant de la guinguette. Il m'explique qu'il loue le domaine communal pendant tout l'été, qu'il doit à la fois rentrer dans ses frais et parvenir à payer les vingt employés qu'il a recrutés pour la saison. Il craint qu'une baisse de fréquentation occasionnée par la proximité du campement ne lui permette pas de réaliser son chiffre d'affaire. Je contacte le sous-Préfet pour lui demander de faire son nécessaire pour convaincre la mairie de Béziers de proposer un autre terrain. Il me

⁵¹⁹ En 2013, dès lors que l'ensemble des équipements d'une intercommunalité n'avaient pas été réalisés, le préfet ne pouvait pas accorder le concours de la force publique (art. 9 de la loi Besson) pour faire expulser des caravanes stationnées de manière irrégulière sur aucune des communes du territoire intercommunal.

⁵²⁰ La commune de Sérignan vient alors de réaliser une aire de grand passage dans le cadre d'une « transaction d'obligations » orchestrée par le sous-Préfet, le schéma départemental prescrivant sur cette commune la réalisation d'une aire d'accueil.

demande de lui indiquer des terrains qui conviendraient, cela lui facilitera la tâche. Je fais donc une prospection sur le territoire de Béziers et je trouve plusieurs terrains communaux qui pourraient convenir dont un près du rond-point qui mène à Béziers-plage et qui ne présente aucune gêne. Je reviens à la guinguette et alors que je discute avec le restaurateur, un adjoint au maire, membre de l'opposition, se présente au comptoir. Il connaît le restaurateur et souhaite lui apporter tout son soutien. La scène à laquelle j'assiste ensuite inaugure le nouage décisif qui allait permettre de trouver une issue à cette crise en permettant de déplacer le campement. Notre discussion fut en effet on ne peut plus pragmatique : les voyageurs sont prêts à bouger, un terrain communal a été identifié, la mairie ne donne pas suite à nos interpellations et le sous-Préfet est en ébullition face à cette situation. L'adjoint au maire sort sa golden-card personnelle qu'il tend au restaurateur afin de lui signifier qu'il est prêt à s'engager pour lui. Je ne comprends pas bien ce qu'il veut signifier au départ. Ici, bien évidemment, c'est la perspective des élections municipales de 2014 qui était implicitement visée par l' élu, puisqu'il s'est présenté et a par ailleurs obtenu un bon score lors de ce scrutin. La golden-card sur la table, mes deux interlocuteurs envisagent de louer un tractopelle pour ouvrir le terrain du rond-point. Là encore, c'est une forme de gage que l'adjoint au maire plante comme une option possible. Le restaurateur contacte un prestataire de location de matériel qu'il connaît. Les liens faibles jouent à tous les niveaux en ce genre de circonstance.

Pour l'instant, nous restons sur la négociation avec la préfecture par mon intermédiaire. Mais ce que les voyageurs eux-mêmes appellent la « méthode voyageuse » devient rapidement un réflexe pour quiconque dès lors que des intérêts, en l'occurrence économiques et politiques, sont en jeu. Il est si simple d'ouvrir une place lorsque tous les arguments convergent en faveur du déplacement du campement. En l'occurrence, le fait que le mandataire de l'accueil soit défaillant est un atout considérable dans le déroulement des opérations. Pendant ce temps, les voyageurs vaquaient à leurs occupations. En attendant que le sous-Préfet et le directeur de cabinet du Préfet décident de la marche à suivre, je propose à un homme du groupe de venir voir le terrain que j'ai repéré près du rond-point, y compris pour qu'il se tienne prêt à bouger. La question de l'accès se pose puisqu'un fossé a été creusé tout autour du terrain. Nous parcourons le champ pour essayer de trouver un accès, mais en vain. Il est 16h, je reçois un appel du sous-Préfet qui me dit que toutes ses tentatives de négocier avec la mairie de Béziers ont échoué. J'évoque tout ce qui se trame avec le tracto-pelle, sans évoquer cependant l'implication de l'adjoint au maire de l'opposition que j'ai délibérément occulté dans mes échanges avec la Préfecture afin de ne pas compromettre l'issue et le « gage » qu'il avait promptement posé sur la table en destination du restaurateur. « *Allez-y, faites ouvrir le terrain* » me dit le sous-Préfet. J'appelle immédiatement le restaurateur qui a déjà tout prévu. Les voyageurs qui étaient avec moi dans le champs retournent rapidement à leur campement pour s'activer à décamper. Le tracto-pelle arrive dans les 20 à 30 minutes qui suivent. L'action commence et l'excitation monte. Il faut faire vite avant que les forces de l'ordre n'arrivent. Dans ce cas précis, l'appui du sous-Préfet est précieux et est une garantie qu'il n'y aura pas de zèle

de la part de la police nationale. Le remblai du fossé démarre et quelques hommes voyageurs s'activent autour de la machine pour balancer des gros cailloux au fur et à mesure du comblement, pour consolider le ponceau de fortune. Quelques planches qu'ils ont trouvée un peu plus loin sont ramenée aussi pour achever l'ouvrage. Le convoi de caravanes s'est formé sur le rond point qui est maintenant complètement bloqué. Le premier attelage parvient à franchir le seuil, puis un deuxième, un troisième, etc. Toutes se dirigent à l'extrémité du champ où se trouvent les raccordements. Le tractopelle repart sans heurts. La police municipale arrive et constate l'opération. Je m'en approche et je leur indique que je suis la médiatrice, arborant la casquette visible et publique de ma fonction. Mais, nous le comprenons à la lecture de ces lignes, le travail de médiation n'est pas un travail de représentation, mais bien un travail de relation. Ici, on voit à quel point différents niveaux et différents degrés de liens interfèrent dans ce travail de médiation, et principalement des liens noués à l'extérieur du campement car ils visaient à satisfaire non pas les besoins immédiats des voyageurs mais ceux d'un patron, d'un élu, d'un sous-Préfet, et d'une clientèle d'un espace saisonnier touristique. Cette dimension temporaire de l'exploitation de la guinguette a en effet joué un rôle déterminant dans la fixation du seuil critique par un effet de compression du temps disponible pour amortir le « manque-à-gagner » provoqué par l'externalité voyageuse.

Lorsque des jeux de « spectacle en miroir » sont à l'œuvre comme c'est souvent le cas dans les lieux touristiques, les voyageurs tendent toujours à être invisibilisés par les acteurs locaux quand bien même ils peuvent être directement utiles à cette économie. Ainsi, si les saisonniers en camion sont présents sur la station de ski des Menuires c'est bien parce qu'ils y travaillent. On peut relever, comme le fait Arnaud Le Marchand, qu'il soit difficile de savoir s'ils sont là seulement en tant que travailleurs ou également en tant que touristes. Les voyageurs dans le cadre des grands passages sont des travailleurs le matin, et peuvent être comptabilisés comme des touristes l'après-midi puisqu'ils vont régulièrement à la plage et font des sorties (restaurant, divertissement...). Ludo qui « s'occupe du parking » des saisonniers à la station des Menuires évoque cet aspect de l'emplacement qui a été délibérément choisi à l'écart pour ne pas heurter la vue des touristes de la station :

« Y'en a beaucoup qui disent « ouai vous êtes à côté d'la déchèterie » tout ça. Ben justement on est un peu loin d'tout l'monde. Personne vient nous ennuyer, on fait c'qu'on veut, personne vient nous voir, personne va nous prendre la tête, on gêne personne. On fait pas tâche dans l'décor parce qu'on est un peu loin. Donc les touristes ne nous voient pas plus que ça. Donc nous ça nous arrange et eux ça les arrange aussi. »⁵²¹

Cette perception rejoint celle de certains voyageurs qui acceptent cet éloignement des centralités urbaines et préfèrent se focaliser, comme nous l'avons vu, sur la lutte pour la décence. S'il n'évoque pas véritablement un usage touristique du lieu, Ludo n'omet pas moins de prêter attention aux aspects de la sociabilité sur le

⁵²¹ Entretien du 19 avril 2012 (webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Copie de Les Menuires Parking>).

campement qui en font un repère, non seulement pour les résidents du parking mais aussi pour d'autres saisonniers de la station :

« J'ouvre les fenêtres, j'ai la montagne en face de moi. Dehors on a l'barbec', on peut commencer à partir du mois d'mars. Y'a beaucoup d'saisonniers qui viennent passer énormément de temps avec nous heu... parce que y sont en plein air, les chiens, le barbec' heu... les collègues heu... on peut mettre la musique, tout heu... »⁵²²

Ces formes de sociabilités, permises notamment par l'éloignement du cœur touristique de la station, font la vie de l'espace voyageur et en constituent la plus-value du point de vue des travailleurs saisonniers qui trouvent en ce lieu un espace de détente et des occasions de vivre ensemble allégeant considérablement le poids de l'exploitation dont ils font l'objet par ailleurs⁵²³.

On peut considérer que les voyageurs n'apparaissent comme « gens du voyage » qu'à partir du moment où ils sont perçus au volant de leur camion dans un convoi de caravanes ou sur leur campement. Dès qu'ils vont dans les restaurants, dans les commerces, sur les pistes de ski, ils n'arborent plus ce signe distinctif qui les définit lors de la halte. Si les gens du voyage consomment de l'espace, de l'eau, de l'électricité il est étonnant de constater qu'on leur dénie toujours la possibilité d'être perçus en tant que consommateurs. Or l'habitat mobile est un objet technologique qui, selon la « métaphore balistique » de Madeleine Akrish, trouve sa place dans l'environnement par des jeux de confrontations (roches contre roues) ou d'imbrications (borne et tuyau) créant des « impacts qui peuvent être jugés positifs ou négatifs selon les cas » (Akrish M., 2006 : 110). Dans le cadre des grands passages, l'impact de l'installation d'un groupe d'une centaine de caravane pendant une ou deux semaines sur un territoire trouve une traduction dans la diminution ou l'augmentation du chiffre d'affaire des commerçants du quartier, et peut même parfois aller jusqu'à provoquer une inversion des rôles comme le relate Falco dans cet épisode :

F : Là, l'autre jour j'arrive, (...) le boucher et l'boulangier ils sont quand même sortis d leur magasin pour pousser ma caravane, quand même !

G : Tiens tu m'étonnes...

F : Tu m'étonnes... Et l'boucher il était « Falco par ci... »

G : le boucher il est dans les environs...

F : Ah ben il est à... il est à 500 mètres des stades. Et puis tout l'monde mange chez l'boucher et on est 100. Et tout l'monde va chercher d la viande, des grillades, des brochettes. Il en vend... Mais l'boucher il sautait en l'air comme ça. Fallait... fallait qu'on détèle les caravanes pour rentrer. Il a poussé la mienne. Dès qu'il m'a vu passer l'boucher, il savait qu'c'était nous alors. Il a sorti (*amusé*) il a poussé. Et après j'ai dit « va-t'en », j'dis « quand ils vont arriver, la police, ils vont voir... toi c'est pas ton rôle.

⁵²² Ibid.

⁵²³ Les saisonniers que nous avons rencontrés aux Menuires en 2012 gagnaient entre 400 et 900 euros par mois.

T'habites là », j' dis « ils vont t'embêter ».

G : C'est clair

F : « Ah j'en ai rien à foutre ! » il dit « j'les emmerde » (*rigolant*).

G : Ah ouai ?

FC : Non mais après j' lui dit « va-t'en », j'y... Il m' dit « v'là mon téléphone si t'as besoin d' sandwichs et... tu m'appelles et j'te fais ça... », pendant qu' on rentrait mettons... Les gens sont gentils. »⁵²⁴

La perspective du gain financier que représente pour le boulanger et le boucher le fait d'avoir à proximité un campement de gens du voyage n'est pas avouable ; et on perçoit le rôle que joue le voyageur pour « couvrir » cet emballement des commerçants, perçu là encore comme excessif. Il y a donc un accord tacite, explicite mais clandestin, à ce que le campement s'établisse sur ces stades, pour ces commerçants. Dans l'Hérault, certains entrepreneurs saisonniers du littoral voyaient arriver d'un bon œil ces voyageurs ne lésinant pas sur les consommations, tout en y discernant une forme d'extravagance : « *Bah quand tu vois une bande de gamins arriver avec des billets de cinquante euros dans les poches pour s'acheter des glaces, t'es bien content ! Bon... ça... pour les voir on les voit... ça m'est arrivé de leur demander de remettre les t-shirt par respect pour le reste de la clientèle... mais bon... Moi pour moi ils peuvent revenir chaque année hein !* » me faisait remarquer la patronne d'une paillote que je fréquentais chaque été entre 2005 et 2009. Ces commerçants qui – à l'inverse des propriétaires des parcelles où s'installent les voyageurs – ne subissent aucune forme de spoliation de leur bien, tirent profit de la présence voyageuse et émettent d'une certaine manière une forme d'accord tacite à les voir arriver dans leurs commerces. Pour eux, ces campements de voyageurs représentent d'autant plus une aubaine que les campements sont volumineux.

N'obtenant pas de réponses à leurs courriers, les voyageurs n'ont pas d'interlocuteur à qui s'adresser avant d'arriver sur un territoire. Ainsi, lorsqu'un désaccord s'exprime, cela se produit nécessairement en aval de l'installation du campement. La seule manière pour les acteurs sédentaires d'exprimer ce mécontentement et ce désaccord consiste à refuser toute forme de rétribution proposée par les voyageurs. Nous avons constamment observé ce fait qui, au-delà des arguties techniques qui peuvent être avancées du type « *on ne peut pas encaisser de monnaie lorsqu'on est une collectivité* », révèlent une forme symbolique de « fin de non-recevoir ». Dans la majorité des cas, les collectivités qui se voient proposer une somme d'argent en guise de dédommagement des consommations d'eau et d'électricité par des voyageurs refusent cet argent au simple motif qu'il serait susceptible d'entacher leur réputation. Dans la majorité des cas, l'action des élus n'est pas rationnelle dans le sens où ils ne cherchent pas à mettre en balance la résolution « à l'amiable » et la solution judiciaire qui engendre des coûts pour la commune et ternit les relations entre voyageurs et administrateurs

⁵²⁴ Entretien du 31 juillet 2015.

locaux, pouvant compromettre une forme d'indemnisation des frais engendrés par la présence des gens du voyage. Elise⁵²⁵ est directrice générale des services d'une petite commune membre du SIVOM entre Vène et Mosson qui a pris la compétence gens du voyage. Elle me reçoit dans son bureau⁵²⁶ et l'entretien démarre sur la manière dont elle a vécu, depuis sa place, la détermination du maire à privilégier la voie judiciaire lors de l'installation d'un groupe de 30 caravanes, alors qu'elle avait cherché à privilégier la voie « amiable » :

« G : Donc je voulais faire le point avec vous par rapport aux quelques groupes de grands passages qui se sont installés sur Saussan cet été...

E : Le stade.

G : Donc, le vécu côté mairie et, ce qui m'intéresse surtout, les retours qu'y a pu y avoir après... si y'en a eu que ce soit d'une manière officielle ou heu plus d'une manière voilà... ce que vous avez pu observer, de la façon dont ça s'est déroulé quoi.

E : Alors au début, tout le monde a pris peur. La plupart des élus... que les riverains. Heu... alors après les élus ont voulu faire un exemple comme quoi on n'utilisait pas leur bien sans...

G : Ouai c'est ça, c'est un peu le...

E : Voilà. Alors que nous avons reçu en votre compagnie le responsable, heu... qui était heu... quelqu'un de... enfin à mon sens hein heu... quelqu'un de responsable, de très bien, d'honnête.

G : Mm... Ben oui.

E : Heu... Qui se proposait de nous verser une participation pour les frais. Heu... la commune a refusé cette participation au motif qu'elle disait que si elle acceptait une participation c'est qu'elle acceptait le fait d'occupation illégale. Heu... les riverains, le premier jour, le lundi, quelques riverains je dirais, pour... pour mémoire, et presque certainement, 3... heu... sont venus rouspéter en mairie. Donc monsieur le maire a décidé de maintenir la... la plainte. D'accord ?

G : Habituellement pour des problèmes de grande envergure dans des communes telle que la vôtre, enfin je sais pas à quoi on peut comparer ça, parce que 3 riverains dans une commune heu... Saussan c'est combien d'habitants ?

E : 1500

G : 1500 habitants, bon. Heu... bon c'est sûr qu'y a une population, bon mettons heu... j'sais pas combien y'avait d'caravanes...

E : 30

G : Voilà, 30 caravanes (*amusée*), donc heu... multiplié par 4, mettons ça faisait 120 personnes de plus sur le village.

⁵²⁵ Le nom a été modifié.

⁵²⁶ Nous devons mentionner ici que la liberté de ton de cette directrice générale des services s'explique par le fait qu'elle quitte ses fonctions dans cette commune la semaine qui suit notre entretien.

E : Oui. Oui, oui... mais c'était pas...

G : C'était pas ça...

E : C'était pas ça le phénomène gênant. Le phénomène gênant a surtout été, pour les élus, de se sentir obligés de.

G : Oui, de se sentir en fait mis sous le fait accompli quoi.

E : Voilà, devant le fait accompli. Donc ils ont décidé de poursuivre. Ce à quoi je les avais déconseillés, puisque j'avais appelé la mairie d'où venaient ces gens, qui était Lons-Le-Saunier de mémoire... de mémoire hein... Et le gars me dit « pfff... t'as pas de crainte à avoir, ils s'en vont, ils paient rubis sur l'ongle, ils laissent rien de dégradé, la pelouse est nickel, enfin... les poubelles sont enlevées. Je serais toi je conseillerais au élu de... de prendre la voie de la simplicité ». Mais nous avons continué, nous nous sommes entêtés. Donc il a fallu saisir un huissier. Apparemment l'huissier n'avait pas fait son travail... le premier huissier que j'ai choisi n'avait pas fait son travail correctement. Ce qui est faux hein, puisque ça a été prouvé après par la suite. Mais maître Magnard⁵²⁷ qui était l'avocat chargé de l'affaire, que la commune avait chargé de l'affaire a donc déposé un référé... référé (*à la fois amusée et dépitée*) qui a été rejeté. Donc de ce fait, ben ils ont pu rester.

G : Donc le référé a été rejeté par la Préfecture en fait.

E : En première instance.

G : Ben tout simplement parce que vous faites partie en fait... du SIVOM...

E : Voilà, d'un territoire qui devait avoir une aire d'accueil, et on n'en a pas... d'accord. Par contre le vendredi là c'était au tribunal, et il n'a pas été jugé puisqu'il n'y avait personne en face pour se défendre. Les... heu...

G : Les voyageurs ne se sont pas présentés. (...) Ils se sont pas présentés, mais donc du coup, au tribunal ils ont considéré...

E : Hé ben que ils pouvaient pas plaider puisque y'avait personne en défense, donc ils ne savaient pas exactement les faits.

G : D'accord, donc ça c'est pas toujours comme ça qu'ça s' passe quand même.

E : Hé bé là... il a vu comme ça. Mais là nous sommes dans une période où autant la Préfecture que le Procureur, vis-à-vis des gens du voyage ils mettent bien des gants. Donc là y'avait pas d'interlocuteur donc ils reportaient au mercredi ou un truc comme ça. Et le mercredi c'était le jour où ils avaient décidé de partir. Donc on leur a signifié l'assignation, mais eux comme ils partaient ils ont laissé un terrain nickel, et les riverains... je sais pas si c'était des riverains qui avant étaient craintifs ou pas, étaient contents parce qu'ils faisaient la pétanque avec eux tous les soirs.

G : (*amusée*)

E : Et que c'était des gens très bien, très gentils. Donc le phénomène d'angoisse je crois a plus été

⁵²⁷ Le nom a été modifié.

généralisé par quelques personnes que par heu... que par leur présence elle-même quoi. (...) Les gamins jouaient au foot ensemble, les parents jouaient à la pétanque ensemble. Je ne sais pas si y'a eu des grillades. J'ai vaguement entendu parler d'une grillade mais j'en suis pas certaine. Heu... apparemment, ça s'est très bien passé. (...)

G : Les élus se sont rendus sur le terrain à un moment donné ?

E : Le premier jour.

G : Le premier jour ouai. Et il a discuté avec le responsable ?

E : Il a discuté avec le responsable, le responsable est venu ici discuter avec lui. Il a méprisé le responsable.

G : Ouai, ouai j'ai bien vu... 'fin c'était un premier adjoint ou...

E : Monsieur Gally⁵²⁸. Mais le maire aussi a méprisé le responsable. Donc j'estime que ça moi je le pardonne pas. On méprise personne. On a les ressentiments qu'on a, on a les a priori que l'on a, mais on méprise pas quelqu'un comme ça. Et ce monsieur qui était quand même d'un bon niveau hein.

G : Oui, oui...

E : ... s'est senti méprisé et je pense que c'est ce qui a déclenché les hostilités. D'ailleurs il me l'a dit, il m'a dit « pour vous j'aurais fait beaucoup mais, vu l'attitude des élus j'aurais fait rien quoi ». Et d'ailleurs je les ai revus à Marseillan-plage sur un marché. Ben ils vendaient leur came ni plus ni moins. »⁵²⁹

Elise témoigne de l'hétérogénéité des liens noués autour du campement, à commencer par le sien. Son rôle de facilitatrice est particulièrement bien perçu par le responsable du groupe qui affirme « *pour vous j'aurais fait beaucoup* ». Ce point est intéressant et nous l'avons entendu à de multiples reprises dans la bouche de voyageurs consentant à des formes de renoncements devant des maires récalcitrants en se prévalant d'un rapport de loyauté situé à un autre échelon que celui des forces à l'œuvre dans le cadre de la médiation. Ainsi, lors d'une réunion en mairie en août 2012, Falco déclara qu'il acceptait d'avancer la date de départ de son groupe « *pour l'administration préfectorale et non pas pour la commune* ».

Il y a toujours une dimension honorifique qui se niche quelque-part dans les intentions déclarées des différents acteurs associés ou enrôlés dans les enjeux de la halte. Lorsqu'Elise déclare qu'elle « *ne pardonne pas au maire* » d'avoir méprisé le responsable qui était « *d'un bon niveau* », elle se positionne sur le plan moral et juge la situation à partir de valeurs qui lui sont propres mais aussi parce qu'elle a personnellement pris des initiatives pour évaluer l'honnêteté du voyageur qu'elle avait en face d'elle en contactant par exemple une commune où le groupe avait séjourné précédemment. L'entêtement du maire auquel elle a dû faire face relève également d'une position morale personnelle indépendante de la notion d'intérêt public mais qui est légitimée

⁵²⁸ Le nom a été modifié.

⁵²⁹ Entretien du 22 septembre 2009.

par une lecture politique des faits. Ainsi, le maire en tant que personnage public et élu au nom d'une étiquette politique ne semble pas être en mesure d'assumer une autre position que celle consistant à demander l'expulsion du groupe. Enfin, les riverains qui prennent peur au départ, finissent par jouer à la pétanque et partager des moments conviviaux avec les voyageurs sur le stade. Elise insiste pour signifier qu'il s'est passé *quelque-chose* de l'ordre de l'inespéré dans le village lors de cette halte qui a duré moins d'une semaine.

Avant d'être employée de mairie, Elise a été viticultrice. Là aussi, il y a une question d'honneur à mettre en exergue le fait qu'elle a déjà, par ailleurs, contracté avec des gens du voyage et été impliquée dans un rapport de réciprocité et d'échange de services avec les voyageurs. La valeur de son jugement repose aussi sur cette expérience passée et l'amène considérer avec respect, en tant qu'ancienne entrepreneuse agricole, la capacité des voyageurs à savoir faire circuler l'argent en échange d'un service, tandis que le maire est apparenté à un mauvais gestionnaire de l'argent public :

E : Mais comme je vous disais, moi j'étais dans le Rhône où j'employais une compagnie, une famille de Gitans pour vendanger. J'ai jamais eu aucun soucis. Aucun. Des gens polis, bosseurs. Je veux dire, j'ai jamais eu... La mama qui gérait tout ça heu... parce que le papa était mort enfin... là c'était une mama. Heu, là [à Saussan] on a très bien vu que le monsieur il gérait ça très bien. Moi de prime abord, j'aurais pas heu... j'aurais pas engagé ce genre de procédure. Oui, j'aurais mis un titre de recette sur le CCAS et que je leur aurais demandé de payer sur l'ongle. Heu... mais je leur aurais pas fait cette... cette procédure.

G : Mm...oui.

E : Parce que c'est une procédure qui nous revient aujourd'hui à 3400 euros, entre frais d'avocats, de justice, d'huissiers... et tout c'que vous voulez. Et alors qu'on aurait pu en gagner 3000 quoi !

G : Ben oui, bon là ils sont restés 15 jours.

E : Ben c'est c'qu'y se proposaient de donner, y donnent partout pour 15 jours 3000 euros.

G : Y donnaient 3000, donc ça faisait partie, bon c'est pas tous les groupes qui donnent 3000, mais c'est vrai que ce groupe là en particulier c'est des groupes qui ont les moyens...

E : Voilà.

G : Heu... donc ils pouvaient s'permettre. Voilà, eux ils étaient prêts à tout de toute façon (*frais d'avocat, frais d'huissier, indemnisation...*).

E : Après je me garde, de me d'mander une photocopie d'une pièce d'identité avec une adresse avec un terrain dont il est propriétaire. J'ai téléphoné, sur la commune... la fiche cadastrale, il est bien propriétaire du terrain. Donc on pouvait toujours se payer même si... bon en plus je pense qu'il aurait payé en espèces, il aurait pas payé en chèque. Heu... (*silence*) Ouai, je... j'ai trouvé que c'était... c'était beaucoup pour peu de choses. D'autant qu'après je me dis tout le monde, tout le monde... a été ravi. Et ce qu'y m'avait dit, je sais pas si vous vous rappelez : « les gens étaient tristes quand on est partis ». Y avait des gamins qui pleuraient le soir, le premier soir où y sont rentrés et où ils ont vu qu'ils étaient partis.

G : Ah bon ?

E : Hé ben oui, parce qu’y s’étaient faits des copains. Pis c’est tellement bien la vie... (...) On a tous été comme ça gamins. Moi j’m rappelle quand les forains venaient à la fête de Pomerols on était émerveillés devant ces belles caravanes qu’y z’avaient, le fait qu’y changent d’école tout l’temps. J’sais pas c’est... c’est... C’est un attrait. »⁵³⁰

Hormis cette dimension de la fascination qui exerce une tension certaine dans le fait de « franchir le cap » pour nouer un contact avec ceux qui incarnent l’altérité absolue, nous suivons tout au long du témoignage d’Elise le rôle accordé à l’argent et à la solvabilité des voyageurs. Le souci constant d’évaluation de la fiabilité de son interlocuteur voyageur amène Elise à vérifier par elle-même qu’il est bien propriétaire d’un terrain, et à considérer que cette information qui lui a été délivrée constitue un gage : « *il est bien propriétaire du terrain. Donc on pouvait toujours se payer* ». Ce rapport décomplexé à la solvabilité des voyageurs (en la forme d’une prospection administrative) vise à parer à la possibilité d’une absence de réparation de la part les voyageurs. C’est une anticipation sur le fait qu’ils pourraient partir sans payer, qui correspond à ce que Harrison White désigne comme une situation à « ambage ». « L’ambage concerne la façon dont les rôles sociaux sont interprétés (la façon dont ils sont joués) et leur interprétation contrôlée. Il s’agit aussi de la façon dont les relations sociales se créent, se transforment et se terminent. Chaque identité se caractérise par un ensemble de rôles. Chaque rôle implique des engagements et comporte des attentes de la part des autres identités concernant la façon dont les engagements sont tenus, incluant en particulier la possibilité de « défaillance », de non-respect de ce qui est attendu du rôle [voir Goffman, 1959]. » (White H., 2009 : 291). Ce qui engage le lien avec cet « inconnu » ou « trop connu » voyageur est cette volonté de passer du général au particulier. L’enjeu du lien est donc de savoir « à qui on a affaire ». L’ambage est caractérisée par le fait que le stigmatisme qui prévaut concernant les voyageurs est celui de l’imposteur. Toute cette démarche d’investigation initiée par Elise à propos du responsable de ce groupe vise à compenser les effets induits par la logique scalaire au travers de laquelle les voyageurs sont appréhendés. Comme nous l’avons déjà souligné, tout voyageur qui apparaît sur un territoire quelconque, prend la « place » de précédents voyageurs restés « suspendus » dans l’esprit des sédentaires (par une expérience marquante d’externalité négative...) et « reçoit » les griefs, les plaintes, les atermoiements adressés à ceux-là même qu’il n’est pas (puisqu’ils sont partis) mais dont, symboliquement il prend la place. Le voyageur est donc lui-même assigné à une position de devoir réparer « les précédents » de ceux qui sont présentés comme étant *les siens*. « Les situations dans lesquelles l’ambage est élevée sont riches en communication et en commutations entre réseaux sociaux et domaines sémantiques. Il y a une ambiguïté peu élevée car les règles du jeu sont explicites et acceptées par les joueurs. Ces situations sont aussi caractérisées par des groupes de joueurs stables. » (White H., 2009 : 297). En effet, en réalité les voyageurs qui vont au contact des interlocuteurs sédentaires pour négocier les conditions de leur séjour, acceptent ces règles du jeu et parviennent toujours à se positionner dans le face-à-face en admettant « chez

⁵³⁰ Ibid.

nous vous savez, y'a des bons et des mauvais », et de rappeler la règle selon laquelle « *bien souvent, ce sont les bons qui paient pour les mauvais* », avant de reprendre la maîtrise de la situation bien circonscrite qui les intéresse. C'est donc bien par le prestige, comme le souligne Harrison White pour les situations où l'incertitude est caractérisée par l'ambage (White H., 2009 : 295), que les voyageurs parviennent à se réhabiliter dans le but de créer une coalition avec leurs interlocuteurs sédentaires.

II.2.1.2. Le nexum contaminé

En réalité, cette attitude consistant à tester leur fiabilité, leur solvabilité, est constante dans la vie des voyageurs qui sont institutionnellement considérés comme insolvables, de fait, par leur mode de vie qui les prive de toute possibilité de « ponction » sur leur patrimoine. Nous avons rencontré par hasard, lors d'un événement mondain qui s'est déroulé en septembre 2018 aux Eyzies-de-Tayac, un employé de banque qui nous confiait qu'au sein de son établissement, il est d'usage d'accorder des prêts à un interlocuteur voyageur considéré comme étant « honorable » par cette banque, et qui se prête garant pour d'autres voyageurs qu'ils soient ou non de sa famille. Cela ne faisait que confirmer l'existence de tontines évoquée lors de notre entretien mené avec Arnaud Le Marchand auprès des employés de l'ASNIT chargés de l'instruction du Revenu de Solidarité Active (RSA) en Seine Maritime.

La discussion, fort intéressante, est entrecoupée d'interventions du directeur et d'une autre salariée qui tendent à souligner qu'il s'agit là de pratiques marginales. Notre rencontre avec le banquier des Eyzies-de-Tayac nous conduit à penser qu'elles le sont bien moins que ce qui peut être estimé à partir des informations recueillies par une association d'accompagnement social et administratif qui ne traite qu'une partie des dossiers d'endettement des gens du voyage :

S1 : Et ils ont des partenariats spécifiques avec des banques où en fait certains mettent des apports sur un compte et ça heu... fait du parrainage.

G : Ah oui ?

S1 : A l'ancienne (*amusée*) !

A : Du parrainage c'est-à-dire ?

S1 : Ben c'est-à-dire qu'en fait heu... ceux qu'ont un peu... ils s'portent garants. (...) Mais ils passent par les établissements bancaires, qui sont au courant un peu des pratiques, 'fin voilà, ça marche... ben t'façon... faut être honnête hein. C'est encore... (...)

A : Y'a les tontines et ils s'portent garants pour les crédits.

S1 : Oui.

A : Y'a des tontiniers spécialisés ?

S1 : Oui. Bah c'est rare mais y'en a. (*intervention du directeur et d'une salariée*) Oui mais ça exi...
Biensûr, c'est en train d'changer... mais très certainement y'a encore... y'a...

A : Bah c'est en train d'changer heu... la tontine c'est pas vraiment en train d'disparaître hein, c'est plutôt en train de... parce qu'au fur et à mesure... Comme le secteur bancaire de manière générale en ce moment a des problèmes, il rationne le crédit, donc toutes les pratiques de type tontines heu finalement elles réapparaissent heu... parce que...

S1 : Mm... ben plus ça s'durcit, effectivement plus c'est souterrain. Les gens ils ont quand même besoin d'vivre, d'avoir leur activité mise en route, d'acheter du matériel. (...) Et effectivement après ceux qui passent aussi par des banques. Certains forains mettent de l'argent sur un compte et ça permet, vu la quantité d'argent qu'y a, que le banquier prête à d'autres forains qui du coup s'inscrivent en parrainage. 'fin y'a toujours... (...) Les forains, parce que les forains y'en a qui ont beaucoup d'argent aussi. Donc heu... Quand y'a un dépôt qui est mis sur un compte, en règle générale le banquier ça suit assez rapidement. Et puis c'est une question de confiance.

A : D'accord.

S1 : C'est un peu border mais... c'est comme ça quoi.

S2 : C'est le garant quoi.

A : Ah y fait un fond, ouai, y fait un dépôt d'garantie.

S1 : Oui. En disant « j'vous adresserai telle personne heu... ça sera à vous de le prendre en charge » voilà... oui et non.

S2 : Mais ça c'est sur des gros... gros moyens. Après c'est certainement la minorité des familles dont on s'occupe, mais heu...

S1 : Mais on en a hein !

A : Oui mais elles sont peut-être en contact avec d'autres dont vous vous occupez pas mais...

S2 : Bah bien sûr ! (...)

S1 : Ouai. Et puis les gens du voyage savent à qui s'adresser. C'est-à-dire que nous on a toutes les demande vraiment sociales, comptabilité, c'est-à-dire que selon aussi les types de demandes on va pas forcément être au courant. Y'a aussi un écran entre la réalité qu'on connaît et celle de la vraie vie.

S2 : Biensûr.

S1 : Et nous les banquiers on a su les systèmes parce que ça s'dit pas non plus. C'est parce que du coup on a des liens avec des banquiers, on a des liens avec l'ADIE, on a des fois des relevés d'comptes aussi parce qu'y a eu des contrôles. Y'a des choses qui s'passent qu'on... voilà. Et puis bah en même temps c'est norm... 'fin... y s'débrouillent, c'est aussi compliqué en tant que forain, c'est aussi compliqué pour certaines personne de créer leur activité...

A : Mais l'ADIE y sont très contents, ils disent les voyageurs c'est eux qu'on le taux de remboursement d'crédit le plus élevé hein...

S2 : Oui ben ça ils nous l'ont dit aussi. »⁵³¹

Le gage est donc le moteur du lien, mais il ne s'agit pas de n'importe quel gage. Il s'agit de « garants », soit de personnes dotées de qualités morales particulières et d'actifs susceptibles de sécuriser l'opération. Les actifs⁵³², qui comprennent toutes les solvabilités passées du garant au cours de précédentes opérations de prêt, se substituent de fait à l'absence de patrimoine immobilier qui est l'étalon utilisé par les banques pour évaluer la capacité d'endettement de leurs clients. Ces garants sont donc des médiateurs entre des réseaux voyageurs et certaines banques. La notoriété de ces garants tient à leur capacité à s'exposer et se positionner sur un point de conflit (l'accès aux services bancaires) et à en tirer profit de manière à ce qu'ils conservent un intérêt à « tenir » ce nœud.

Pourquoi toutes ces précautions vis-à-vis de l'argent des voyageurs ? Et surtout – pour en revenir au fait – pourquoi *refuser* l'argent des voyageurs ? L'argent des voyageurs, lorsqu'il est acheminé jusqu'à son but, est systématiquement « retraits », requalifié et valorisé autrement. Il est d'une certaine manière systématiquement dévié de sa trajectoire. Revenons avec monsieur Henri, cet agriculteur qui a accepté de traiter avec les voyageurs, en l'occurrence le groupe Aroni. Voyons comment il s'est accommodé de cet encombrement qu'a constitué pour lui « la somme d'argent » que les voyageurs lui ont donné :

« G : Je savais qu'il y avait des tractations entre vous et les voyageurs sur certaines années en tout cas puisqu'ils m'en parlaient.

H : Tout à fait. J'ai été régulièrement indemnisé. Alors à titre d'info, il est important de dire quand même que... chaque fois que des gens du voyage se sont installés sur mes terrains, j'ai fait intervenir... Parce que les gens du voyage voulaient à tout prix indemniser le propriétaire, et comme moi je n'ai jamais voulu toucher d'argent de façon à ce que les gens ne fassent pas l'amalgame et disent « monsieur Henri est d'accord pour qu'ils soient là », j'ai toujours fait intervenir des associations, et les sommes qui ont été données ont été données à des associations du village. La dernière en date est une somme qui a été donnée au club du 3ème âge pour une valeur de 700 et quelques euros. C'est eux qui ont donc pris la somme qui a été donnée en liquide, devant témoin. Ce sont des tractations qui se sont faites dans le bar du village. Les gens du voyage sont montés, j'ai fais venir le club du 3ème âge, le président. Ils ont touché l'enveloppe. Heu... à titre d'info, je crois qu'ils ont acheté avec cette somme un ordinateur et une imprimante pour le club du 3ème âge. Voilà ça s'est fait comme ça tout naturellement et ça s'est très très bien passé. Y'a pas eu de problème particulier. »⁵³³

Cet extrait expose clairement l'interdiction de recevoir de l'argent des voyageurs qui a de manière conventionnelle vocation à être rendu publique, à être « publicisée » pour *rendre des comptes* à la population

⁵³¹ Entretien du 2 novembre 2015.

⁵³² « Un actif est un élément identifiable du patrimoine d'une entité ou d'un agent économique (ménage, entreprise, etc.) ayant une valeur économique positive, c'est-à-dire générant une ressource que l'entité contrôle du fait d'événements passés et dont cette entité attend un avantage économique futur (art. 211.1 du Plan comptable général français). » [Source : Wikipédia, entrée : « actif (comptabilité) »].

⁵³³ Entretien du 27 mars 2012.

locale. C'est bien parce que la valeur qu'ils accordent à la place qui leur est faite n'a « pas de prix » sur le plan symbolique que « *les gens du voyage voulaient à tout prix indemniser le propriétaire* » comme le souligne monsieur Henri, comme si ce don était un « dommage collatéral » pour lui en quelque-sort.

Son voisin, monsieur Pujol est bien agacé par le soupçon qui pèse sur sa notoriété et celle de sa famille consistant à dire qu'il « toucherait » de l'argent des voyageurs :

« Je reçois au moins un email ou deux à chaque fois qu'ils viennent ici en disant « voilà, ton camping est ouvert tout s'passe bien ». C'est d'autant plus pénible pour moi j'dois vous dire que les gens de Poussan, la population de Poussan... et on est relativement connu compte tenu que notre famille est une vieille famille poussanaise d'une part, et d'autre part que mon frère est médecin, donc forcément... y'a connaissance... Heu... les gens pensent que c'est moi-même si vous voulez qui accueille ces gens-là et qui me fait de l'argent dessus. Pour moi c'est insupportable ça... Insupportable ! »⁵³⁴

L'argent des voyageurs n'est pas une mince affaire dans la halte voyageuse et doit être pris « avec des pincettes ». Soit il est catégoriquement refusé, soit il est recyclé, redistribué comme le fait monsieur Henri avec beaucoup d'adresse. Il nous semble que tous ces cas de figure que nous avons observés de tentatives de déviation de la trajectoire de l'argent des voyageurs peuvent être analysés à partir du concept de *keeping-while-giving* forgé par Annette Weiner (Weiner A., 1992) à la suite des travaux de Marcel Mauss sur le don. En effet, lorsque les voyageurs font un don pour rétribuer un propriétaire ou une commune, ils ne cèdent en rien sur le geste qui les a conduits à « gagner le campement ». Ce qui transite au travers de cet argent est ce qui subsiste de l'acte politique que les voyageurs inaugurent à chaque fois qu'ils ouvrent une place. Cet argent des voyageurs est un *nexum* parce qu'il contient une forme d'efficacité dans le fait qu'il vient valider un geste fort (dont la négociation a été reportée ou refusée) de prise de possession d'un espace qui fragilise le pouvoir local institué. Monsieur Henri, monsieur Pujol, le maire de Saussan : tous refusent catégoriquement cet argent parce qu'il les lie, et les ligote en somme, à ce geste inaugural des voyageurs sur le territoire gouverné par les gadjé.

Le « *keeping* » de l'ensemble du geste « *keeping-while-giving* » est donc à la fois un acte politique et une forme de contamination par collaboration (Tsing A., 2017 : 65-75) que les élus ne parviennent pas à endiguer. En effet, à chaque fois que les voyageurs veulent donner – puisqu'ils veulent donner « *à tout prix* » – et qu'ils se heurtent à un refus catégorique de recevoir ; ils procèdent par un dépôt en liquide, une « injection » en somme, au CCAS de la commune qui incarne à ce moment là le « corps social ». L'argent des voyageurs aux « belles voitures et belles caravanes » revient donc aux nécessiteux de la commune par une manière détournée. Non seulement le montant n'est pas fixé par un système d'équivalence entre la consommation réelle (d'espace, d'eau, d'électricité, de services) et la contrepartie versée. De fait, le coût de la présence voyageuse est difficilement « mesurable » étant donné que les responsables de groupes ne parviennent pas à

⁵³⁴ Ibid.

obtenir des raccordements régularisés par un système qui permettrait de comptabiliser leurs consommations. Les délais d'intervention d'ERDF sont fixés à minima à 15 jours, sans compter le fait que les agents d'ERDF procèdent à l'installation d'un compteur de chantier uniquement lorsqu'ils obtiennent l'aval du maire (même si cela est illégal). Mais, par ailleurs, ce don est versé au « pot commun » dans lequel puisent les œuvres de bienfaisances de la commune. Cet argent, qui ne s'inscrit à l'évidence pas dans l'économie de marché, produit un effet d'aménité bien souvent déconnecté de la cause qui en a engendré la collecte. À savoir que les employés des CCAS qui encaissent cet argent et délivrent une attestation de don n'établissent bien souvent pas de corrélation entre le don qui leur est versé et la présence voyageuse sur le territoire communal. Il est d'ailleurs dans l'intérêt des voyageurs de ne pas dévoiler leur identité voyageuse lorsqu'ils font ce don, sous peine de se le voir refuser à nouveau ou de créer une tension qui les desservirait. Par ailleurs, les attestations de bonne conduite produites par les maires à la demande des responsables des groupes font elles-mêmes omission de ces versements au CCAS, comme nous l'indiquent ces deux documents correspondant à un même séjour sur la commune de Nissan-Lez-Ensérune :

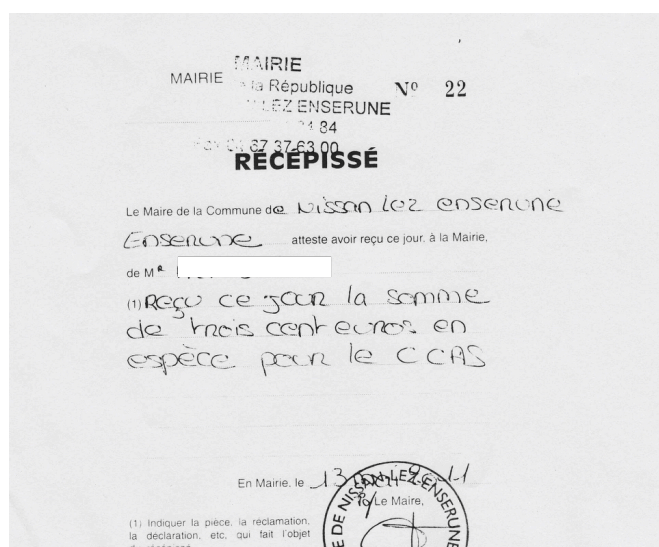


Illustration 46 : Récépissé de don au CCAS de Nissan-lez-Ensérune, (collection personnelle), 13 mai 2011.

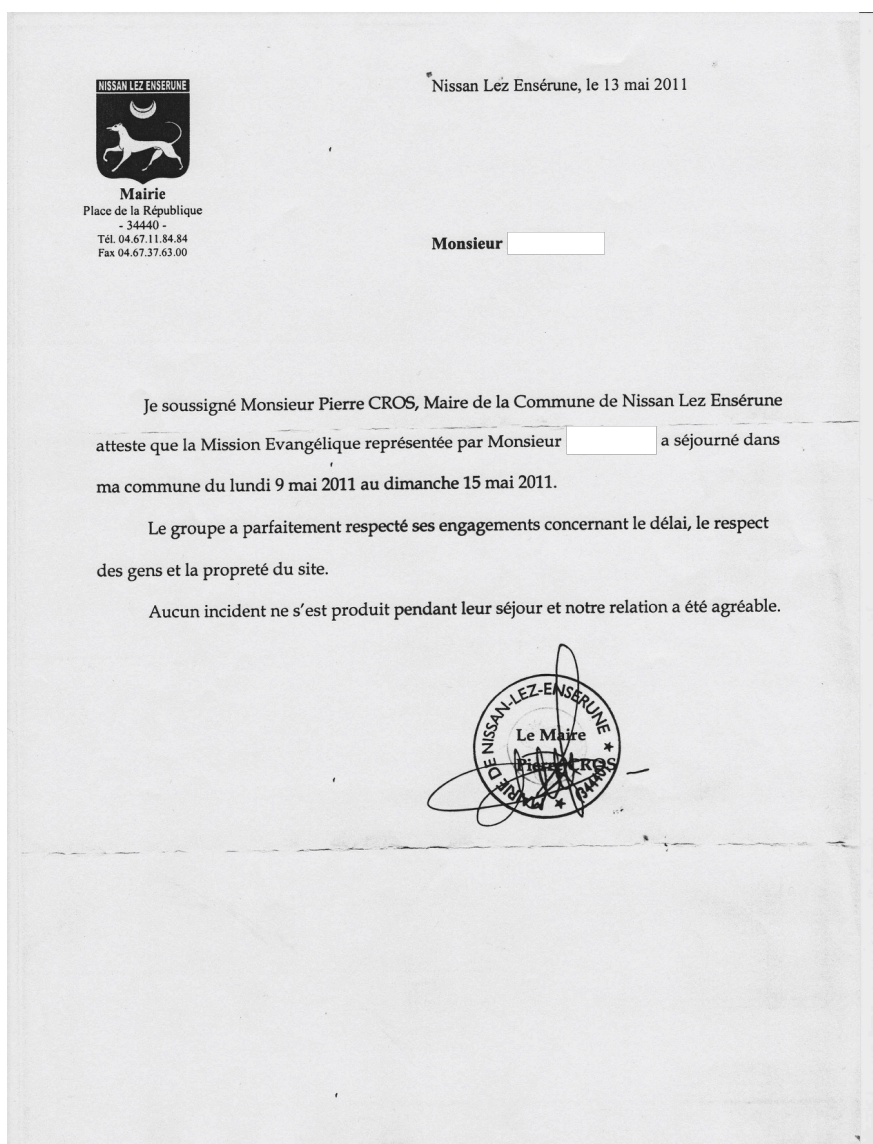


Illustration 47 : Attestation de bonne conduite délivrée par le maire de Nissan-les-Ensérune adressée au même nom que le récépissé du CCAS reproduit dans l'illustration 46, (collection personnelle), 13 mai 2011.

Ce constat nous ramène à la dimension du « vague » et de l'indétermination qui domine l'acte de réparation, évoqué plus haut. Les voyageurs sont « neutralisés » dans leur identité au travers de ce don, ce qui a pour effet de rompre l'effet de contamination que les donataires ressentent. « Parce qu'une relation symbolique avec le donneur peut engendrer un sentiment de dette négatif chez le receveur, et même parfois une confusion identitaire [Franke, 1996], toute relation symbolique avec le donneur tend à être considérée comme pathogène [Sharp, 1995, p. 359]. On va donc tenter de neutraliser le don reçu, de l'objectiver. » (Godbout J.T, 2000 ; 136) nous dit Jacques Godbout avant de pointer qu'il s'agit là d'une caractéristique importante du don qui le distingue du rapport marchand. Ce don neutralisé et invisibilisé dans la sphère publique alimente cependant le *commun* en ce qu'il injecte une somme variable⁵³⁵ dans le « corps social » et dont les donateurs perdent

⁵³⁵ Cette somme est déterminée par les donateurs, en fonction de critères sociaux (les ressources financières des familles qui forment le groupe) et micro-politiques liés au déroulement du séjour (la qualité de l'accueil, l'acceptation ou le refus

immédiatement la maîtrise. Les voyageurs, en s’acquittant ainsi de leur dette vis-à-vis du *commun*, transfèrent la responsabilité de l’usage du don aux responsables publics. Ce don révèle donc davantage un système d’agencement tel que le définit Anna Tsing : « Dans un agencement, des trajectoires variées finissent par se tenir les unes les autres, mais c’est l’indétermination qui compte. Pour connaître un agencement, il faut en défaire les nœuds » (Tsing A. 2017 : 137).

En effet, l’imbrication ne s’arrête pas là, puisque ce don est ensuite valorisé – en la forme du récépissé qui en accuse réception – par les donateurs auprès d’autres interlocuteurs publics (ou privés) pour pouvoir négocier leur présence un peu plus loin sur leur trajectoire. Et nous avons vu avec la directrice générale des services de Saussan, Elise, que cette pratique consistant à « vérifier » la fiabilité de l’interlocuteur voyageur est opérante. Car ce qui rend la négociation possible lors de la halte, ce sont les écrits, à savoir toutes ces attestations collectées par les voyageurs, qu’ils consignent d’ailleurs bien soigneusement dans des classeurs ou porte-vues, et qu’ils amènent systématiquement avec eux lorsqu’ils se rendent en mairie. C’est donc la parole d’honneur des agents du corps public qui est ainsi consignée et colportée par les voyageurs de mairie en mairie. Et c’est cette parole, captée et collectée au travers d’une forme de troc par les voyageurs, qui leur ouvre l’accès à de prochains espaces.

Il y a, de fait, une transaction de « loyautés » si l’on peut dire, qui s’opère lors de la négociation, non pas de la possibilité de faire un don, mais d’obtenir un récépissé de don et/ou une attestation de « bonne conduite ». Ces dons et attestations de bonne conduite fonctionnent donc bien comme des *nœuds* entremêlant d’une part l’identité du responsable du groupe ainsi que celle des membres du groupe qu’il « conduit », et d’autre part la collectivité publique entendue comme une communauté d’agents communiquant les uns avec les autres, engageant en chacun de ces courriers qu’ils signent (et dont ils perdent là aussi la « maîtrise » quant à leur usage futur) leur parole et celle du *commun* qu’ils incarnent. La valeur du troc se révèle donc précisément dans cette perte de contrôle de l’usage du don à laquelle les donateurs voyageurs et les signataires de la « collectivité publique » concèdent. Pour les voyageurs, ce sont les attestations de don qui leur permettent de créer de la valeur qu’ils peuvent capitaliser et faire fructifier par ailleurs. Ces écrits agrègent dans un enchevêtrement (Tsing A., 2017) des identités publiques et privées, nomades et sédentaires ; soit une multiplicité d’acteurs qui opèrent des nœuds stratégiques participant au bon déroulement du voyage. Non seulement les acteurs publics ne parviennent à agir qu’en bout de course, comme nous l’avons souligné ; mais par ailleurs leur action peut aussi paradoxalement s’apparenter à une forme de greffon susceptible de faciliter la présence voyageuse lors d’une prochaine étape. Ces attestations de dons et de bonnes conduites délivrées par les décideurs publics sont les maillons d’une chaîne semi-publique à laquelle les voyageurs ont recours pour se défendre. S’ils sont le fruit d’une rencontre et d’une entente entre deux contractants représentant

d’organiser une rencontre entre élus et responsables voyageurs, la nécessité d’avoir recours à un avocat ou à un huissier pour se défendre sont autant d’éléments qui contribuent à une évaluation du bon ou mauvais déroulement du séjour).

chacun leurs intérêts sédentaires et voyageurs dans un contexte circonscrit, ces *nexum* permettent véritablement à des groupes entiers de circuler. La parole voyageuse, sans cesse mise en doute lors du face-à-face avec les élus, est appuyée et soutenue par une multiplicité de voix « publiques » susceptibles d'ouvrir la voie de la reconnaissance. En effet, n'étant soumises à aucune obligation légale, ces attestations sont aussi le fruit d'engagements personnels des signataires qui reconnaissent la personnalité du voyageur auquel ils ont affaire, et le distinguent du reste de la communauté voyageuse qu'ils continueront par ailleurs de stigmatiser. Et cette distinction provient précisément de la loyauté que ces voyageurs manifestent à l'égard de leurs interlocuteurs publics lors de la halte. Nous sommes donc bien dans une forme de contamination par collaboration telle que décrite par Anna Tsing. « La diversité contaminée n'est pas seulement particulière et historique, toujours changeante, elle est aussi relationnelle. Elle n'est pas fondée sur des éléments qui se suffiraient à eux-mêmes : ses éléments sont des collaborations issues de rencontres. Sans élément autosuffisant, il est impossible de calculer les coûts et les bénéfices, ou la fonction maîtresse, qui reviendraient à tout « individu » impliqué. » (Tsing A., 2017 : 74).

Un autre exemple du *nexum contaminé* (mais ils sont si nombreux que nous n'en viendrions jamais à bout) est ce geste qualifié de « déloyal » par le directeur de cabinet du Préfet – et dont je fus l'auteure – caractérisé par la transmission, au président de l'association Action Grand Passage, du compte-rendu daté du 27 mai 2013 de la réunion de préparation des grands passages dans le département de l'Hérault qui avait eu lieu le 21 mai 2013. Ce geste, que j'ai entrepris pour faciliter la défense du groupe séjournant à Lattes dans un contexte hyper-tendu⁵³⁶, fait suite à un évincement de ma personne (dans mon rôle de médiatrice) orchestrée par la Préfecture afin d'optimiser la réussite de la procédure d'expulsion de ce groupe ; alors que l'Etat avait essuyé à deux reprises (en 2009 et 2012) des annulations d'arrêtés préfectoraux par le tribunal administratif concernant des procédures d'expulsion de gens du voyage sur cette commune. Le 3 juin 2013, je suis contactée par le directeur de cabinet du Préfet qui s'étonne de trouver dans les pièces fournies par la partie adverse le document « compromettant » cité plus haut qui ne fait que synthétiser dans un calendrier prévisionnel les courriers adressés par les gens du voyage ainsi que les réponses des communes, en distinguant les réponses négatives et positives. Ce document ne faisait finalement qu'attester de la mauvaise

⁵³⁶ Mon carnet de notes fait état d'une escalade de la menace et de la pression exercée à l'encontre du groupe. Lorsqu'ils arrivent, le dimanche 2 juin 2013, le maire (qui refuse de me parler) a constitué un groupe de riverain et mobilisé les médias afin d'annoncer qu'il menace d'ouvrir les vannes des canalisations qui entourent le terrain pour les inonder. La sous-préfète de garde se dépêche sur place. Le maire appelle ensuite à l'émeute et à la rébellion devant le collectif venu le soutenir avant de simuler une interpellation policière qui allait le conduire à un rendez-vous express avec le Préfet. Après le simulacre d'embarcation du maire, et alors que je devais traverser l'atroupement des riverains positionné à l'entrée du terrain, un membre du collectif m'invective du doux nom de « salope », tandis qu'un policier estime que j'ai « choisi mon camp ». Cette réunion improvisée en préfecture, plutôt que d'aboutir sur une proposition de terrain, ne fut finalement qu'un passage en force du maire pour obtenir que le préfet engage une procédure d'expulsion. Le lendemain matin, un dispositif d'encerclement policier est en effet déployé tout autour du campement (hélicoptère, policiers nationaux, gendarmes, douaniers), et les voyageurs ne cédant cependant pas à la pression, décident de faire appel de l'arrêté d'expulsion du Préfet.

volonté du maire de Lattes qui avait adressé une réponse négative pour l'accueil d'un groupe de 50 caravanes programmé en juin, et son mépris pour les groupes de grand passage, la seule prise de parole qu'il fit durant cette réunion ayant consisté à dire que « la plupart des gens du voyage sont des semi-sédentaires et des environs de Montpellier »⁵³⁷. Par ailleurs, ce calendrier permettait de signifier, par le numéro de référence que fournit l'ASNIT sur chacun de ses courriers, que le groupe en question avait bien adressé une demande à la commune de Montpellier et que celle-ci lui avait répondu par un refus. Ayant trouvé, en lieu et place d'une solution d'accueil, un dispositif policier renforcé (escadrons de CRS dotés de gilets pare balle, douanes et un hélicoptère survolant le campement) sans que je n'en ai été informée au préalable ; le sentiment de trahison fut fortement ressenti par les voyageurs qui me le renvoyèrent et que j'éprouvai également lorsque je compris que j'avais été délibérément écartée de toute forme de communication autour de cet événement. Il se trouva que le président d'Action Grand Passage séjournait sur l'aire de grand passage de Vias au même moment. La médiation reprit donc de plus belle en échangeant avec lui au sujet de ce qui se déroulait à Lattes. N'ayant aucune volonté de coopérer davantage avec mes interlocuteurs de la Préfecture qui cherchaient visiblement à faire obstacle à mes interventions sur le terrain, je cherchais – avant d'envoyer le document – à protéger mon geste dissident. Je trouvai finalement une forme d'appui dans la circulaire du ministère de l'intérieur du 23 avril 2013 mentionnant explicitement le nom du président d'Action Grand Passage comme interlocuteur pour la région Languedoc-Roussillon. Le tour était joué de ce côté là. C'est donc lorsqu'il découvrit ce document dans le dossier constitué pour leur défense par les gens du voyage qui allaient se présenter contre l'Etat au tribunal administratif afin de contester son arrêté que le directeur de cabinet sortit de ses gonds et m'appela immédiatement pour m'affubler de noms d'oiseaux. Révélant dans sa colère toute formes de confusions, concernant les gens du voyage qu'il qualifia de « bandits », tentant de me convaincre d'une manière fort peu habile qu'il ne fallait pas « les défendre » ; il tenta de surcroît de me rappeler à un ordre qui n'était assurément le mien en m'intimant de me comporter comme un « agent de l'Etat » allant même jusqu'à employer le terme de « fonctionnaire ». Cette forme de prolifération par la menace de sa politique qu'il tentait de m'injecter n'eut aucun effet immédiat étant donné que mon statut était celui d'un prestataire de service déclaré en entreprise individuelle, et que donc la contrepartie (préservation d'un poste) dont il pensait pouvoir faire œuvre de chantage, tomba comme un soufflet. Cet événement fut pourtant bien le foyer au sein duquel allait germer la programmation de la fin de mon affectation à ce poste de médiatrice départementale auprès des gens du voyage. Ayant bien pris le soin de me signifier qu'il savait que j'étais « ethnologue » et qu'un dossier sur ma personne était constitué en Préfecture, je sortis exténuée de cette conversation fort houleuse durant laquelle la provocation m'obligea tout d'abord à admettre que j'avais bien transmis le document, puis surtout ensuite à me défendre une heure durant face au déferlement des attaques calomnieuses qui suivirent cet aveu.

⁵³⁷ Compte rendu de la réunion de préparation des stationnements estivaux des grands passages des gens du voyage du 27 mai 2013, Préfecture de l'Hérault.

Ployant sous l'autorité de mon interlocuteur et résistant à ses intimidations, il subsista de cette conversation téléphonique quelque chose de l'ordre de la dépravation qui se déploya dans un espace inattendu et définitivement protégé de toute attaque : celui du rêve. La nuit qui suivit cette discussion mon inconscient m'infligea une mise en scène onirique particulièrement éloquente : j'étais assise dans une pièce face à un mur blanc sur lequel était installé un cadre blanc en bois orné. Des agents, exécutants d'un ordre invisible, m'obligeaient en me « prenant la tête » à regarder jusqu'au bout une scène épouvantable qui se déroulait à l'intérieur de ce cadre et qui n'était autre qu'une décapitation lente et sanguinolente réalisée à l'aide d'une tronçonneuse. Je me réveillai « à temps » et sans émotion de peur, ni d'angoisse particulière. J'étais simplement forcée d'admettre la situation inextricable dans laquelle ma posture de médiatrice embauchée par l'Etat m'avait conduite.

Dans cette situation, si la circulation du document « non autorisé » est bien une forme de contamination par collaboration capable d'absorber une diversité d'informations provenant d'acteurs hétérogènes ; la sanction qui s'ensuit est une épreuve de corruption qui procède par la menace visant à étioiler toute forme de mouvement intimant les acteurs à se tenir dans une posture d'asservissement. Alors que la contamination se caractérise par une dissémination prolifique de possibilités d'agir, la corruption est une forme de prédation qui s'opère sur l'individualité même. « C'est l'exigence de ne pas se dérober qui éveille cet honneur d'être soi. C'est un principe de responsabilité ; c'est le fait de pouvoir dire à chaque fois : oui, c'est moi qui... C'est être comptable de ses actes et de son être même. » (Hénaff M., 2017 : 83). Ainsi, l'émotion qui envahit l'individu qui se sent ainsi dépossédé augure une « révision » de ses préférences comme le souligne Jean Foucart : « Les émotions, en tant que processus de coordination entre agents, sont un moyen par lequel les préférences d'un agent se modifient en fonction des préférences des autres. (...) Les préférences des autres interviennent comme un argument dans ma fonction d'utilité, mais pas comme sa cause. Les émotions sont un moyen par lequel les préférences des autres agissent directement sur les miennes. (...) La question de la révision des préférences se pose. Lorsqu'il y a lieu de réviser, l'émotion a tendance à réapparaître tant que la révision n'a pas été accomplie. En revanche, si nous accomplissons la révision et changeons nos attentes, l'émotion devrait disparaître. La révision des préférences n'est cependant que l'aboutissement ultime de la série de révisions déclenchées par une série d'émotions. » (Foucart J., 2017a : 87-88). Dans cette situation d'épreuve par corruption que nous avons vécue, le sentiment de trahison que nous ressentons opère une première révision des préférences ; la *porte* que nous voyons se refermer du côté de la Préfecture se traduisant – dirait Simmel – par une consolidation du *pont* avec les voyageurs. Le rêve que nous faisons après avoir été bousculée émotionnellement vient boucler cette révision des préférences par une forme de connexion psychique entre l'imaginaire, le ressenti et le réel.

Ainsi, si nous devons retenir une particularité forte du *nexum* comme forme d'acquiescement de la dette contractée par les gens du voyage lors de la halte, nous dirions qu'il ouvre le lien au lieu de le refermer

(Weber F., 2012 : 35-36). Le *nexum* est un gage sur l'honneur qui lie par la rencontre et le troc, des sédentaires et des voyageurs qui forment ensemble une diversité contaminée telle que l'entend Anna Tsing. Tous ces nœuds qui font tenir le campement restent constamment invisibilisés. Alors qu'ils lèvent le campement, les voyageurs vont s'acquitter de leur dette et obtiennent en échange des traces écrites de reconnaissance de loyauté qu'ils capitalisent afin de les monnayer lors d'une prochaine étape. L'acquiescement en guise de reconnaissance en un point est un gage de reconnaissance en un autre point. Ces réciprocités de dons tissent à leur manière le fil de l'odologie des gens du voyage, d'un point à l'autre du territoire. Distinguant l'ordre du don de l'ordre du contrat, Marcel Hénaff souligne que l'ordre du don « appelle une générosité sans calcul ou une réciprocité désintéressée. On ne peut pas forcer à la gratitude, car alors on la nie ; on ne peut pas extorquer des dons ou des faveurs en raison d'une fonction que l'on exerce, car alors on use de l'autorité de la loi en vue d'un avantage qui contredit cette fonction. » (Hénaff M., 2014 : 50). Dans la foulée des interrogations de Mauss à propos du « don oblatif inconditionnel », soit de l'obligation de rendre, Marcel Hénaff appelle à aller « au-delà de ces analyses et affirmer que ce qui importe dans ce rituel, c'est d'abord, à travers les biens offerts, le fait de se *reconnaître* publiquement, d'accepter le partenaire comme un autre humain et comme un allié parce que ce qui est en jeu, c'est la formation d'un lien durable entre les groupes. Les biens échangés sont des symboles de cette alliance, non d'abord des biens à consommer. Ils incarnent le Soi des partenaires. Ce sont donc aussi des gages, des preuves de l'accord conclu ou renouvelé. Il n'y a alliance qu'à deux ; c'est en cela que répondre est obligatoire. » (Hénaff M., 2014 : 50-51).

Les élus comme les responsables voyageurs exercent un contrôle sur la publicisation de la gestion de la halte. Ces attestations de bonne conduite et justificatifs de paiement ne filtrent jamais dans les médias. Si le travail de communication et de prospection de terrains qui précède le surgissement de l'espace voyageur n'est pas rendu perceptible par le commun, une fois que cet espace est acté par une présence suffisante de caravanes, les responsables voyageurs deviennent dangereusement exposés dans la sphère publique et médiatique. Une forme de solidarité s'exerce au sein du groupe pour limiter les effets et éventuels dégâts corrélés à cette exposition publique. Âgé d'une trentaine d'années lorsque nous le rencontrons la première fois, Teddy voyage une partie de l'année avec Falco. Tout aussi actif que lui dans l'organisation de la halte, il se rend cependant peu visible auprès des interlocuteurs publics et des médias pour éviter de compromettre le développement de son activité économique. Falco, plus âgé que lui mais pas encore retraité, nous explique qu'il s'agit bien là d'une stratégie que d'exposer en priorité des « vieux » pour préserver les jeunes actifs :

« F : Ah bah j'ai perdu des clients hein !

G : Ah t'as perdu des clients.

F : Bah ouai. J'ai perdu des clients. J'avais des clients à Montpellier là, des qui m'ont vu là... l'a priori des gens du voyage hein... C'est pour ça que des fois la télé c'est pas non plus le... Lui il a plus rien à perdre Delage ! Parce que t'as vu il a 60 heu... il va plus travailler, il fait plus rien du tout.

G : Oui c'est ça...

F : Mais moi quand au départ j'ai fait ça, y'avait toujours un homme qu'était avec moi qui s'appelait Jimmy Zimerman⁵³⁸, et Jimmy Zimerman si tu veux j'le faisais toujours passer à la télé... moi j'voulais pas passer à la télé...

G : Ah Jimmy... oui, j'vois qui c'est... plus âgé qu'toi oui...

F : Voilà, voilà... il a tout l'temps. Lui j'l'ai toujours fait passer à la télé lui. Lui il expliquait des machins, quand ils voulaient vraiment, et moi j'ai jamais voulu. T'as vu, on a fait l'émission, Teddy y s'fait... machin [flouter] parce que si dans son entreprise, ça va pas après mettons... ça va pas. Bon après à un moment donné dans l'émission j'l'appelle Lefleur⁵³⁹ mais il s'appelle Lefleur aussi son entreprise... C'est... Mais c'est vrai c'est... Alors après ça nous fait trop d'tord mettons... Les gens ils ont un a priori sur les gens du voyage. Alors t'as vu... c'est... Y'en a non hein !... Y'en a non hein... Mais y'en a que... On a bouché l'pont d'Aquitaine une fois. Quand on a bouché l'pont d'Aquitaine, on allait travailler... des fois à Bordeaux on travaillait bien. Et après qu'on a bouché... qu'on a passé à la télé comme ça hé bin... c't'année là on n'a rien fait du tout. J'me suis trouvé dans des cités à faire du démarchage, en fin d'compte ils appelaient la police. »⁵⁴⁰

Ce témoignage révèle à quel point la dynamique scalaire s'imisce dans le quotidien des voyageurs. L'exposition de soi est un effet de l'induction morale. S'ils parviennent à tirer bénéfice de cette exposition de leur personne (Gardella E. et Arnaud A., 2018 : 110 ; Pichon P., 1995), les voyageurs doivent aussi apprendre à se préserver de ses effets nocifs du fait même de cette scalabilité au travers de laquelle les interactions s'opèrent dans la sphère publique. Dans le cas qui est décrit ci-dessus, Falco est allé d'une certaine manière trop loin dans la médiatisation de sa personne, incarnant dans les journaux télévisés le rôle d'un frondeur. Sans doute a-t-il perdu le contrôle de cette juste mesure dans le dosage de ce qui peut être donné à voir aux médias ; ce qui se traduit par une diminution de son chiffre d'affaire. Les voyageurs aussi peuvent-être contaminés par des collaborations dans un contexte de scalabilité (entendue comme une fluctuation des échelles de perception du réel). Si nous reprenons le cadre d'analyse proposé par Harrison White (White H., 2009), nous dirions que la mobilisation du blocage du pont d'Aquitaine que Falco a été amené à conduire l'a propulsé dans une arène qui est, selon Harrison White, le type de « discipline » appliqué en réponse à l'ambiguïté. Si l'ambage est une incertitude qui porte sur les relations sociales, l'ambiguïté est quant à elle une incertitude qui porte sur les signaux (White H., 2009 : 291). La problématique que pose Falco aux interlocuteurs des collectivités défaillantes en matière d'accueil décent des gens du voyage s'exprime donc, non pas en terme de « fiabilité » ou de « solvabilité », mais de « détectage » et de « réactivité ». Lorsqu'ils entendent son nom, les responsables territoriaux savent précisément « à qui ils ont affaire » sans avoir besoin d'en passer par une quelconque investigation sur sa personne :

⁵³⁸ Le nom a été modifié.

⁵³⁹ Le nom a été modifié.

⁵⁴⁰ Entretien du 31 juillet 2015.

« Ils ont tellement peur que j’bloque tout à Montpellier. Parce que si c’est... t’as vu... pas un autre, mais ils savent que moi j’suis capable de tout alors. (...) J’en n’ai qu’un d’garçon, t’as vu. Il s’appelle Billy Stivell⁵⁴¹ lui. Non mais heu... comme il est quelque-part, quand il dit « Stivell », j’t’garantis, même la police même les machins comme ça, ils savent... ils savent que... mettons que... j’suis pas un guerrier hein ! On s’est jamais battu avec les forces de l’ordre. Mais c’est que j’m’laisse pas faire. Alors ils savent que mettons... ils savent que c’est moi l’pont d’Aquitaine, ils savent que c’est moi mettons St Jean d’Luz, Royan heu... »⁵⁴²

Le prestige de Falco n’est pas acquis d’un rapport de loyauté, mais d’un rapport d’assurance corrélé à un ensemble de prises de risque qu’il assume pleinement. Assuré de la stabilité et de l’efficacité de sa notoriété (aussi bien en interne qu’en externe), Falco focalise davantage ses efforts et son attention sur le contrôle de l’action qu’il mène. Ainsi, il opère une forme de bifurcation (White H., 2011) intéressante en ce qu’il parvient à élaborer de nouvelles règles du jeu (passant de l’incertitude par ambage à l’incertitude par ambiguïté) et, ce faisant, à se situer à un niveau d’interaction qui vient brouiller les filtres et la focale de la logique scalaire.

Ce qui s’apparente à une forme de « provocation » est pourtant bien une forme de don, un don de sa personne que Falco assume pour défendre « sa vie », son mode de vie comme il le rappelle à chaque fois qu’il doit s’expliquer sur son geste. « Le contraire du don n’est pas d’abord l’égoïsme, l’intérêt ou la soif du pouvoir, mais la peur. La peur de perdre sa vie. » Car le don est ce moment où la relation sociale prend le risque d’aller au-delà d’elle-même. Le don est l’expérience de la société qui va au-delà d’elle-même, et de l’individu qui met en jeu son identité, au risque de la perdre. Le risque du don, c’est le risque identitaire. » (Godbout J. T. 2000 : 147).

Allant « au-delà » de lui-même, se positionnant dans la prise de risques, Falco est parvenu à promouvoir et faire respecter au fur et à mesure de ses *passages*, la dignité à laquelle aspirent tous les voyageurs, ouvrant des places pour d’autres et créant une multitude de jurisprudences qui sont autant d’*appuis* au sens employé par Harrison White (White H., 2011), pour stabiliser l’identité voyageuse dans un contexte socio-politique où elle est sans cesse soumise aux incertitudes. Il est, comme Ludo chez les voyageurs saisonniers, comme Violette sur le terrain familial de Pignan, un acteur qui s’accomplit en donnant de sa personne pour « faire avancer » la *cause voyageuse* : soucieux de son *devenir*. Cependant, cette position l’amène à devoir sans cesse aiguïser son sens du discernement, de manière à jauger les possibles « débordements » et risques de ruptures du *nœud* que cette bifurcation comporte :

« F : Au départ qu’j’ai fait l’association avant là... c’était heu... J’fonçais, j’fonçais... Mais maint’nant j’ai du r’cul... J’ai... C’est plus... J’suis plus tendu. J’ai plus mettons quand j’arrive... quand ça... J’en ai tellement fait que des fois j’ai... j’ai... j’ai... j’ai pas peur, mais heu... j’ai peur pour mon fils des fois qu’y, qu’y aurait un débordement parce que des fois y... C’est à la limite, les jeunes, les jeunes là... Les jeunes de 30 ans des fois y... Des fois j’suis là pour les... j’recadre un p’tit peu. Parce que nous on a

⁵⁴¹ Le nom et le prénom ont été modifiés.

⁵⁴² Entretien du 31 juillet 2015.

fait, mais on s'est jamais battu avec les forces de l'ordre et j'veux pas, j'veux pas qu'ça en arrive là. J'ai peur qu'y aurait un dérapage, que mettons... parce que y s'passe tellement d'choses qu'un... quelqu'un viendrait avec un fusil tirer là-d'dans mettons (désignant le campement), parce que y nous montrent tellement du doigt tout l'temps... J'ai, j'ai tout l'temps peur que y'en ai un qu'arrive là d'dans... et qui nous tirerait là-d'ssus mettons. Et ça...

(...)

G : Tu penses que ça peut durer encore, c'est-à-dire que tu peux transmettre cette heu... méthode là finalement ?

F : À mon avis, à mon avis... moi, pour moi hein... si mon fils il fait comme moi et pis qu'y suit comme ça, faudra toujours faire comme ça... tout l'temps se... pour obtenir quelque-chose. Parce qu'autrement on n'obtiendra rien mettons. Parce que, j'veux pas critiquer, t'as vu Milo⁵⁴³ y s'en va dans les réunions comme ça, mais il obtient quoi ? Rien du tout, il obtient rien du tout. Il s'met dans des emplacements, même des rats y voudraient pas y... Là j'te dis j'ai des gars qui étaient avec, ils sont partis, ils sont partis d'avec lui. Y pouvaient pas manger dehors tellement qu'ça pue. J'veux pas non plus dire d'être dans des stades de rugby, c'est pas fait pour nous non plus. Mais qu'ça soit décent, tu comprends. À Bordeaux, Juppé là, depuis qu'on a fait ça, il a fait un emplacement, il a fait une route... une grande route en goudron et puis il a mis d'l'herbe... à des moments y'a d'l'herbe elle est comme ça dessus (*montrant le niveau avec sa main*). Et la... et puis maintenant on n'est plus embêtés. Et j'ai téléphoné, elle était disponible là, parce qu'y avait un gars qui voulait faire un mariage, on savait pas si on allait à Bordeaux ou on allait à Pau. Elle était disponible, ils ouvrent le portail, on rentre dedans, c'est facile mettons ! Et l'aire... et l'aire si tu veux elle est... elle est pas. Elle est pas mettons... elle est dans Bordeaux. Elle est presque sous l'pont d'Aquitaine, elle est presque à la limite du port.

G : Elle est vers Bacalan quoi...

F : Elle est... si tu veux elle est à Bacalan, elle est entre les magasins Carrefour. Elle est dans l'derrière de...

G : Ah oui j'vois où elle est...

FC : Y'a Conforama et Carrefour, elle est derrière Conforama, si tu veux elle est pas mise dans la campagne à tataouine que dans les Landes, y'en a des aires dans les Landes forcément (*amusé*) t'es dans les sapins, les téléphones y passent pas ! Mais ils sont gentils ! J'ai été après là... y'a deux ans. »⁵⁴⁴

Ses inquiétudes vis-à-vis de son fils, vis-à-vis des réactions des gadjé, vis-à-vis des jeunes voyageurs de 30 ans qu'il faut cadrer, etc. sont autant d'investissements nécessaires pour ajuster et consolider le *nœud* de cette bifurcation du mode d'action voyageur opéré par Falco.

Toutes ces circulations de dons « risqués », de dons « contaminés » qui transitent entre les voyageurs et les sédentaires sont des révélateurs de l'état des relations entre ces deux entités qui communiquent sans cesse et

⁵⁴³ Falco faire référence à Milo Delage, président de l'association France, Liberté, Voyage.

⁵⁴⁴ Entretien du 31 juillet 2015.

ne cessent de se re-connaître, de se distinguer et de collaborer par des actes significatifs dont ils sont toujours co-signataires.

Pour tenter de terminer sur le *nexum*, nous évoquons brièvement le rôle symbolique opéré par la signature liante pour stabiliser le campement en la forme d'un accord écrit, dactylographié ou manuscrit. Ce type d'initiative, proposée lors de la dispute qui suit l'installation du campement, vise à atténuer l'effet de stupeur et de consternation dans lequel les sédentaires sont pris. Il permet, ni plus ni moins, de fixer la date de départ soit de « canaliser » le campement dans une forme de lien qui semble vouloir se réclamer davantage du contrat que du don. Ce document, que nous appelons « convention d'occupation temporaire des lieux » consiste en une co-signature bi- ou tripartite que j'ai pu être amené à solliciter par exemple dans le cas de ce grand passage à Fabrègues, sur un terrain privé :

Fabrègues le 22 07 2013.

Je soussigne Mr [redacted] et Jonathan
 et Mr [redacted] Paul Pasteur de la mission
 Evangelique Vie et Lumiere occupant le terrain
 de Mr [redacted] [redacted] chemin du Moulin
 du Trou 34690 Fabrègues depuis le 21 juillet
 2013 certifie sur l'honneur de quitter les lieux
 le 04 août 2013 à 15 heures. Nous nous engageons
 à tout nettoyer et laisser le terrain propre. Ceci
 valant valeur ce que de droit.

les voyageurs le propriétaire

Photo 48 : Convention d'occupation temporaire manuscrite, collection personnelle, Fabrègues, 2013.

Mais il faut insister pour en arriver à ce que les deux ou trois partenaires en viennent à signer ce type de document dont la demande procède bien davantage des voyageurs que de l'administration. Pour être exact, ces documents procèdent de la médiation elle-même qui cherche à faire valoir son utilité sociale par la collecte de traces écrites d'un travail qui s'opère en grande partie dans l'informel. Alors que ces conventions d'occupation temporaire conditionnent l'accès aux équipements d'accueil, à la manière de contrats réglementaires incluant le dépôt d'une caution d'un montant à peu près équivalent à ce que les voyageurs donnent aux CCAS ; elles ne trouvent que peu d'adhésion et de bien-fondé en dehors de ce cadre. La convention, comme règlement qui émane du droit, renverse la logique du *nexum* en établissant des règles formelles et uniformisées du *passage*. Mais, en dehors des équipements agréés, ces conventions peuvent trouver une forme d'utilité paradoxale en ce qu'elles permettent de rationner le droit comme ce fut le cas en 2012 dans le cadre de l'installation d'un groupe de grand passage à Lunel. Le dimanche 29 juillet 2012, 30

caravanes pénètrent sur un stade de cette commune et se raccordent illégalement à l'eau et l'électricité. La mairie intervient pour couper ces raccordements. Le 1^{er} aout, nous sommes contactés par la Préfecture car le groupe, qui a cherché à se raccorder à nouveau, bloque maintenant l'accès au parking de la gare et à la mairie de Lunel occasionnant un encombrement de la circulation routière. Cette manifestation spontanée clamant la fin des coupures d'eau et d'électricité en pleine canicule, vise à provoquer le dialogue avec les autorités locales. Nous nous entretenons avec le capitaine de gendarmerie qui nous signale que la RN113 est dorénavant bloquée en plus de l'accès à la gare. Un rendez-vous est programmé en mairie à 15h réunissant un adjoint au maire, le directeur général des services, le responsable des sports et le responsable de la sécurité de la ville ainsi que la médiatrice départementale. La mairie commence par clamer son innocence en faisant prévaloir la prise de compétence par la communauté de commune du dossier « gens du voyage ». Les voyageurs, qui veulent rester une semaine, demandent instamment qu'on leur rétablisse l'eau et s'engagent à régler leurs consommations. Après un échange avec le premier magistrat de la commune par téléphone, l'adjoint au maire expose aux voyageurs que le maire consent à rétablir l'eau mais seulement de 8h à 18h, et qu'une convention mentionnant ce rationnement va leur être proposée, conservant par ce biais une forme de contrôle de l'accès au bien commun. Ainsi, cette tractation autour la restriction de ce bien vital qu'est l'eau témoigne d'un intérêt du maire à dévitaliser le campement – et les corps qui le constituent – afin de restaurer son autorité sur le territoire communal. Si le maire tient à contractualiser par une co-signature liante ce consentement à « rétablir l'eau », c'est précisément parce qu'il a conscience qu'il procède d'une entorse à l'un des droits les plus fondamentaux de l'être humain. Il s'agit donc d'une épreuve de corruption qui piège les voyageurs, sanctionnés par une forme de déshumanisation qui conditionne le maintien du lien et la survie du campement. Forcés d'accepter cette « reprise en mains » opérée par les édiles locaux, les voyageurs encaissent ainsi une forme d'humiliation par laquelle se « paie » la collectivité locale. Nous avons là une démonstration tout-à-fait explicite d'une forme de *participation* allant à l'encontre de la démocratie (Godtbout J.T., 2014).

Toutes ces observations autour du *nexum* que nous enseigne l'odologie des gens du voyage, nous amènent à questionner ce qui fonde le « commun » : cette communauté créée par des liens au territoire. Le commun se niche dans la relation que les hommes établissent avec l'environnement et dans les usages qu'ils s'autorisent mutuellement par une forme de vigilance constante sur les ressources qu'il pourvoit. Ce que donnent les voyageurs au « corps social » pour s'acquitter d'avoir bénéficié de conditions dignes de halte est occulté, tandis que ce qu'ils prennent au *commun* est constamment exposé sur la place publique dans une vaste indignation. Ce que donnent les collectivités locales est promu comme un sacrifice du *commun* pour l'intérêt général, tandis que ce qu'elles prennent aux voyageurs est banalisé comme un « juste retour ». De fait, ce *nexum*, dans sa double-face visible et invisible, donne à lire la manière dont les voyageurs (usagers illégitimes du territoire au sein d'un système fondé sur la territorialité) sont *touchés* par des actes et des décisions de

propriétaires ou d'organisations publiques ; et comment ils y réagissent par des formes de réparations ou de participation (Godtbout J. T. 2014) qui ne compromettent pas leur autonomie.

II.2.2. Libérer le passage

Nous allons maintenant nous intéresser aux forces qui conduisent voyageurs et sédentaires à libérer le passage, à ouvrir les accès non pas pour pénétrer sur un terrain comme nous l'avons mentionné plus haut, mais pour préserver l'espace voyageur. Cette tendance à une certaine porosité de l'espace voyageur est à la fois inéluctable et délicate dans sa mise en œuvre, non démunie d'une certaine tension. Ce geste d'ouverture du campement, nous l'avons observé dans différents types d'espaces voyageurs et nous pensons qu'il est intéressant de nous y attarder en ce qu'il montre un chemin ou une piste pour comprendre l'équilibre fragile des forces qui rendent le campement viable. Il participe de son état de précarité. Tout d'abord l'analyse de comment on libère l'accès au campement permet de saisir des formes de redéfinition et repositionnement à partir du danger. C'est la liminarité qui permet de définir le danger. Des rapports de concurrences ou d'adversité semblent dominer les jeux d'acteurs déployés autour de la fermeture du campement.

II.2.2.1. Campement, liminarité et gestion du danger

Il convient de distinguer le rassemblement, qui est libre et ouvert par principe chez les voyageurs, du campement qui comporte des implications d'organisation de la vie privée, communautaire et intime. Le campement a donc une fonction de protection en même temps qu'il pourvoit aux besoins vitaux de la communauté. Dans cette partie nous allons nous intéresser aux signaux délibérément destinés à informer l'environnement non voyageur de l'atmosphère qui règne sur le campement. Ces signaux ont recours à des éléments matériels pour jouer sur l'effacement du seuil ou au contraire sur son officialisation. Ils exercent un rôle de de protection dans la mesure où leur fonction est toujours de préserver le campement d'actes ou de décisions qui seraient gouvernés par la défiance. Ces signaux tendent d'une certaine manière à rendre « transparent » le campement. Nos exemples sont puisés dans diverses expériences de notre terrain hétéroclite. Lorsque nous avons enquêté auprès des voyageurs et familles qui vivent en camion, nous avons été frappé par ce souci constant qu'ils avaient à ménager le passage des chasseurs sur les terrains qu'ils occupaient. Ainsi, Dams, le boulanger de Cournonsec, malgré qu'il soit père d'enfants en bas âge ne remet pas en question cette circulation des chasseurs aux abords du terrain qu'il vient d'acheter et sur lequel il vit avec sa famille en camion. Il tend au contraire à considérer que cette forme de collaboration (exercée cependant avec une certaine vigilance) parviendra à le préserver de l'expulsion :

« Ce qu'on craignait le plus c'était l'ouverture de la chasse. Parce que si les chasseurs se plaignent là forcément on va s'faire emmerder. C'est pour ça qu'on a laissé un peu accès libre, même bon y'a quand même des petits murets partout mais bon... du moment qu'on leur bloque pas l'accès pour l'instant y s'plaignent pas quoi. Ils longent un peu les murs heu... 'fin on n'a pas voulu tout cloîtrer tu vois, genre « c'est chez moi » s'imposer et tout ça pour heu... pour qu'ça s'passe bien avec les

chasseurs et apparemment ça a l'air de s'passer bien heu... On en voit passer, bon y nous font signe de la main genre « salut ». Y vont pas traverser ici avec le fusil à la main heu... Donc heu... y voient qu'on n'a pas clôturé. Parce que voilà, si on s'fait virer d'ici à mon avis ça s'ra à cause des chasseurs qui se plaignent parce que on n'a rien à faire là en gros... on n'a rien à faire là. »⁵⁴⁵

Admettant l'illégitimité de leur mode de vie sur le territoire, ces habitants mobiles consentent à des formes de *passages* qui s'apparentent à des dispositifs de contre-cadrages de ce que l'illégalité de leur présence peut déclencher. Suspendu à cette exigence de ne pas prêter le flanc à la critique qui fraye la voie de délation, Dams, bien qu'il soit propriétaire, adopte vis-à-vis des chasseurs qui convoitent un droit de passage sur son terrain une attitude qui s'apparente à celui du concessionnaire. Actant de signaux de « dépossession », Dams s'incline d'une certaine manière face au pouvoir que les chasseurs tirent de leur *intrication* au territoire ; cette association des humains et de l'environnement formant ce qu'on appelle un milieu. Dams a pleinement conscience qu'il s'est introduit dans ce milieu et qu'il doit apprendre à y faire sa place et s'extirper de son statut d'intrus ou d'indésirable⁵⁴⁶. La préservation de son mode de vie et de son espace voyageur est irrémédiablement liée et dépendante de ces démonstrations de tolérance mutuelle dictées par une petite salutation à distance qui marque une forme de lien cordial contenant tous les germes de la menace. Dans ce milieu, Dams dispose de repères qui lui permettent d'évaluer sa préférence (Foucart J., 2017a) ainsi qu'il le relate en prenant le contre-exemple de son voisin qui a fait « ce qu'il ne fallait pas faire » :

« En fait, lui c'était quelqu'un qu'était de la région parisienne qui est arrivé ici justement et qui a fait c'qui fallait pas faire. C'était... il a clôturé de partout avec des barbelés machin, genre « c'est chez moi ». Genre un peu le camp militaire tu vois. Et les chasseurs forcément ils ont pas aimé, donc tout c'qu'y plantait, ils allaient lui crever. Ils lui ont crevé ses fruitiers, tout. Enfin... Du coup l'mec y vient plus quoi. Alors qu'y a le forage, y'a tout qu'est fait. (...) Et comme il vient plus parce que voilà... direct ça a été catalogué heu... y'a pas moyen... Avec les voisins on aimerait bien récupérer c'terrain là, pour relier sa parcelle jusqu'à la nôtre et faire un jardin en commun tu vois. Même inviter des gens de la commune tu vois. Si y veulent faire des jardins partagés et tout ça y pourraient l'faire. »⁵⁴⁷

Tout cela ne s'opère pas par la négociation mais bien plutôt par la démonstration d'une forme de respect et de déférence qui voile à peine la défiance que les deux acteurs, concurrents au sein d'un même milieu, entretiennent l'un envers l'autre. Les chasseurs, explicitement désignés comme étant ceux par qui le déclenchement des hostilités peut advenir, sont aussi en définitive ceux qui permettent au campement de « tenir ». De la même manière, Crête et Léo qui sont des habitants de La Mine reconnaissent ce rôle primordial des chasseurs dans le maintien de leur espace de vie voyageur :

⁵⁴⁵ Entretien du 4 novembre 2012. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Copie_de_mENUBOUL

⁵⁴⁶ « L'adjoint du maire quand il nous a viré l'année dernière de la plaine là, il l'a bien dit hein quand vu arriver « j'veux pas d'habitat mobile sur le terrain ». Bon j'pense qu'il fait son boulot aussi parce que... il se doit de nous le dire, je comprends bien. Mais quand on essaie de trouver, de discuter avec lui, de trouver des arrangements et tout ça il a dit « moi j'suis pas là pour trouver des solutions, vous êtes considérés comme des roms, notre système est pas adapté pour des gens comme vous », enfin voilà. Texto c'est c'qu'on m'a dit à la mairie. » (Entretien du 8 janvier 2012. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Copie_de_mENUBOUL).

⁵⁴⁷ Entretien du 4 novembre 2012.

« C : On a eu deux ans, on a été heu... interdits dans tout commerce jusqu'à la boulangerie et au supermarché à Anduze, puisque les personnes comme nous y vivent... de récupération... y sont beaucoup mal vus. Pour eux y paraissaient comme des voleurs. Des délits d'sale gueule en fait !

L : Pourtant si j'y vais c'est qu'j'ai d'argent à dépenser.

C : Mal acceptés par les riverains, après on a été acceptés d'une part par les chasseurs. Les chasseurs nous heu... nous ont aidé. OK c'est des zozos. Mais heu... c'est des personnes qu'ont un bon statut.

L : Ouai ils sont en place dans la région. Ils tiennent les places en plus. Si tu les as dans la poche tu peux faire c'que tu veux dans l'coin.

C : Et là nous en passant bien avec les chasseurs. On a commencé à s'faire apprécier par les voisins.

L : Les autres, les gens du village. Petit à petit...

C : Et surtout par le village.

L : Maintenant ça va...

C : Et de là hein, ouai depuis quelques années on est très bien appréciés. Nous on a montré que nous on était capable de faire quelque-chose. Pas de rester dans nos camions heu... à juste vivre pour nous.

G : Mais qu'est-ce qui s'est passé avec les chasseurs en fait ? Y'a eu une relation particulière dans le fait de partager la nature ?

C : On n'a pas été désagréables avec eux. Et on leur a donné l'opportunité... enfin Christian... Christian leur donne l'opportunité chasser sur ce terrain, sur ces 33 hectares, c'est une grande propriété dans la montagne. Et eux, eh bin si y peuvent pas chasser sur ce terrain, y vont chasser autour mais heu... le gibier va s'rassembler sur ces hectares. Et donc eux y n'vont pas voir ce gibier. Et donc Christian leur a donné l'opportunité de pouvoir... chasser sur ce terrain. Tout en ayant en échange un bout d'bidoche. Et ouai c'est un bon système ! Puisque le système de troc eh bin j'suis désolé ça a toujours été l'meilleur hein.

L : Pis si y v'naient pas sur ces terres là chasser y s'raient nuisibles pour nous au final.

C : En plus ! Ouai.

L : À nous défoncer l'camp à... le... Le poulailler y s'rait défoncé... y font les poubelles tout.

C : Voilà si y'aurait pas d'chasse le sanglier dévaste tout. Le sanglier dévaste tout.

L : Tu peux pas tenir un jardin heu...

C : Les coins à truffes qu'y a là-haut sont dévastés par les sangliers, les coins à champignons c'est pareil. Et en plus y'a le site des dolmens qu'y a là-haut. Le site touristique qui est auprès d'chez nous. Donc on a beaucoup de touristes qui sont de passage forcément puisque c'est très mal indiqué par la commune. Donc bah ces touristes savent que c'est dans c't'endroit là. Mais ils ne savent pas où exactement, donc eh bin quelque-part on fait des fois ben le site touristique. Le...

G : Le guide (*amusée*)

C : Le p'tit guide heu... qu'il y a. Et puis heu... Bon bah c'est d'autant mieux pour nous aussi puisque ça donne une bonne image... Puisque on en a besoin aussi, quelque-part vis-à-vis de certaines personnes.

G : Les touristes ils vous renvoient... enfin ils sont comment ?

C : Ah bah y sont très... très... ouai un peu curieux, un peu timides au début (*souriant*) et puis eh bin pas mécontents d'avoir adressé la parole. Et d'avoir... ouai d'essayer de savoir. J'ai vu beaucoup d'habitants aussi essayer d'faire les touristes, venir voir, tout... être curieux. Puisque la curiosité...

L : N'est pas un vilain défaut...

C : Non plus. Mais heu... Bon après pour moi c'est d'autant mieux. Enfin pour nous c'est d'autant mieux puisque j'vois y'a... on a un peintre, heu... une couturière, heu... bah moi-même j'suis sculpteur sur pierre... heu...

L : Des musiciens...

C : Y'a des musiciens, Mob qui est tailleur de pierres et y'a...

L : Tout.

C : Bon bah... on a tout, on a la brasserie, on a un cuistot.

L : Du jus de fruit.

C : On a du jus de fruit. Bah on va bientôt devenir... on va tout faire pour devenir autonomes de la civilisation. Et heu... c'est de ça qu'on voudrait aussi montrer. Que heu... bin... c'est possible. »⁵⁴⁸

Qu'il s'agisse de Dams ou de Crête et Léo, tous s'attachent non seulement à reconnaître et à ménager le rôle de « vigies » qu'occupent les chasseurs sur le territoire, mais ils cherchent également à tirer profit de ce « droit de regard » que ces derniers exercent sur leur mode de vie. En effet, cette position particulière de « témoin » arpentant le territoire sauvage et engrangeant des informations sur son état et ses dysfonctionnements vouées à être disséminées ensuite dans la *cité* en fait aussi des acteurs susceptibles de gager auprès du reste de la population de la fiabilité de ces « marginaux » qui vivent « là où personne d'autre ne va ». Les chasseurs sont donc dotés par le *commun* d'un pouvoir de « contrôle de légalité » par voie de délation. Les touristes et les curieux sont également cités comme des témoins que l'on tolère et qui sont en définitive, comme les chasseurs, des médiateurs précieux pour les habitants mobiles qui tirent de cette présence intrusive, une forme de collaboration par contamination (Tsing A., 2017). En effet, Crête et Léo ne manquent pas de signaler que l'action des chasseurs sur le territoire permet au campement de fructifier et de se maintenir en vie. Les laisser « voir » la faune nuisible, et éviter que celle-ci ne se réfugie sur les 33 hectares de terre possédés par le

⁵⁴⁸ Entretien du 3 novembre 2010. Cf. webdocumentaire Des Aires : <http://www.desaires.fr/#Copie de Lamine Crete0>

groupement foncier agricole qui autorise le campement de La Mine, permet aux habitants de La Mine de développer une certaine autarcie qui a vocation à servir de « modèle de vie », un modèle alternatif.

Plus largement, c'est la publicisation de l'utilité sociale et économique de ces habitants qui semble pouvoir préserver leur espace de vie, comme le souligne Crête qui énumère toutes les activités artisanales et artistiques qui font vivre La Mine. Quand à Dams, tout comme Lio et Fanny et Arnaud et Véro (les autres protagonistes néo-travailleurs de *Des Aires*), il prend appui sur son activité économique implantée dans le village⁵⁴⁹ qui exerce une forme de résistance par dissémination de sa cause auprès de ses clients qui sont aussi des habitants du territoire :

« C'qui nous protégera le plus c'est le fait que j'ai la boulangerie sur Cournonsec plutôt que les voisins. (...) On a un commerce quand même sur la commune qui tourne bien. J'arrête pas de refuser des trucs à droite à gauche. (...) Les trois quarts des clients que j'ai y savent que j'habite ici avec mon camion. Y'en a qui viennent des fois manger avec nous enfin... Après voilà, si jamais on doit s'faire virer par la mairie, y sont tous prêts à se mobiliser pour faire des pétitions comme quoi on est bien intégrés à la commune, qu'ils veulent qu'on reste là. Enfin, voilà. Ça y nous l'ont d'jà dit heu...Y'a pas d'problème. Au niveau des habitants on est vachement soutenus. »⁵⁵⁰

Cette question du traitement de la liminarité est cruciale dans la stabilité, toujours précaire, du campement. Des informations circulent d'un camp à l'autre et peuvent former des liens diffus de résistance par transfert de causes (la cause privée du boulanger pouvant devenir celle de ses clients qui la rapportent et la soutiennent dans l'espace public) ou de méthodes (l'artisanat et les ateliers autogérés de La Mine font la promotion de la « cause alternative »). Falco atteste en effet de ce rôle crucial de la communication directe avec les forces de l'ordre, les Préfet ou les juges en ce que ces acteurs qui exercent ou incarnent le pouvoir institutionnel sont aussi de puissants diffuseurs d'outils juridiques et de méthodes éprouvées de résistance :

« On a tombé sur des juges au départ ici qui disaient à Leroux⁵⁵¹, « maître vous devriez me parler comme ça et moi j'vous répondrai comme ça ». On était avec lui parce que les défenseurs si tu veux, ils nous avaient attaqués mais y'avait personne. Ils croyaient que les gens du voyage allaient pas v'nir s'défendre. Alors y'avait l'juge, et nous qu'étaient là et... et... la partie adverse n'était pas là. Alors y... Si tu veux c'était l'juge qui faisait des leçons à Leroux. Parce que le juge il avait des camping-car, et il trouvait inadmissible que les gars ils pouvaient pas rentrer sur les campings avec ces barrières de deux mètres qu'ils mettaient d'tous les côtés à c't'époque là. Et le juge en a tellement fait qu'il a dit à Leroux « y'a cette façon là de faire, comme ça, comme ça » et Leroux si tu veux il s'est spécialisé là-dessus, sur ça et puis depuis c'temps là il a appris tous les textes de loi sur nous. Et puis il en a gagné, il en a gagné des tonnes. (...) L'autre jour, le préfet des Alpes Maritimes là, il était exténué. Il dit « d'toute façon, vous vous êtes tout l'temps où qu'c'est qu'y a quelque-chose, vous vous êtes tout l'temps là ». J'dis « ben moi j'suis là pour faire... défendre ma vie hein », j'dis « comme vous vous ferez comme ça hein... » J'dis « c'est vous qui nous avez appris les lois, alors nous on essaie d's'faire

⁵⁴⁹ La remise en fonction de l'ancien four à pain du village par Dams et ses collègues exerce une fonction aussi symbolique de revitalisation du *commun*.

⁵⁵⁰ Entretien du 4 novembre 2012. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : http://www.desaires.fr/#Copie_de_mENUBOUL

⁵⁵¹ Il s'agit de l'avocat de Falco. Le nom a été changé.

respecter maintenant. » J'dis « c'est avec des gens comme vous qu'on a appris qu'on pouvait s'défendre et que vous avez pas l'droit d'nous bloquer ». L'autre jour, l'autre jour y m'bloquent. J'arrive à Cannes, y m'bloquent. J'dis « monsieur, pour quelle raison vous m'bloquez ? » J'dis « En France on a l'droit d'aller et venir partout. Qu'est-ce que j'ai fait comme infraction ? C'est vous qui nous bloquez la police municipale... » J'ai dit à Leroux « on est bloqué ». J'ai pris des photos, j'ai envoyé. Faut attaquer, y nous bloquent sans aucune raison, d'aller et venir. Parce que nous on a l'droit d'aller et v'nir, on est des gens du voyage, y'a des textes pour nous. Aussitôt, y savaient plus, y savaient plus. Parce que moi j'travaille avec leurs lois à eux. J'appelle Leroux, j'dis « fais venir un huissier », j'dis l'matin d'bonne heure, j'dis « fais fais v'nir un huissier pour constater que c'est la police municipale de Cannes qui nous bloque, qu'on n'a pas l'droit d'circuler dans Cannes, que c'est eux les hors la loi mettons, qu'y z'ont pas d'emplacement pour nous et que... ». Alors, si tu vois pas... l'Préfet et le maire y savaient plus comment faire. Alors ils m'ont donné l'terrain de sport que j'te dit là mettons. Parce que y savent plus. Mais c'est avec leurs loi à eux en fin d'compte. »⁵⁵²

Patrick Williams insiste sur cette disposition tsigane à pouvoir manier divers registres de langage qu'il appelle « le jeu romanès » (Williams P., 2014). C'est précisément cette compétence qui est à l'œuvre dans ces jeux de communication en « face à face » avec les juges, les Préfets et surtout les forces de l'ordre qui sont leurs principaux interlocuteurs. Certains responsables des forces de l'ordre peuvent même être séduits dans ces formes de travestissements et devenir à leur tour de bons pasticheurs du parler voyageur qui, lorsqu'il est employé à dessein de tactique, s'accompagne généralement d'une possibilité d'avoir recours à la « méthode voyageuse » pour venir à bout de l'engorgement des voies de circulation et satisfaire l'impératif de sécurité publique qui leur incombe :

« F : Il faut leur parler, il faut être poli avec eux. Il faut leur parler, il faut leur faire voir qu't'as pas peur. (...) Tu tombes sur des gendarmes comme tu dis, des fois, c'est eux qui t'expliquent « continue, fais comme ça, tu vas lâcher prise ». Quand j'suis v'nu là les premières années là. J'étais garé, j'me mettais tout l'temps à Carrefour là. Et j'attendais, et j'prenais ma voiture et je sillonnais pour chercher un emplacement, les premières années qu'on est rentré à Mauguio. Et puis heu... j'vais à l'aéroport, j'regarde. Et pis d'un seul coup y'a une patrouille qui vient à Carrefour... et y'a un gendarme qui d'mande à parler au chef mettons, t'as vu. Alors y'en a un y donne mon téléphone. Et pis heu... Y s'appelait l'gendarme Larate⁵⁵³ (*G. amusée*) Y dit heu... « C'est toi Falco ? » « Ouai ». Y dit heu... « tu vas aller où ? », ben j'dis « je sais pas, j'ai été voir heu... ». « T'es en train d'chercher un emplacement » y dit « je l'sais ». Et y dit heu... bon y dit « vas pas à l'aéroport », y dit heu... y m'parlait comme on parle nous y dit « les schmitts y sont cons, y vont t'bloquer ».

G (*rigole*) : C'est pas possible.

F : Ben comme ça y m'parlait ! (...) Je l'vois que son langage est facile quand même mettons. Et j'y parle et j'dis « tout à l'heure ça allait l'aéroport, mais maint'nant j'en ai 20 qui viennent d'arriver c'est trop p'tit ». Et y dit « tu vas aller où ? tu vas aller à Mauguio ? » Ben j'dis « j'vais retourner voir, j'dis « p't-êt' que j'vais aller à Mauguio ouai ». Bon y m'dit « t'es un homme ? ». « Bah oui j'suis un homme... j'suis un homme ». Y dit « si tu vas à Mauguio, appelle-moi » y dit « j'suis parti sur une intervention » mais y dit heu... « j'compte sur toi hein ! ». « Bon vas-y, oui, j't'appellerai ». Y dit « j'vais pas t'mettre des bâtons dans les roues, j't'expliquerai » y dit. Bon. J'reviens là, j'reviens. J'dis,

⁵⁵² Entretien du 31 juillet 2015.

⁵⁵³ Le nom a été modifié.

bon on regarde Mauguio, pis ça rentrait à Mauguio derrière. J'dis on va aller à Mauguio, y'a juste le portail, on va passer sur l'côté, ça va rentrer. Je l'appelle, je tiens ma parole, j'avais dit j'le rappelle. Bon y m'dit « écoute moi » y dit « j'arrive », y'avait la fêria à Mauguio ce dimanche là. « J'arrive à l'entrée d'Mauguio » et y dit « j'te prends à l'entrée, tu vas passer dans des cités et comme ça tu vas vite arriver dans l'stade ». Tu comprends mettons, j'l'avais jamais vu hein ! Y s'appelait Larate. J'suis arrivé. Y m'a fait passer dans tous les cités que nous on savait pas que... j'ai arrivé à fond... à fond dans le stade et y dit « dépêche toi à rentrer 'ce que la [police] municipale va arriver ».

G : Et lui il était en civil ?

F : Non, non ! La voiture d'gendarme ! Tu t'rends comptes quand même le... ! Mais un gars... un gars comme ça. Et maintenant il est sur la brigade maritime⁵⁵⁴, il est.

G : Ah ouai, d'accord.

FC : Mais lui c'était un... Et lui y m'a fait rentrer, y m'a fait rentrer... c'était un... Alors à un moment d'temps la municipale y z'ont bloqué, y z'ont bloqué des voyageurs. Et lui il était derrière. Et puis y'avait mes... co... eux qu'étaient avec moi... des voyageurs y lui criaient d'ssus à lui. J'dis « arrêtez d'lui crier dessus ». J'dis « c'est lui qui m'a amené dans tous les routes, qui m'a fait comme ça ». J'dis « si ça s'rait qu'lui ça f'rait longtemps qu'ça s'rait débloqué, tu vois bien qu'c'est la municipale qui bloque, c'est pas lui hein ! ». Et lui y disait « dis-leur de se calmer, dans un quart d'heure, une demi-heure y vont être obligés, y'a une circulation, y vont être obligés de... » y dit « maintenant qu't'es dedans y vont être obligés de ». Et t'as vu après on a rentré et tout. Alors bien sûr après j'ai été leur amener du Ricard tout ça à la gendarmerie t'as vu. Et même à la municipale, j'leur ai toujours amené des caisses garnies moi, t'as vu... J'ai toujours heu... J'ai souvent heu... J'les ai... soudoyés un p'tit peu d'une façon gentille tu vois après mettons. »⁵⁵⁵

Forts de leur expérience, les gendarmes savent qu'un blocage des voies de circulation par un convoi de caravanes sera plus difficile à gérer et plus explosif – donc plus risqué pour le *commun* – qu'une négociation entre responsables compétents une fois l'installation réalisée. Ces formes de collaborations entre voyageurs et forces de l'ordre, qui ne sont pas illogiques en termes de sécurité publique, outrepassent les règles de droit par une succession d'épreuves de fiabilité, de prestige, d'honneur, de bravoure et de reconnaissance mutuelle qui s'entremêlent dans la gestion de la cause publique. Ce mélange des genres caractérisé par un « court-circuit entre échange supposé généreux et échange profitable » (Hénaff M., 2014 : 46) est à l'origine de ce « don pervers » décrit par Marcel Hénaff. Comme l'explicite très bien Falco, la mise à l'épreuve procède d'abord de jeux de langage qui font que « ça passe » entre Falco et le gendarme Larate, et qui vont se traduire par un balisage (« *vas pas à l'aéroport* ») et une escorte discrète (« *j'te prends à l'entrée, tu vas passer dans des cités* ») jusqu'au lieu de halte (« *dépêche toi à rentrer* »), ensuite récompensés par un « gentil soudoiment » qui vient corroborer ce *nœud* fertile entre ces deux acteurs à la fois soucieux de leur intérêt propre et de la cause publique. La cause publique en l'occurrence inclut celle des voyageurs en tant que public cible (les gens du voyage) et en tant que personnes privées. C'est sans doute aussi un des éléments de conflit qui rend la

⁵⁵⁴ Le nom de la brigade a été modifié.

⁵⁵⁵ Entretien du 31 juillet 2015.

cause voyageuse difficile à cerner : les voyageurs qui défendent leur mode de vie en se trouvant immobilisés sur la voie publique ou en ouvrant une place, sont aussi en train de négocier des espaces de vie pour eux-mêmes et dont ils bénéficient « sur le champ ». Cet enchevêtrement entre le temps de la négociation, de la décision et celui de la mise à exécution ; entre la cause publique et la cause privée bafoue les règles de la diplomatie et fait obstacle à une certaine transparence qui dessert en définitive la promotion de la « cause voyageuse ». Ainsi, le travail de reconnaissance mutuelle qui est opéré au travers de ce type d'épreuve de collaboration pour le *passage* des voyageurs reste confiné entre des acteurs privés qui y ont été impliqués ou en ont été témoins et qui rapporteront, hors de la sphère publique ou professionnelle, qu'ils « *en connaissent des biens* » ou des braves (gendarmes ou voyageurs) sur qui on peut compter.

On peut déceler une forme de paradoxe à considérer que plus le *passage* est libre et ouvert et mieux la présence voyageuse « passe bien » dans l'opinion publique. Cependant il s'agit bien d'une apparence de libre accès qui ne vaut aucunement autorisation illimitée de l'accès. Ces gendarmes qui ouvrent la voie et couvrent l'acte d'effraction commis par les voyageurs, sont aussi ceux qui constatent l'infraction. Agissant de cette manière ils ne font que reporter le « nœud » du problème à l'échelon politique, soit un niveau de décision qui entame bien souvent le cadre du droit public dans lequel il exercent leur fonction. Par ailleurs, du côté des voyageurs, la porosité du campement n'est qu'apparente. Il s'agit en effet davantage de donner à voir le campement que de laisser passer quiconque. Qu'ils soient voyageurs ou gens du voyage, tous les voyageurs sont attentifs à leur image. Sur les grands passages, un soin particulier est accordé à la visibilité du campement qui se manifeste concrètement par l'installation de chapiteaux, lorsqu'il s'agit de missions évangéliques et d'écriteaux (souvent ornés de drapeaux tricolores) placés aux entrées des terrains occupés et sur lesquels sont inscrits les engagements de l'association organisatrice. Ils constituent la preuve matérielle de l'existence d'un motif à ces rassemblements, qui perdent subséquemment leur apparence artificielle et « offensive ».

Comme nous l'avons souligné, les grands passages requièrent une organisation interne spécifique qui contribue à faire de ces rassemblements des événements à caractère public. A la fois membres et responsables officiels de leur groupe, les pasteurs assurent une médiation et offrent, comme nous l'avons vu plus haut, des garanties en termes de tranquillité publique que les municipalités apprécient. L'officialisation du voyage des tziganes, telle qu'elle est à l'œuvre dans les « grands passages », permet de combiner la volonté de contrôle public de cette population et la liberté que celle-ci revendique d'exercer son mode de vie itinérant et familial.

En interne, les responsables organisent la répartition des tâches afférentes à l'entretien et au maintien de l'ordre sur le campement. Pour faire passer leurs messages, si les pasteurs misent sur leurs prêches, les responsables laïcs ont plus souvent recours à des panneaux d'affichage (« *roulez lentement, nous avons tous des enfants* » ou « *respectez-nous et respectez-vous, évitez de faire vos besoins autour de la place* ») qui présentent l'avantage de donner à voir au « passant », au promeneur curieux, qu'un certain ordre et une

certaine quiétude règnent sur le campement. Délestés de la gestion des problèmes et des tensions liés à l'organisation et la régularisation de leur séjour, les familles qui suivent ces « grands passages » vivent plus sereinement leur itinérance que lorsqu'elles voyagent en groupe restreint. C'est perceptible à la manière dont les individus qui composent ces grands groupes paraissent indifférents à l'arrivée et la déambulation entre les caravanes de personnes non-résidentes, quand bien même leur installation est illicite. Nous l'avons mentionné, les rassemblements évangéliques qui organisent des réunions de prières sont aussi fréquentés par des gadjé. Ce qui est beaucoup plus rare sur des campements de petits groupes familiaux ne disposant d'aucun dispositif d'accroche d'un public extérieur au campement.

Les panneaux de signalisation, en même temps qu'ils ferment le campement, participent paradoxalement à délivrer un message d'ouverture. En effet, le panneau masque la dynamique de cooptation dont procède le campement. Un faux semblant avec le terrain de camping se dégage par exemple de ce panneau d'affichage à l'entrée d'un campement organisé par l'association La Vie du Voyage :



Photo 49 : Panneau d'affichage à l'entrée.

Photo 50 : Banderole accrochée sur le grillage bordant le stade.

Signalisation disposée par l'association LVDV dans le cadre d'un grand passage (collection personnelle), 2010.

Reprenant un fondement de la constitution (« Les hommes Naissent et Demeurent Libre et Égaux en Droit ») sous la bannière de la République, ce panneau (photo 49) justifie la présence voyageuse en même temps qu'il fournit des renseignements sur l'organisateur et les conditions de séjour (notamment tarifaires) incluant la nécessité d'obtenir une autorisation auprès du responsable dont le nom figure après la mention « complet ». Cette mention en ce qu'elle suggère la possibilité de se faire une place sur le campement, laisse entendre qu'il

s'agit là d'un espace « accessible ». Il suffirait donc de demander l'autorisation au responsable. Cette intention louable omet de prendre en considération les aspects normatifs et sélectifs qui préludent à une telle décision.

Il se dégage de ces grands rassemblements une atmosphère d'anonymat que l'on ne retrouve pas au sein des petits groupes familiaux. En effet, lorsque ceux-ci séjournent en stationnement sauvage, la vigilance exercée par tous suffit à rendre palpable la frontière symbolique du campement. L'absence de représentant officiel est compensée par une attention des regards sur tout ce qui fait irruption dans l'intimité collective. Tandis que dans un groupe important, la présence de responsables identifiés par tous, d'un service logistique et souvent d'un chapiteau, contribue à aménager, au sein de l'espace vécu, un espace commun, intermédiaire entre la sphère privée et la sphère communautaire. L'autogestion agit en quelque sorte comme un rempart contre l'ingérence. Mais ce risque fait cependant l'objet d'une gestion particulière sur les grands passages qui attisent une forme de concurrence entre voyageurs. Nous avons assisté à plusieurs reprises à des altercations ou des négociations musclées entre des petits groupes de quelques caravanes cherchant à s'installer avec des groupes de grand passage. Si les pasteurs parviennent à gérer ces intrusions perturbatrices par le prosélytisme, les groupes laïcs sont beaucoup plus intransigeants avec les « locaux » comme ils les désignent, soit les petits groupes qui ont des circuits restreints d'itinérance. Les grands passages sont une aubaine pour les petits groupes. Une concurrence problématique s'opère donc, durant la saison des grands passages entre groupes locaux passablement démunis et groupes « nationaux » dotés de moyens et de pouvoir d'action. La collaboration avec le gendarme, décrite par Falco, serait impensable avec un petit groupe de quelques caravanes. Pourtant ces groupes subissent une forme flagrante d'injustice ; particulièrement sur des territoires, comme celui de l'Hérault où les élus tendent à privilégier la réalisation d'aires de grand passage au détriment des aires d'accueil. Ce sont les enjeux de l'économie locale qui gouvernent ces choix, les installations sauvages de grands passages pouvant bien évidemment avoir des répercussions négatives sur la fréquentation touristique du littoral. Par ailleurs, une aire de grand passage est en moyenne dix fois moins coûteuse qu'une aire d'accueil ; ce qui, dans un contexte de raréfaction des aides publiques de l'Etat, n'est pas négligeable. Ainsi, le danger probablement le plus menaçant pour les groupes de grand passage ne se situe pas tant dans les réactions outrancières des élus (qui peuvent être recadrées par le droit), mais peut-être bien davantage dans ces formes d'ingérences de « petits voyageurs » dont il s'agit là encore de parvenir à tester la fiabilité pour pouvoir les accepter. Ces formes d'agréations de voyageurs, imperceptibles pour les sédentaires, peuvent en effet entacher la réputation des responsables qui prennent des engagements en termes de durée de séjour et d'état du terrain. Les petits groupes locaux qui connaissent continuellement des difficultés pour stationner sur le territoire auquel ils sont liés, sont de fait tentés de rester sur place après le départ du groupe et cherchent à obtenir une prolongation de la mise à disposition du terrain. Ce faisant ils affaiblissent la réputation du responsable qui n'obtiendra pas, par exemple, d'attestation de « bon comportement ». Beaucoup de responsables de groupes de grand passage prennent des mesures de prévention à l'égard de ces petits groupes

qui briguent les places qu'ils ouvrent. Mais parfois, ce sont les collectivités qui leur imposent de devoir cohabiter avec ces petits groupes. Ils se trouvent alors en position de devoir signifier par tous les moyens qu'ils déclinent leur responsabilité pour cette partie qui tente de se « greffer » à leur groupe. La dialectique des « bons » et des « mauvais » voyageurs est alors mobilisée par ces responsables qui s'excusent que leur peuple soit aussi composé d'ingérables dissidents. Parfois cependant des alliances entre « bons » et « mauvais » parviennent à s'établir. Le « jeu romanès » (Williams P., 2014) fonctionne aussi entre voyageurs issus de milieux sociaux différents. Etre poli, bien présenter, savoir maintenir une distance et pouvoir se prévaloir d'alliances de parenté sont autant d'éléments qui peuvent permettre à des petits groupes de se greffer sur des groupes de grand passage. Et nous ne doutons pas que certains de ces voyageurs « locaux » puissent parvenir ainsi à négocier leur inclusion auprès de ces responsables par leurs connaissances du territoire local qui les positionne en relais dans l'ouverture des places. Mais le seul prérequis qui conditionne une telle agrégation est l'assurance qu'ils ne restent pas, que le terrain soit entièrement libéré lorsque le groupe de grand passage « qui accueille » sera parti. On observe ainsi comment les exigences des sédentaires contaminent et affectent les relations des voyageurs entre eux, contraints de négocier toute forme de cohabitation.

Ces « mauvais » voyageurs qui représentent la résidualité de la halte viennent rompre le contrat de la réversibilité auquel elle est suspendue. « *Ils sont toujours là* » sonne comme une tâche, un problème, un dysfonctionnement dans le bouche à oreille qui circule de l' élu au directeur de cabinet du Préfet et du bureau du cabinet du préfet à la médiatrice. Et chacun de ces acteurs se trouve en réalité affecté par cette résidualité qui est à la fois le symptôme du « précédent » et du débordement. « Ceux qui restent *ici* sont ceux qui étaient l'autre jour *là-bas* : ce sont *les mêmes* » pouvais-je entendre dans le combiné qui me reliait à la Préfecture ou à la gendarmerie. Ils n'ont pas de nom, mais ils sont là. C'est leur indistinction, leur absence de dé-marquage qui caractérise ces groupes qui, pour les responsables des groupes de grand passage, font ni plus ni moins partie du « paysage sédentaire » que ces derniers se félicitent de traverser sans trop s'y mêler et sans trop y perdre. C'est ce qui fait leur valeur. Paul Aroni, pasteur évangéliste, ne dit pas autre chose lorsqu'il considère avec fierté la multiplicité des activités économiques exercées par ses enfants dont la force semble tenir au fait qu'elles permettent de procéder « par touches » dans l'univers des sédentaires :

« A : Bé... là y'en a qui coupent, ils font l'élagage. D'autres ils font la peinture, d'autres qui font... Chacun... d'autres qui font les marchés. Ils vendent des vêtements ! Ils vendent des souliers, ils vendent des chaussures, l'autre il vend des ceintures, l'autre il vend des polos. Chacun ils ont un p'tit truc hein. Mais ils sont vaillants, ils sont très vaillants.

G : Ils s'débrouillent bien quoi.

A : Ah tous ! Voyez les caravanes hein... c'est propre. Y'a rien qui traîne, y'a des poubelles, c'est voilà... C'est tout. Et moi... je... si vous voulez aller par là malgré qu'avec tout ce qu'j'aurais... j'aurais pu être un grand délinquant. La faute à qui ? Parce que j'aurais pu tourner mal, puisque j'étais

toujours repoussé. J'ai pas pu, j'ai pas pu aller à l'école, j'ai pas pu rien, j'aurais pu rêt' un voyou ! Bon ben c'était pas dans ma nature. C'est tout, hein voilà c'est pas...

G : Y'en a des gens qu'vous connaissez, des voyageurs qu'ont mal tourné comme ça ?

A : Ben les gens qui tournent mal, ben j'en connais. J'en connais pas beaucoup mais... J'vais dire une chose. Les gens qui tournent mal, c'est quand ils restent longtemps sur place et qu'ils fréquentent les sédentaires... excusez-moi... comme vous (*rigole*). Les Gadje comme on dit.

G : Ah oui ?

A : C'est là qu'ils tournent mal.

G : Ah oui.

A : Mais pas tous !! Y'en a qui sont bien ! Mais... la plupart, ils ont leur...

G : Alors vas-y c'est intéressant ça, c'que vous dites.

A : Ah bon. Ce qui y'a... ils font la... C'est des gens mettons, vous passez dans un village, une p'tite commune comme ça, y'a des gens, des jeunes. Et après ils sont là, ils restent sur place. Et pis y s'font leurs copains. Ils sortent, et ci et là... Vous savez. Alors, vous avez bien vu main'nant qu'est-ce c'est la mode. Heu... les gens y, c'est des jeunes avec les autres copains. Ils s'droguent, les machins wala... Mais tandis que nous on n'a pas l'temps ! On est 8 jours là... on est partis ailleurs. Ils ont pas l'temps de s'intégrer ! Parce que, comme ici, si on resterait trop sur place, ça tombe mes p'tits enfants y s'raient pas pasteurs ou ils s'raient pas... Ils s'raient peut-être des drogués ! Si je resterais sur place, ils auraient mal tourné. Et comme on reste pas, y'a pas la fréquentation de ça. Voilà. Et moi je sais où qu'y a des... des... des gens... On fréquente pas les gens, nous on veut pas les gens... Heu on vit, nous avé les gens qui s'tiennent bien. On s'mélange pas. Voilà, on va pas s'mettre heu... C'est pour ça quand on nous fait dire... « vous avez l'emplacement... désigné » qu'ils ont fait de... de passage. Le... Mettons pour dix ou quinze caravanes « vous avez l'emplacement ». Moi j'ai jamais rentré d'dans. J'connais pas j'rentre pas. Si c'est familial je rentre. »⁵⁵⁶

Ils coupent « ce qui déborde », ils peignent « ce qui est usé », ils vendent de nouvelles chaussures et de nouveaux vêtements. Ceux qui sont dans la modernité évangélique ne mettent pas les mains dans le cambouis et cessent de boire. Ils coupent net avec toute forme d'hybridation et se projettent dans un devenir voyageur qui semble « tout tracé » mais à distance du « monde »⁵⁵⁷. Comment ne pas y voir une forme de *dés-intrication*, une volonté de ne plus être affecté par un milieu hostile ? Car Paul Aroni, comme il le dit lui-même, aurait pu « tourner mal » s'il était resté « *longtemps sur place* » ; ce qui l'aurait amené à fréquenter les sédentaires et à s'intégrer dans ce milieu ou plutôt dans ses marges, conscient que le fait d'avoir toujours été « *repoussé* » puisse jouer dans une forme de dérive. Il faut donc s'arracher à ce milieu sédentaire pour survivre et devenir un « bon voyageur » selon Paul Aroni. Sans quoi, les voyageurs deviennent menaçants, y

⁵⁵⁶ Entretien du 11 juin 2015.

⁵⁵⁷ Le « monde » chez les évangélistes désigne ce vaste ensemble opaque et incertain que constitue l'*extérieur* de la communauté religieuse et dont il faut se distinguer par un ajustement des pratiques conforme à une certaine morale. (Cf. Loiseau G., 2004).

compris pour eux-mêmes. Cette dialectique de la gestion de la distance avec l'environnement gadjé est traitée de façon très pertinente dans le film *Mange tes morts. Tu ne diras point* de Jean-Charles Hue⁵⁵⁸ mettant en scène des jeunes voyageurs qui se laissent entraîner par l'un d'eux venant de passer 15 ans en prison, et qui dès sa sortie du milieu carcéral adopte une attitude délinquante. Toute la subtilité de la distanciation s'éclaire à travers la relation protectrice que l'un d'entre eux (« converti évangéliste ») établit avec le plus jeune en vue de le préserver et de faire de lui un « voyageur » (alors qu'il est précisément « moitié-voyageur, moitié-gadjo ») en maintenant la distance nécessaire avec l'ancien détenu, qui à la fin reconnaît sa « compromission » du fait de ces longues années passées en prison où il s'apprête d'ailleurs à retourner. C'est bien de cette réalité sociale là dont il est question lorsqu'il s'agit de se distinguer des « locaux ».

Alors qu'ils passent l'hiver à lutter contre la logique de suspension de leur présence, ne pouvant stationner sur leurs propres terrains, ne pouvant accéder à certaines aires d'accueil (qui exigent des assurances habitation pour leurs caravanes) ou devant en sortir régulièrement ; les petits groupes peuvent – s'ils se débrouillent bien – trouver un certain repos durant la saison estivale. Mais à la fin de l'été le processus de *dés-intrication* ayant permis d'enrôler certains petits groupes locaux s'achève et ils redeviennent visibles en tant qu'indésirables. Ces petits groupes qualifiés d'« irresponsables » et d'« irrespectueux » constituent une force opaque et acéphale qui ne cesse de s'inviter dans les discussions diplomatiques visant à encadrer le déroulement des grands passages. À Gien, lors de la réunion avec les médiateurs départementaux, une médiatrice d'une collectivité locale réagissait aux propos de Désiré Vermeersch, président de l'association Action Grand Passage, à propos du traitement à accorder aux « petits groupes » :

« M : Excusez-moi j'ai une question sur le fait que vous ayez dit que les petits groupes de 10 à 15 caravanes sont expulsés de façon de plus en plus fréquente sur le territoire. Alors c'est vrai que chez nous en termes de politique d'accueil, les élus ont vraiment insisté sur, comme vous en parlez, le fait de laisser aux voyageurs leur façon de vivre et donc de les accueillir le mieux possible : un terrain de grand passage équipé en électricité, un terrain familial et des aires d'accueil qui correspondent aux besoins, on va dire annuels, de passage. Pour autant, il arrive qu'on ait des groupes justement de 10 à 15 caravanes qui arrivent et qui à ce moment là ne peuvent pas s'installer dans la totalité des aires d'accueil. La politique c'est pas de les expulser, c'est bien de pouvoir les accueillir, donc il faut bien trouver un endroit où les accueillir et auquel cas il y a ce terrain de grand passage. Or j'entends que il devrait être réservé aux missions évangéliques. Pourtant, d'un côté vous dites que vous les accueillez au sein des missions et quand, vous parlez de calendrier, quand on sait qu'il y a deux missions évangéliques sur tout l'été, qu'on a vraiment des périodes où on va avoir personne, puisqu'on répond aux courriers donc on connaît un petit peu le planning, nous la politique elle est vraiment d'accueillir ces groupes plutôt que de les expulser ou plutôt que de les laisser s'installer illégalement, auquel cas pour la population c'est incompréhensible d'avoir fait un aménagement à 250 000 euros pour accueillir des voyageurs et de dire « on n'accueille qu'un groupe de 50 à 100 ou 150 caravanes et on expulse un groupe de 15 caravanes qui va s'installer sur le stade parce que il y aurait une mission qui arriverait possiblement dans 15 jours et qu'ils ne souhaiteraient pas heu... être avec ce petit groupe sur le terrain ». J'aimerais bien qu'on réponde à ça : un terrain de grand passage, si on le met en place, est-

⁵⁵⁸ Jean-Charles Hue, *Mange tes morts. Tu ne diras point*, Capricci Production, 94 min, France, 2014.

ce... enfin... que ça en revienne à expulser des personnes et des petits groupes heu ça m'semble un petit peu paradoxal.

DV : Bon, heu comprenez bien la politique qu'on est en train de mettre en place, d'abord le terme évangélique c'est pas du tout le terme qu'il faut employer. La loi n'est pas faite pour les missions évangéliques. Heureusement. On est dans une république où y'a des grands passages. Bon ces grands passages c'est tout simplement les autres associations qui doivent s'y conformer selon les lois de la République. (...) Donc de dire que les aires ne sont faites que... c'est pas du tout ça. Simplement c'est que les élus attendent, ce que les collectivités locales attendent, ce que l'Etat attend, c'est que chacun se conforme au cahier des charges qui est mis en place pour accueillir les grands passages sans heu... discriminations. Donc pourquoi ne pas accueillir ? Parce que vous allez créer de la sédentarisation, qu'est ce qu'on connaît aujourd'hui sur les aires d'accueil ? (...) Et le problème c'est que quand les gens du voyage passent, y'a plus... d'aire. »⁵⁵⁹

Peinant à trouver une place dans l'ensemble du dispositif d'accueil des gens du voyage, ces groupes locaux constituent probablement l'externalité la plus menaçante dans l'équilibre de ce quadrillage mouvant (Loiseau G., 2009) que constituent les grands passages. De fait, toutes ces organisations et planifications spatio-temporelles produites par des collaborations constantes entre acteurs légitimes (représentants des gens du voyage et de l'Etat et élus) consistent en des agencements (Callon M., 2017) qui procèdent d'évaluations conjointes des cours d'action (soit des usages et de la carrière) de ces biens que sont les caravanes habitées par les gens du voyage. Il est bien difficile de discerner lequel de l'habitat mobile ou de l'habitant voyageur influe le plus sur l'autre tant ils forment un ensemble déterminant pour le devenir voyageur. Mais ce devenir n'est pas aussi uniformisé que les représentants associatifs distingués dans le cadre des grands passages le souhaiteraient.

Ainsi, un travail de profilage s'opère à partir de la gestion de la densité de la liminarité, les habitants mobiles encaissant des « droits de regard » sur leur mode de vie (chasseurs, curieux, élus, « voyageurs sédentaires »...) et façonnant, au travers de l'économie morale que cette « perception » leur permet d'exercer, un *modèle à suivre*. On observe en effet un phénomène d'enrôlement des voyageurs dans les grands passages qui, comme on l'a souligné, procède du mouvement évangélique bien que (comme l'exprime Désiré Vermeersch dans l'extrait ci-dessus) les représentants de ce courant religieux s'en défendent pour satisfaire l'exigence républicaine de laïcité. Le succès du mouvement évangélique repose sur la promesse d'une transformation des individus qui procède d'une activation constante de la possibilité de passer d'un état ancien et obsolète à un état nouveau, appelé « réveil ». Une part de cette transformation tient à la captation et à l'absorption, par les groupes de grand passage, des cours d'actions jugés nocifs dans lesquels les coalitions entre entités humaines et matérielles semblent conduire à la stagnation et à l'incertitude (ferraillage, addictions...) plutôt qu'à la circulation et à la prévisibilité. La dynamique de ce quadrillage mouvant, constitué de groupes de grands passages désormais assujettis à des méthodes efficaces d'organisation et d'institutionnalisation du lien avec

⁵⁵⁹ Réunion de préparation des grands passages du 24 avril 2013, Nevoy.

les sédentaires, tient à ce travail de « passation » selon lequel les voyageurs sont amenés à se conformer à un système de conventions afin de gagner en mobilité. L'absolue liberté du voyageur tient à sa capacité à pouvoir passer sans encombre d'un campement à un autre. Et c'est la force de ces conventions (matérielles et humaines) que de l'aider à y parvenir.

II.2.2.2. Principes actifs de la *passiva(c)tion* de la présence voyageuse

En s'accordant sur un temps court de présence, les voyageurs parviennent à *élargir* leur espace de vie qui perd en densité par une forme d'officialisation du campement (lettres, panneaux, médias). Cette déperdition qui forme une porosité apparente libère le campement d'un certain poids qu'il exerce sur le milieu dans lequel il se déploie. En perdant en densité sociale (telle que Michel Callon l'entend en se basant sur les travaux d'Annette Weiner), les choses gagnent en mobilité et parviennent à passer de « main en main » (Callon M., 2017). Ici, bien évidemment ce ne sont pas les voyageurs eux-mêmes qui passent de « main en main » mais l'idée même de leur présence qui est programmée (par des lois, des circulaires, des courriers administratifs, des réunions en Préfecture et à Nevoay et des comptes rendus de réunions) et affichée de manière à circuler dans les bureaux des administrations locales et être « reçue » de la meilleure façon qui soit. La question de la traçabilité est au cœur du processus de profilage nous dit Michel Callon. Les courriers adressés par les associations de voyageurs mobilisent l'attention (Depraz N., 2014) et participent d'une forme de transparence de la présence voyageuse. Ils seront là, de telle date à telle date, parce qu'ils se rassemblent pour prier, parce qu'ils sont des « commerçants itinérants » et parce la loi les y autorise ; mieux : elle assigne les collectivités à les accueillir. Ainsi, ces groupes élargissent l'espace de vie voyageur, non pas seulement parce qu'ils demandent des terrains de 2 ou 3 hectares, mais surtout parce que le séquençage de la présence voyageuse sur le territoire leur donne une force précieuse qui consiste en une intransigeance sur la décence. Ce qui est en jeu ce n'est pas tant une forme de tolérance ou d'abandon que les voyageurs ne connaissent que trop, mais c'est une promotion de la présence voyageuse de haute qualité. Et, la faiblesse du pourcentage de réponses des Préfectures et collectivités aux courriers envoyés par les responsables des groupes de grand passage est un indicateur qu'il s'agit d'un véritable défi. C'est donc un élan passionné⁵⁶⁰ provoqué par le « réveil évangélique » qui appelle une réaction à la hauteur des espoirs et engagements, susceptible se traduire par une vie meilleure (Butler J. 2014). D'une certaine manière, les responsables voyageurs remettent entre les mains des sédentaires une part de la responsabilité à assumer le sort qui est réservé à la présence voyageuse dans le *commun*. Il y a un geste de mise en commun de la présence voyageuse qui nous semble important à discerner dans l'ensemble du processus que nous avons décrit. En nous appuyant sur les derniers travaux de Michel

⁵⁶⁰ François Cooren a recours à la notion de passion pour établir la manière dont elle parvient à agir et faire agir les acteurs, notamment lorsqu'ils doivent prendre des décisions. « En insistant sur la personne qui paraît animée par une certaine passion, nous ne pouvons faire autrement que reconnaître qu'elle est, dans sa globalité, très active. » (Cooren F., 2013 : 90).

Callon, nous analysons cette mise en commun par le prisme de la *passiva(c)tion*, en considérant qu'il est question de « bien fictif » lorsque nous parlons de présence voyageuse : « Le cahier des charges qui s'applique aux entités destinées à passer de main en main exprime donc une triple exigence. Premièrement, la chose candidate doit jouir d'une indépendance suffisante pour être *dés-intriquée* de ses concepteurs-producteurs et pouvoir ainsi circuler de place en place. On parlera d'autonomie (relative) pour désigner cette propriété qui implique notamment que la chose ne soit pas, du fait de sa trop forte densité, condamnée à l'immobilisme. Deuxièmement, elle doit être capable d'agir et de faire agir de manière à intéresser un acquéreur. Mais l'aptitude à entrer dans des cours d'action - troisième exigence - demande à être cadrée, le comportement du bien devant être suffisamment prévisible et contrôlable, de manière à éviter des désordres inattendus et non maîtrisables. Autonomie, capacité de contribuer à des cours d'action et prévisibilité constituent des propriétés s'appliquant selon des modalités variables à tous les biens qui prétendent changer de main. Leur obtention nécessite habituellement des opérations de mise en forme et de transformation, la résolution de problèmes qui dépendent des choses concernées et culminent lorsqu'il s'agit d'être vivants. Au processus étrange qui amène une entité à être capable de vivre sa propre vie, d'être active, d'agir et de faire agir, mais pas trop et toujours de manière spécifique, sans sortir de certains cadres préparés à l'avance, je propose de donner le nom, tout aussi étrange de *passiva(c)tion*. » (Callon M., 2017 : 80). Enrôlés par des cours d'action innovants qui apportent les preuves de leur efficacité, les voyageurs lorsqu'ils « vont aux réunions » séduits par les cantiques « si beaux » qu'ils y entendent, lorsqu'ils se rendent à Gien et suivent les missions « se régaland » de se (sa)voir « si nombreux », les voyageurs ne sont pas « passifs » mais bien exacerbés par la passion. Et d'autre part, ils sont « engagés » dans le sens où ces agrégations qu'ils forment (portant le nom de « grands passages » au niveau institutionnel) leur permettent de se « mêler » de ce qui les concerne non pas seulement sur le plan intime et spirituel ou communautaire mais également en tant que « public cible ». C'est pourquoi nous abondons entièrement dans le sens d'un rapprochement avec les travaux de François Cooren [dont se réclame Michel Callon en note de bas de page (Callon M., 2017 : 80)] pour saisir ce processus de *passiva(c)tion*. François Cooren, qui s'intéresse à ce que les gens « mobilisent » lorsqu'ils sont en interaction, a recours au concept de ventriloquie pour caractériser les différentes formes de « dislocations » qui sont à l'œuvre lors des tours de parole ; lesquelles incluent la possibilité de convoquer « différentes figures (principes, personnes absentes, faites, institutions, expertise, etc.) qui vont implicitement substantifier ou corroborer une thèse que nous défendons. » (Cooren F., 2013 : 25). Pour prendre un simple exemple, nous pouvons évoquer cette conversation téléphonique que nous avons eue avec Mme R. (élue adjointe aux affaires sociales) pour savoir si la commune était encline à organiser dans ses locaux une réunion avec les services de l'Etat et le conseil départemental pour relancer le processus de création de l'opération d'habitat adapté qu'elle prévoit de réaliser depuis plusieurs années. Mme R. m'apprend que courant décembre 2015, la famille concernée par cette opération a manifesté son impatience. Cette famille, que Mme R. et le reste des élus avaient pour habitude de décrire comme étant calme et passive, « a menacé la mairie » m'apprend-t-elle,

avant de poursuivre : « Ils ont fait savoir au maire qu'ils n'hésiteraient pas à faire venir 200 caravanes sur la commune. Donc là, si tu veux, le maire n'a pas souhaité en arriver là. Donc il a dit « faut qu'on avance » et la commune a fait une nouvelle proposition de terrain à l'agglomération »⁵⁶¹. Voici donc une forme de dislocation dont s'emparent ici des voyageurs précaires pour faire avancer leur propre cause. Il s'agit d'une forme de ventriloquie au sens où ils recourent non pas à l'acte lui-même mais à l'image et l'imaginaire du « grand passage » dont ils peuvent se prévaloir du simple fait d'appartenir à la communauté des gens du voyage. Là où les élus de la commune convoquent les « obligations et contraintes » de l'Etat ou d'autres partenaires publics dans une forme de ventriloquie « en aval », les voyageurs répondent par une ventriloquie « en amont » selon la classification proposée par Cooren. « La forme en aval correspond à la manière dont les interlocuteurs se retrouvent ventriloqués par les tours de parole qu'ils produisent, un phénomène qui leur permet, par exemple de véhiculer implicitement des messages sur les droits et obligations de chacun (Katambbwe et Taylor, 2006). De son côté, la ventriloquie en amont positionne les interlocuteurs comme incarnant ou matérialisant quelque chose qu'ils prétendent représenter, qu'il s'agisse de principes, valeurs, règles, normes, ou collectifs. Suivant cette approche, toute interaction devient un site disloqué au sein duquel différents agents et figures s'expriment à travers les personnes qui communiquent. » (Cooren F., 2013 : 25). On peut donc voir, à travers ce phénomène de ventriloquie une forme de démultiplication de la présence voyageuse, ou plutôt une lecture de cette présence à partir de plusieurs échelles susceptibles d'interagir entre elles.

Tout ce travail de *passiva(c)tion* de la présence voyageuse, qui devient un « bien fictif » monnayable, n'a d'autre contrepartie que de gagner en respectabilité et en reconnaissance. Toute la question est de savoir si cette *passiva(c)tion* a une finalité marchande ou non marchande. Notre hypothèse est que les stratégies de résistance déployées par les gens du voyage aujourd'hui, notamment dans le cadre des grands passages, ont vocation à éviter la marchandisation de la présence voyageuse. La *passiva(c)tion* de la présence voyageuse dans le cadre des grands passages est, comme on l'a compris, maintenue dans un dispositif de contrôle entièrement conçu par les responsables voyageurs. Cette présence voyageuse est, comme nous l'avons souligné, « mise entre les mains » d'interlocuteurs sédentaires (le plus souvent des responsables publics) qui doivent « prendre leur part » concernant le sort qui lui est réservé. Mais les voyageurs conservent la main, par un processus de *keeping-while-giving*, en se préoccupant constamment de canaliser les débordements (et d'en mesurer la portée), en se désolidarisant de ceux qui ne veulent pas « suivre » et en s'efforçant de conduire dans un même sillon éclairé et transparent le destin voyageur. D'ailleurs, les interlocuteurs gadjé qui gèrent les aires de grands passages ne s'y trompent pas lorsqu'ils s'étonnent ou s'offusquent de devoir céder la place aux « évangéliques ». Ils ne peuvent concevoir cette présence voyageuse formatée dans le cadre des grands passages indépendamment de cette « marque » religieuse à laquelle ils sont par ailleurs prêts à reconnaître qu'elle est « fiable », qu'elle a « fait ses preuves » et qu'elle leur sied malgré l'embarrassante dévotion qui

⁵⁶¹ Conversation téléphonique du 23 février 2016.

concourt à son succès. Si le choix est offert à un élu de réaliser une aire d'accueil ou une aire de grand passage, il est fort probable qu'il choisisse l'aire de grand passage. Nous l'avons d'ailleurs observé à la seule échelle du département de l'Hérault qui, entre le schéma départemental de 2003 et celui de 2011 a vu le nombre d'aires d'accueil se réduire (passant de 32 à 23) au profit des aires de grands passages (passant de 9 à 13). Qui plus est, si l'on offre la possibilité à un élu de choisir entre l'accueil d'un groupe de gens du voyage de 10 caravanes et l'accueil d'un groupe de grand passage de 100 caravanes, il y a fort à parier qu'il choisira le « grand passage » pour tout cet ensemble de raisons, liées à la *passiva(c)tion* de la présence voyageuse, que nous avons décrit. Pour démêler notre problématique, il nous faudrait parvenir à identifier qui, du sédentaire ou du voyageur, a le plus influé dans ce processus de *dés-intrication* de la présence voyageuse. S'il semblerait que les évangélistes, en tant que planificateurs du destin voyageur, aient ouvert la brèche en infligeant un rythme soutenu et un format moderne à cette présence. En cherchant à se défaire du passé (transformation évangélistes), mais en gardant des traces de leurs *passages* relatant la « qualité » de leur présence (attestations de bonne conduite), les voyageurs misent non seulement sur l'avenir et mais bien plus encore sur une exhortation à la mise en valeur de leur présence. C'est en formatant leur manière de se rendre présent aux autres qu'ils déploient leur identité voyageuse. Il ne faudrait cependant pas omettre de prendre en compte les agencements sédentaires qui procèdent de collaborations par mutualisation et se traduisent par des dosages de cette présence voyageuse ayant des effets en termes de répartition et de concentration, jouant de processus d'affectation et d'expulsion. C'est ce qui va nous intéresser dans le prochain chapitre dans lequel nous allons nous interroger sur les effets marchands de la *passiva(c)tion* de la présence voyageuse, telle qu'elle est gouvernée par les sédentaires au travers d'une succession de médiations.

Mais quelle est la force qui conduit à une telle *dés-intrication* ? Comment se fait-il qu'il faille en passer par une dissociation de la présence voyageuse de toutes les autres formes de présences ? Qu'a-t-elle de si spécial qui appelle un tel traitement ? Notre hypothèse est que cette présence est jugée problématique par son pouvoir apparent de mettre à mal la loi de la non-simultanéité dont procède la communication. C'est à Pascal Robert que nous devons cette notion qui nous a permis de questionner ce que nous appelons « l'omniprésence voyageuse ». « La notion de « paradoxe de la simultanéité » permet de relativiser les catégories, *a priori*, de l'espace et du temps notamment. Elle part du constat qu'à échelle d'homme, le monde se présente sous la loi de la non-simultanéité. Autrement dit, nous ne pouvons pas être à la fois en (au moins) deux endroits en même temps, ni à deux moments et encore moins à deux époques ; nous ne pouvons que difficilement faire deux choses à la fois ou en gérer un grand nombre, ou être à deux vitesses ou deux échelles en même temps. Si le monde suivait une loi de simultanéité, la question même de la communication ne se poserait pas, puisque, par définition, nous aurions accès à tous les événements dans l'espace comme dans le temps. Ce qui signifie que la « communication » est directement liée à cette loi de non-simultanéité. » (Robert P., 2015 : 16-17). D'une certaine manière la caravane (et plus largement le convoi constitué par le fourgon blanc tractant une caravane

de même couleur) opère comme un capteur et un fil conducteur qui synthétise les vies voyageuses. Et l'uniformité de l'habitat caravane réprime toute possibilité de penser la diversité et l'hétérogénéité de ces vies. En retour, cette indistinction est un formidable canal de diffusion *en simultané* de la cause publique que constitue le mode de vie voyageur. Au point qu'il devient possible de s'interroger sur la force sous-jacente de ce dispositif qui permet, *de facto*, de concurrencer l'une des caractéristiques fondatrices de l'Etat qui n'est autre que son redéploiement à toutes les échelles du territoire par des édifices et acteurs publics toujours aisément identifiables au travers d'emblèmes (drapeau national, véhicules et uniformes des forces de l'ordre) et susceptibles d'intervenir à tout instant et en tout lieu. Ainsi, l'omniprésence voyageuse appréhendée en termes d'outrage et d'invasion non seulement se heurte mécaniquement à cette omniprésence de l'Etat, gardienne d'un certain nombre de valeurs et principes républicains, mais devient appréhendable et éventuellement négociable à partir de ce premier contact visant à « dégrossir » son effet d'indistinction par une première forme de mesure (du nombre de caravanes, du nombre de jours souhaités et du nombre d'enfants à scolariser). Par parenthèse, il est intéressant d'observer que le mouvement social des gilets jaunes (probablement le plus déstabilisant que l'Etat français ait connu depuis 1968) a reposé sur cette capacité des citoyens à se rendre « omniprésents » par une forme uniformisée de contestation, à la fois synthétisée dans un gilet de sécurité jaune fluorescent et diffusée par une mobilisation centrifuge. Il suffisait qu'un acteur arbore l'un de ces gilets en se postant aux abords d'un rond-point de la « France périphérique » pour que son action soit explicitement apparentée au mouvement des « gilets jaunes », lequel a largement été décrit au travers d'une rhétorique de la contagion. L'implication des voyageurs dès les prémisses de ce mouvement⁵⁶², si elle n'a rien d'étonnant en soi puisque les voyageurs font partie des « corps sociaux » de la mobilité aux côtés des routiers et plus largement des automobilistes, trouve probablement une forme d'explication plus profonde dans le fait qu'elle dérive du spontanéisme et de la coalition des cosmopolitismes sociaux caractéristique des classes populaires. Bloquer un rond point « avec dix caravanes » est un geste, selon nous, analogue au fait de le bloquer « avec dix gilets jaunes » (bien qu'il n'engendre pas le même type de réaction au sein de l'opinion publique) par cet effet immédiatement identifiable que l'emblème choisi permet d'opérer, créant par là-même une impression d'*ubiquité* (« ils sont partout », « ils sont plus nombreux ici que là », etc.). Où qu'ils apparaissent ils semblent être « les mêmes » sans que l'on sache bien ce que ce « même » puisse vouloir dire tant il semble à la fois univoque et hétéroclite.

Nous retenons donc deux principes pour définir l'omniprésence voyageuse : la scalabilité (soit la possibilité de changer d'échelle constamment) et la fluidité comme injonction et principe de vie qui se décline à la fois en

⁵⁶² Certains voyageurs qui se sont avérés être de fervents militants du mouvement des gilets jaunes, ont dès le 14 octobre 2018 publié des posts sur facebook appelant à signer la pétition pour le plafonnement du prix du carburant à 1 euro le litre, et ont plus explicitement appelé au blocage du 17 novembre 2018 (acte I de la mobilisation des gilets jaunes) en incitant les forains à se joindre au mouvement. Ainsi ce post : « Automobilistes, forains, routiers, taxis, Etc..... Blocage le 17 novembre » relayé par Sonia Deprun (le nom a été modifié).

une mobilité des acteurs, mais également dans les allers et venues des voyageurs séjournant « de place en place » sans que les observateurs non avisés ne parviennent à discerner la réalité humaine de ces mouvements de caravanes. Par ailleurs, tout voyageur qui s'installe et apparaît sur un territoire quelconque, prend la « place » de précédents voyageurs restés « suspendus » dans l'esprit des sédentaires (expérience marquante...) et « reçoit » les griefs, plaintes et atermoiements de ceux-là même qu'il n'est pas (puisqu'ils sont partis) mais auxquels, symboliquement, il succède par un effet de prolongation de l'externalité négative. Tout voyageur est (du fait de cet effet d'ubiquité qui contredit la loi de la non-simultanéité) considéré comme s'inscrivant dans une même *lignée*, suivant un « cheminement » identique à ses prédécesseurs, à ses pairs. Le refus plus ou moins explicite et l'invisibilisation des rétributions proposées par les voyageurs qui *ouvrent une place* participe d'une dimension aléatoire de la réparation faite aux sédentaires. « Le débordement n'a de signification économique que s'il donne lieu à une *évaluation*, à une *mesure*. La théorie des externalités a besoin d'une métrologie, c'est-à-dire d'instruments de mesure qui permettent aux agents de négocier un accord en calculant leurs intérêts. La possibilité et la viabilité de cette négociation sont suspendues à la disponibilité d'instruments produisant des mesures incontestables : aucune négociation ne peut en effet se passer d'apporter une réponse à la question portant sur l'étendue et l'ampleur des débordements en cause. » (Callon M., 1999 : 414). Ainsi, la difficulté à s'entendre sur des compteurs ou instruments de mesure suffit à reconduire l'effet de l'externalité négative induit par l'irruption d'une présence voyageuse en un lieu ordinairement appréhendé à partir d'autres fonctionnalités et usages collectifs. De place en place et où qu'ils soient, cette impossibilité de la mesure du débordement positionne les voyageurs dans un statut univoque outrageux.

La scalabilité a pour principe une appréhension des acteurs à partir d'une unité de mesure qui, pour les voyageurs, se trouve être leur habitat mobile. La caravane, rappelons-le, est un bien de consommation dédié à l'habitat dont la fonctionnalité repose sur la disponibilité du milieu associé. Les gens du voyage, contrairement aux néo-travellers, ne cherchent pas totalement à s'affranchir du milieu associé auquel leur habitat les prédestine. Disons qu'ils tentent de s'affecter eux-mêmes dans des milieux qui leur conviennent plutôt que de se laisser affecter par des milieux qui portent en eux les traces de l'hostilité sédentaire. Leur tentative d'autonomie se situe donc davantage dans le choix des espaces voyageurs que dans l'aménagement de leur habitat. Les gens du voyage vivent dans des caravanes dans lesquelles ils ne font eux-mêmes que « passer », étant amenés à les changer tous les 5 ou 6 ans. Ce bien de consommation, qui agence leur mode de vie, passe réellement de « main en main » et il est en ce sens déterminant pour eux de ne pas s'y attacher trop. Les voyageurs achètent donc des caravanes « prêtes à l'emploi » et capables de fournir des prestations optimales en termes de confort à partir des raccordements en eau et en électricité dont ils ont la charge en tant qu'utilisateurs de ce bien. Ces choix conduisent à une standardisation qui se fixe dans l'idée de transparence véhiculée par la blancheur des convois, cette couleur devenant une « marque de fabrique » de la présence

voyageuse. Dans cette coalition des voyageurs avec « leur matériel », la caravane joue un rôle déterminant et affecte les manières d’agir des voyageurs (qui doivent procéder à des actes illégaux pour le raccordement) et donc leur perception par le *commun* en tant que « mêmes ». Toutes les formes de conflits avec l’environnement et de concurrences entre voyageurs disparaissent sous cette seule et unique apparence de « blancheur » voyageuse. Par ailleurs, la fluidité à laquelle les voyageurs sont supposés être attachés accentue cet effet d’indistinction non seulement entre individus voyageurs mais aussi entre les groupes et entre les espaces également. Nous l’avons vérifié à de nombreuses reprises notamment pour le terrain familial de Pignan, particulièrement visible parce que situé à proximité d’une route départementale très empruntée, et à propos duquel nous devons préciser à tout type d’interlocuteur (travailleurs sociaux, simples voisins) qu’il ne s’agit pas d’une aire d’accueil mais un terrain où habitent de manière permanente des familles de voyageurs qui sont d’ailleurs titulaires d’un bail de sous-location. Le plus souvent, les seules variations qui peuvent être perçues consistent en des comptabilisations plus ou moins justes du type « *ils sont moins nombreux que la dernière fois* ». Je m’accorde cette anecdote qui est à mon sens assez explicite de ce que la présence voyageuse fait toujours l’objet d’une approximation en ce qui concerne l’appréciation du nombre de caravanes et de leur impact sur la collectivité. Le 4 août 2004, une commune touristique balnéaire me contacta pour me signaler la présence d’une vingtaine de caravanes de gens du voyage sur un parking du littoral. Je pris attache avec sept communes inscrites au schéma départemental pour essayer de trouver une solution de recours, en vain. En arrivant sur les lieux, le lendemain, la directrice générale des services de la mairie m’indique qu’un second groupe est arrivé. Je lui propose d’aller voir en priorité le groupe de 20 caravanes. Lorsque je me rends sur place, je découvre qu’il n’y a absolument aucune caravane mais seulement neuf fourgons sommairement aménagés par des voyageurs sédentarisés vivant dans la région toulousaine, qui avaient profité d’une visite à l’hôpital (un jeune de la famille ayant « *la maladie* »⁵⁶³) pour passer quelques jours de vacances en famille au bord de la mer. Certains d’entre eux étaient des salariés précaires (femme de ménage).

Pourvus d’une toile de tente canadienne pour compléter les couchages dans les fourgons, ils me précisent qu’ils se font refouler à l’entrée des terrains de camping. Ils disposent d’un groupe électrogène, et pour l’eau ils se sont branchés à une borne incendie. Je rends ensuite visite au second groupe, qui est plus restreint mais également composé uniquement de fourgons aménagés. L’hébergement des adolescents ou jeunes adultes dans les fourgons est en effet une pratique courante chez les voyageurs et nécessite des aménagements personnalisés en vue d’en faire des véhicules annexes à l’habitat caravane, comme le montre cette photo prise à Gien :

⁵⁶³ Cette désignation est régulièrement utilisée par les voyageurs pour parler du cancer.



Photo 51 : Intérieur type de fourgon aménagé, Alexandra Frankewitz, Gien, 2013.

Ces voyageurs en vacances me disent qu'ils changent de lieu chaque soir pour dormir. Ils ont de l'eau dans des jerricanes et utilisent les douches de la plage pour se laver. Les deux groupes me précisent qu'ils ne vont jamais dans des aires d'accueil. Les policiers municipaux qui m'accompagnent m'indiquent qu'ils ont beaucoup de stationnements de camping-car durant l'été et en profitent pour me signifier que sur le plan de la propreté les camping-caristes manquent d'une certaine « culture du voyage » et devraient s'inspirer de l'organisation des gens du voyage en la matière⁵⁶⁴, se désolant de voir l'état dans lequel les camping-caristes laissent les sites qu'ils ont occupés. Je recommande donc à la directrice générale des services de la commune concernée de se référer à sa législation en matière de stationnement des camping-cars. Récusant mon argumentaire qui s'appuie sur la matérialité de l'habitat, elle insiste : « *oui mais ce sont pourtant des gens du voyage !* ». Je lui indique qu'aucune mesure distinctive n'est possible et l'incite à prendre un arrêté municipal pour réglementer le stationnement des camping-car sur la commune. Sur le chemin du retour j'ai la meilleure démonstration qui soit pour comprendre qu'un tel arrêté ne sera pas pris sur cette commune. En effet, empruntant le lido durant plusieurs kilomètres, j'eus comme unique paysage une succession de camping-car alignés en bord de mer, ceux-là même qui sont à la fois considérés comme mal-éduqués en matière de « pratique du voyage » mais qui sont admis malgré le surnombre évident qu'ils constituent, puisqu'« à vue d'œil » je jurerais en avoir vu des centaines !

⁵⁶⁴ Nous ne l'avons peut-être pas assez souligné : les gens du voyage qui n'ont pas de ramassage des ordures ménagères (ce qui constitue d'ailleurs un axe « classique » de conflit entre collectivités et gens du voyage) s'organisent pour ramasser eux-mêmes leurs déchets et les déposer dans des containers.

La scalabilité et la fluidité empêchent une perception *juste* des vies voyageuses. Cette notion d'injustice qu'ils opposent constamment lorsqu'il est fait état de leur présence est selon nous directement liée à ce *flou* qui empêche d'y voir clair, en l'occurrence d'isoler toutes les formes efficaces d'actions (y compris celles participant à une négation des présences voyageuses) et de distinguer leurs positions respectives, leur ordonnancement dans la chaîne des illégalismes. C'est d'ailleurs à cette notion de flou que Désiré Vermeersch recourt pour évoquer le problème du raccordement électrique qui, lorsqu'il n'est pas mis en place par les collectivités, incite les voyageurs à se raccorder illégalement, et à prendre des risques comme je le souligne lors d'une prise de parole durant la réunion des médiateurs à Nevoy :

« GL : Moi l'année dernière j'avais fait... j'étais avec un groupe qui devait s'installer donc, effectivement ils ne savaient pas où ils allaient s'installer. Je suis arrivée, c'était le jour de leur installation, ils étaient en train de faire leur demande de raccordement électrique, ce qui prend déjà des plombs au téléphone. C'est très très lourd. Heu... j'ai assisté à un départ de feu [du coffret électrique]. Ils étaient raccordés, de toute manière, de façon illégale. Pourquoi on n'arrive pas, pour des raisons de sécurité tout simplement, à rendre plus systématique le raccordement électrique ? C'est des questions de sécurité. Donc le ministère de l'Intérieur devrait peut-être quand même aussi négocier à un moment donné avec ERDF sur des stationnements spontanés où on sait qu'ça va être compliqué d'avoir un raccordement avant un délai heu... raisonnable. C'est des raisons de sécurité j'veux dire. Là, on expulse pour des raisons de sécurité, on devrait raccorder pour des raisons de sécurité !

DV : C'est tout à fait. Et c'est là où à chaque fois qu'on est passé devant les tribunaux on a gagné parce que cet aspect aussi sécuritaire qui n'est pas pris en compte non plus par les ministères concernés, n'est pas mis en place. Et c'est pour ça que le juge, à chaque fois qu'il juge une situation illégale, prend en compte déjà si y'avait une demande, prend en compte déjà si on a répondu à notre demande, prend en compte aussi de voir si d'une manière réglementaire on a pensé à c'que vous évoquez. Et si toutes les conditions ne sont pas réunies, eh bien obligatoirement dans la majorité des cas, nous gagnons les procès. Tant qu'on n'aura pas mis le dispositif en place, via des ministères, via aussi les ministères concernés et qu'on mettra pas en place quelques-chose d'efficace, c'est sûr qu'on connaîtra toujours les problèmes. Alors le problème je dis pas qu'il est lié obligatoirement. J'veux pas m'dédouaner du problème en disant « les gens du voyage sont tous blancs et les autres sont tous noirs », c'est pas ça du tout. Je dis qu'il y a un flou où tout le monde est gris, c'est ça l problème. Et dans le gris, personne ne... Alors on veut s'avancer j'veux dire heu... vers ce, vers cette lumière, on espère justement que les choses vont évoluer. »⁵⁶⁵

Cette intervention témoigne parfaitement du fait que ce qui est « perçu » en première lecture est confus ou alors perceptible uniquement à partir d'une forme d'illusion d'optique induite par le fait d'illégalité. Le juge, comme l'explique Désiré Vermeersch, procède à une forme de « dégrisage » en démêlant les actes permettant de remonter la chaîne des illégalismes mais qui est rarement retranscrite dans les médias. De ce flou, les voyageurs tirent l'idée qu'il leur faut se prévaloir d'une forme de transparence dont leurs campements sont assez révélateurs. Tout d'abord, les campements sont perceptibles à distance. Il est même parfois possible (si la configuration géographique le permet) d'apercevoir tout ce qui s'y passe. On en comprend à peu près la

⁵⁶⁵ Réunion des médiateurs organisée et animée par l'association Action Grand Passage à Nevoy lors du grand rassemblement évangélique du 24 avril 2013.

forme, mais pas le fonctionnement. À commencer par l'accès qui, sans les allers et venues des véhicules, serait indiscernable. Sauf, bien évidemment, lorsque les voyageurs travaillent volontairement cette question du seuil à partir de panneaux d'affichage. Mais un campement « ordinaire » est un campement qui ne soigne pas forcément son seuil. La disposition des caravanes n'empêche généralement pas à un passant d'y pénétrer. Mais c'est que, la plupart du temps, il pourra y circuler et ne rien voir de particulier. Le fonctionnement du campement (qui tient les portes des caravanes bien fermées par exemple) atteste d'une règle de préservation de l'intimité assez forte qui s'imprègne dans la sensation que « tout se dérobe » au fur et à mesure qu'on y pénètre. « Circulez, y'a rien à voir » est un slogan qui sied bien au campement voyageur. D'ailleurs cette aversion si populaire des sédentaires pour le « linge étendu » des voyageurs est bien le signe que cette transparence affichée procède d'une règle commune. Les groupes de grand passage sont, là encore, exemplaires en la matière. Ce sont précisément des campements où rien ne dépasse et cette appréciation est bien souvent accentuée et mise en lumière par la verdure resplendissante des stades où ils séjournent. Rien ne laisse entendre ou supposer qu'ils ont « voyagé » et qu'ils triment avec eux des traces de leurs passages ailleurs. Bien au contraire – et c'est sans doute aussi un effet qui agace le sédentaire – il s'agit partout et en tout lieu de la même scène : celle d'une présence caractérisée par une coalition entre des humains et des caravanes. Mais comme les humains circulent entre l'intérieur et l'extérieur du campement, c'est la dimension matérielle qui prend le dessus en termes de perception parce qu'elle constitue le cadre de référence. Et c'est d'ailleurs pour cette raison qu'Alexandra Frankewitz exprime avoir rencontré tellement de difficultés à saisir ces espaces voyageurs conçus par les gens du voyage, alors qu'elle a trouvé de nombreuses possibilités de « prises » dans l'univers des néo-travellers. Pour Pascal Robert, qui analyse la peinture de Vermeer, ce type de scène qu'incarne le campement voyageur joue sur « l'espace de l'incommunication inversée (ce qui signifie qu'il [Vermeer] nous montre l'intimité en la déroband à notre regard) » (Robert P., 2013 : 35), et se situe à l'opposé des natures mortes qui « elles ont vocation à dire la limite : non pas une durée qui dure, mais un éphémère, un temps qui passe inexorablement » (Ibid. : 36). Cette incommunication inversée procède de la « suspension sémiotique » qui, selon Pascal Robert, se décline sur quatre modes où 1/ elle « déploie virtuellement une durée alors même que l'action est limitée dans le temps (avec l'exemple canonique de la laitière⁵⁶⁶) » (Ibid. : 35), 2/ « elle permet d'élaborer une peinture qui cache autant qu'elle montre et qui révèle ainsi une intimité qui reste intime (c'est-à-dire que le peintre a muni des moyens visuels de ne pas être violée) dans la gestion de sa propre durée (qui est aussi une atmosphère et continue à nous échapper) » (Ibid. : 36), 3/

⁵⁶⁶ Pascal Robert analyse longuement le tableau de la laitière de Johannes Vermeer qui lui permet d'introduire son concept de « paradoxe de la simultanéité » puisque, selon lui, la peinture permet de mieux gérer ce paradoxe en suspendant les actes des personnages dont la laitière est emblématique par le flux du lait qui s'écoule sans discontinuer tout pendant que nous regardons ce tableau. « Seule la peinture autorise cette véritable suspension sémiotique qui n'est ni une saisie sur le vif (photo) de ce quelque-chose qui n'aura lieu qu'une fois en tant que tel, ni une saisie d'un mouvement (le plus souvent mis en scène), dans sa dynamique, la jouant autant de fois que l'on veut (cinéma) ». Robert P., 2013 : 34).

« elle synthétise virtuellement une durée, alors même que le périmètre physique et temporel de l'action est incertain » (Ibid.), 4/ « elle permet une neutralisation, par la peinture elle-même, des jugements de valeur » (Ibid.).

Cette déclinaison des modalités de l'incommunication inversée qui produit une suspension sémiotique rend compte d'une forme d'absolutisme de la scalabilité, dans le cas des gens du voyage. D'une certaine manière, les observateurs disposent de plusieurs unités de mesure (la caravane, l'attelage, le convoi, la mission ou le grand passage et le grand rassemblement) pour décrire une seule et même présence voyageuse susceptible de se déployer au travers d'une ou de plusieurs de ces mesures. S'il y a transparence, il n'y a pas pour autant clarification du sens et par conséquent pas plus de justice. Prenons un seul exemple : lorsqu'une procédure d'expulsion est engagée pour un groupe de 80 caravanes, le maire a recours aux services d'un agent assermenté (gendarme, policier ou huissier) qui est supposé procéder au relevé de l'ensemble des fourgons et caravanes qui viennent, par leur seule présence illégale en un lieu, « caractériser » non seulement l'infraction mais aussi la présence voyageuse. En effet, c'est par le relevé des plaques d'immatriculations que l'accès aux identités individuelles voyageuses est rendu possible. Mais il est de fait exclu que l'ensemble de ces personnes aillent se présenter au tribunal. Ainsi, entre le moment où l'infraction est caractérisée et celui où elle est jugée, un premier échelon de scalabilité est franchi qui fait que les sédentaires n'ont le plus souvent accès qu'à des éléments de façade. En préservant ainsi leur intimité, en se dotant de « délégués » et en s'octroyant du jeu dans cette scalabilité, les voyageurs se hissent à un niveau d'interlocution par représentation qui les autorise à user – comme les juges mais aussi comme les forces de l'ordre, les élus ou n'importe quel employé de mairie – de la ventriloquie décrite par Cooren. Ainsi, même dans ce qui s'apparente à un rééquilibrage des forces par la représentativité, demeure un « *flou où tout le monde est gris* »⁵⁶⁷.

De telle sorte que dans les campements les mieux *passa(c)tivés* (les grands passages) qui sont ceux qui s'établissent dans les lieux les plus « inattendus », plus on pénètre la réalité du campement et plus l'idée même de « débordement » tend à s'effacer au travers d'une sorte de transparence qui consiste en une uniformisation de l'habiter (comprenant une série d'actions allant des manières de se vêtir et de cuisiner aux modes de coexistence et d'organisation collective) qui contribue à en faire un « lieu propre » dont la stabilité tient à sa reproductibilité (matérielle, relationnelle).

⁵⁶⁷ Propos de Désiré Vermeersch tenus lors de la réunion à Nevoy avec les médiateurs départementaux du 24 avril 2013.



Photo 52 : Campement de type grand passage, collection personnelle, Valras, 2012.

Ainsi, si les voyageurs ouvrent des espaces pour y vivre temporairement, ils parviennent à chaque à fois à y déployer des manières de vivre déterminées par des codes culturels ; tendant par là-même à s'approcher de l'idée de *lieu* (Augé M., 1992) sans pour autant pouvoir s'en prévaloir du fait de la lutte menée par les pouvoirs publics contre l'historicisation locale de leur présence.

Les ressorts dont disposent les voyageurs pour la négociation de leurs espaces de vie tiennent donc de la scalabilité de leur présence qui leur est parfois profitable et parfois dommageable. Il s'agit, comme on l'a vu, de s'octroyer du jeu par un ajustement entre l'extension du volume des groupes afin de « peser » dans l'ouverture de la place et la contraction des temps de séjour pour « céder » face à cette pression de l'environnement sédentaire, et qui peut également aller jusqu'à un « savoir abdiquer ». Ce dernier constitue en effet une carte maîtresse dictant les « règles » tacites du mode de vie mobile ainsi que le laisse entendre Fanny lorsque les difficultés avec la commune (où elle vient, avec son compagnon, d'acheter un terrain pour y vivre en camion) commencent à se faire ressentir :

« Si on doit partir d'ici ben on partira, enfin, j'sais pas, c'est pas comme si on abandonnait une maison, c'est qu'un bout d'terre quoi et heu... (...) J'sais pas... on sait pas où on va quoi. Pff... C'est pas grave. J'pense que c'est ça. »⁵⁶⁸

⁵⁶⁸ Entretien du 12 janvier 2012. Cf. webdocumentaire *Des Aires* : <http://www.desaires.fr/#Copie de Api Totaldepart2>.

Si la tentative d'achèvement de la halte opère le plus souvent par la voie judiciaire, l'ouverture d'une place constitue l'autre versant menaçant pour les voyageurs qui procède, comme on l'a vu, par un certain nombre d'actes plus ou moins périlleux. Cette mise en péril physique de l'ensemble voyageur constitué des humains et de leur habitat mobile requiert donc un « savoir abdiquer » qui permet d'éviter de compromettre l'objectif d'une halte décente. Cette appréciation du juste l'équilibre des forces à l'œuvre pour l'obtention d'une négociation satisfaisante est parfois délicate, et nécessite une certaine expérience de l'épreuve comme l'indique Falco à partir des blocages d'autoroute particulièrement périlleux :

« F : C'est hyper dangereux, parce qu'y pourrait y avoir un accident. C'est c'que j'dis des fois aux forces de l'ordre j'dis : « monsieur vous vous rendez compte où qu'c'est qu'on est rendus, obligé d'faire ça ! » Après si tu veux quand elle est arrêtée l'autoroute on risque plus rien, mais dès l'départ, il peut y avoir un fou qui nous rentre dedans !

G : Biensûr...

F : Il peut y avoir un mort t'as vu après ! C'est pour ça, t'as vu j'ai mon fils et tout ça après je... des fois j'réalise...

G : Oui après tu réalises...

F : J'réalise que c'est trop mettons. L'autre jour mon fils y à Montbéliard⁵⁶⁹, y voulaient l'faire partir. Il avait sorti les camions, il avait tout été bloqué. Et après, il avait une décision d'justice qu'était contre lui et j'l'ai rappelé, j'ai dit « re-rentre dedans ». J'dis « t'auras pas gain d'cause », j'dis « tu vas énerver l'préfet ». J'avais téléphoné, parce que souvent je l'gère de loin mettons. J'avais téléphoné au Préfet, j'disais Stivell, alors il croyait qu'j'étais aussi sur l'emplacement. Bon alors y dit « on va vous laisser deux jours de plus ». Alors j'dis « re-rentre, énerve pas l'Préfet », j'dis, « t'as deux jours pour l'instant », pis j'dis « dans deux jours, on essaiera d'gagner un jour et pis t'aura fini ta semaine ». »⁵⁷⁰

Cette intervention à distance en vue de raisonner son fils pour qu'il consente à « abdiquer » est une forme d'apprentissage d'une stratégie qui ne mise pas seulement sur le temps court de la négociation pour la halte, mais sur le temps long de la saisonnalité qui induit l'élaboration d'une politique du voyage recoupant l'idée de négociation élaborée par Homi K., Bhabha. Ce savoir abdiquer s'apparente à un gage de retour et donc à une inscription de la lutte pour la décence la halte voyageuse dans une temporalité politique. Certains élus, après avoir été mis à l'épreuve à de multiples reprises, finissent par privilégier une solution pérenne d'accueil, comme ce fut le cas sur le territoire de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée qui entama dès l'automne 2010⁵⁷¹ des travaux d'aménagements pour la future aire de grand passage de Vias. En évitant d'« énerver le Préfet » (figure ultime du pouvoir étatique à l'échelon départemental), le fils de Falco « passe mieux » auprès des acteurs locaux et conserve une chance pour un prochain passage. Ainsi, le « savoir

⁵⁶⁹ Le nom de la commune a été modifié.

⁵⁷⁰ Entretien du 31 juillet 2015.

⁵⁷¹ Soit juste après que Falco et son groupe ait mené une épreuve de blocage sur le Cap d'Agde, décrite plus haut.

abdiquer » constitue une forme de *passage* tout aussi importante que le « savoir accéder » dans l'odologie des voyageurs.

Le processus de *passiva(c)tion* de la présence voyageuse nous permet donc de comprendre comment les voyageurs parviennent à reprendre possession de leur liberté de mouvement ; leur présence se muant en un « bien fictif » standardisé et transposable *de place en place*. Le transfert aux instances de gouvernance publique d'une part des « droits de propriété » attachés à cette présence voyageuse (dès lors *dés-intriquée* et cadrée dans des cours d'action) permet aux voyageurs de solder les effets de l'externalité négative dont procède l'administration de leur présence (qu'elle soit niée par les logiques de suspension, ou magnétisée par celles de l'induction morale).

Ainsi, l'analyse de la halte et de ses paradoxes questionne en filigrane la dimension de la « propriété de soi » inhérente au fait de confier une part de son destin dans un milieu incertain ou clairement hostile. C'est en cela que la blancheur, déjà évoquée, n'est pas « innocente » dans ce processus de *passiva(c)tion* de la présence voyageuse, à commencer par le fait qu'elle permet d'unifier le campement formé par cette coalition des corps et des habitacles. Car ce ne sont pas simplement les fourgons et les caravanes qui arborent le blanc, mais également les chemises ou t-shirts des hommes, et même parfois les blouses ménagères des femmes. Selon Baudrillard, le blanc est la couleur dédiée au secteur « organique » : « Salle de bains, cuisine, draps, linge, ce qui est dans le prolongement immédiat du corps est voué depuis des générations au blanc, cette couleur chirurgicale, virginale, qui opère le corps de son intimité dangereuse à lui-même et efface les pulsions. C'est aussi dans ce secteur impératif de la propreté et des travaux primaires que les matières de synthèse, le métal léger, le formica, le nylon, le plastiflex, l'aluminium, etc., ont pris le plus grand essor et se sont imposées. (...) Les formes simplifiées, fluides, de nos réfrigérateurs ou autres appareils, leur matière allégée, plastique ou artificielle sont bien aussi comme une « blancheur », un degré non marqué de la présence de ces objets, qui affiche l'omission profonde, dans la conscience, de la responsabilité qui s'y rattache et des fonctions jamais innocentes du corps. » (Baudrillard J., 1968 : 46-47). Le blanc participe donc, comme on l'a dit, à créer une atmosphère transparente, sécurisante. Mais il est aussi cette couleur du renoncement à soi, nous dit David Le Breton qui définit la blancheur comme un « état d'absence à soi plus ou moins prononcé (...) ». Dans tous les cas, la volonté est de relâcher la pression. » (Le Breton D., 2015 : 17). Cette blancheur, si elle ne correspond pas nécessairement chez les voyageurs à ce que David Le Breton appelle « la fatigue d'être soi », est un consentement à l'uniformité en même temps qu'une exhortation au contrôle de soi et à la concentration sur *l'essentiel*. La blancheur, nous dit David Le Breton est une « paradoxale volonté d'impuissance » (Ibid. : 19) qui, dans le cas des voyageurs semble *agir* par la passivité qu'elle suggère. L'attitude détachée des voyageurs dans les situations (ordinaires pour eux) où les élus ou forces de l'ordre tentent de les dissuader d'ouvrir une place ou d'y rester pour des motifs d'illégalité n'est pas sans rappeler la posture stoïcienne qui, selon Jacqueline Lagrée, se loge dans la capacité à se rendre « présent », considérant que « la tenue plus ou moins

ferme d'un être va de pair avec une présence plus ou moins forte en lui de la raison » (Lagrée J., 2001 : 96). Cette posture permet aux voyageurs de laisser dériver les principes attachés à la propriété privée qui leur sont assésés pour ramener au cœur de leur argumentaire et de leur défense « pour leur vie », la notion de décence. Comme le souligne Avishaï Margalit, « l'apathie stoïcienne n'est pas l'absence de sentiment, mais elle consiste à n'accepter que les émotions justifiées par la raison. (...) Bien sûr l'honneur est prodigué aux hommes par la société. Mais par opposition à l'honneur social, le respect de soi-même est l'honneur que les individus confèrent à eux-mêmes en vertu de leur propre humanité. » (Margalit A., 2007 : 33-34). Ainsi, détenteurs de leur propre « vision du monde » qui place la dimension *précaire* de l'humain au cœur de l'ordre social, les gens du voyage participent du fait de leur mode de vie à la négociation perpétuelle des règles de la vie sociale mettant en tension « ce qui est légitime de pouvoir faire et ce que l'on veut faire » (Duran P. 2010 : 72). En effet, sédentaires et voyageurs s'affirment à travers des modes de vie portés par des valeurs concurrentes (la liberté de circulation et la propriété privée) mais qui ne sont pas fondamentalement incompatibles (Margalit A., 2007 : 170). La tension permanente entre les deux modes de vie détermine une zone de « liminarité » dont on a vu qu'elle pouvait être jugée dangereuse de part sa proximité ou sa ressemblance avec le mode de vie des sédentaires. La blancheur répond à cette nécessité de la distanciation clairvoyante visant à proscrire toute confusion avec les « voyageurs locaux » qui restent bien souvent invisibles, inaudibles et abandonnés par les pouvoirs publics. La blancheur qui met en exergue la modernité (sans cesse renouvelée par le « lavage » des caravanes auquel les femmes s'adonnent sans cesse) caractérise ainsi des hommes et des femmes compétents et opérationnels, assumant en toute « transparence » leur mode de vie dont ils répondent face aux juges, aux élus et aux journalistes. Tous ces aspects permettent, dans une certaine mesure, de neutraliser la part d'illégalité que comporte le mode de vie *sur le voyage* et de gagner en reconnaissance auprès des décideurs publics.

Conclusion du chapitre 3 et de la partie I

L'odologie qui permet de comprendre l'articulation des mondes voyageurs par des passages et des nœuds est confrontée à un problème de taille avec les gens du voyage : le fait qu'ils ne puissent être saisis par le milieu associé en tant que présences singulières, et présences historicisées à l'échelle d'un territoire. C'est ce que nous avons nommé l'omniprésence voyageuse. Ce sont les gens du voyage qui trouvent les accroches leur permettant de s'arrimer à ce milieu « lisse » dans lequel ils évoluent. Ils ouvrent des places où ils pourront plus facilement « négocier » leur présence. Ce territoire lisse et « rêche » est celui de la surmodernité (Augé M., 1992) qui croît en la forme de zones commerciales, de parkings et d'équipements sportifs qui sont les espaces de l'uniformisation et la standardisation des sociétés contemporaines globalisées. Les gens du voyage dénichent dans ces espaces lisses des failles, des brèches qui sont le support de leur mode de vie, lui-même composé à partir d'objets de consommation.

Nous avons montré comment les branchements pouvaient faire l'objets de conflits et comment ils étaient également l'axe à partir duquel se négocie la présence voyageuse. Les raccordements sont les « liens dignes » du voyage. Ils troublent l'ordre social et l'ordre public en même temps qu'ils rétablissent la dignité des vies voyageuses. C'est parce qu'elle est le lieu où se négocie la présence voyageuse que la halte est si importante dans l'odologie. Elle est le cœur névralgique de l'espace de vie voyageur.

Ce chapitre sur la halte permet de comprendre qu'il est difficile pour les voyageurs d'occuper une place citoyenne, dès lors que leur rapport au territoire est compromis par des dispositifs d'entraves. C'est pourtant à partir de la halte qu'émerge la libre énonciation voyageuse par laquelle ils parviennent à renverser des situations de domination. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette question de l'expression politique et de l'émancipation citoyenne des gens du voyage dans le chapitre 5.

La seconde partie, « médiations sur le voyage », va être consacrée à l'analyse des liens et nœuds sur les espaces institués pour accueillir les gens du voyage : les aires d'accueil. Nous allons cerner cette fois ci les logiques de blocage et les possibilités de passage à partir des stratégies des acteurs enrôlés sur ces espaces d'hospitalité publique. Nous allons voir que même à l'intérieur de ces espaces institués pour l'accueil des gens du voyage, la présence voyageuse n'est jamais stabilisée. Si les voyageurs évoluent avec l'incertitude, les Gadjé et pouvoirs publics misent avec les aires d'accueil sur un gain en prévisibilité face à cette incertitude à laquelle les exposent les gens du voyage. Des professionnels sont dorénavant missionnés par les pouvoirs publics pour en supporter le poids et parvenir à la canaliser par des dispositifs techniques mais aussi et surtout relationnels. Les nœuds, tels qu'ils sont noués par les gens du voyage, misent avant tout comme nous l'avons compris avec le système de gage, sur la réciprocité et les interactions humaines avec le milieu associé.