





L'économie des Gens du voyage en France

L'économie des Gens du voyage

Approche anthropologique

{ Alain Reyniers*

*

Ethnologue,
professeur émérite
à l'université
Catholique
de Louvain,
directeur
scientifique
de la revue
Études tsiganes

Bien que les discours à l'encontre des Gens du voyage soient pour la plupart lamentablement stéréotypés, la diversité est la règle parmi eux, notamment sur le plan socio-économique. Aujourd'hui comme hier, il y a des Manouches, des Sinti, des Gitans, des Voyageurs et des Roms qui se situent dans toutes les catégories sociales au sein des sociétés post-industrialisées. À l'examen de cette diversité, on ne peut que constater la variété des formes d'insertion ou d'exclusion vécues par cette population. Il n'est donc pas simple de déceler des caractéristiques qui soient communes à tous les Gens du voyage. Les idéologies nient ce fait, mais les travaux ethnographiques le confirment. Néanmoins, qu'ils soient aujourd'hui sédentarisés ou toujours sur le voyage, de nombreux groupes tsiganes tirent d'une longue pratique de la mobilité des traits caractéristiques, notamment sur le plan économique, qui gardent toute leur pertinence. Dans cet article, nous rappellerons ces traits déjà mis en exergue par nombre d'autres travaux (Piasere, 1980 ; Okely, 1983 ; Williams, 1985 ; Reyniers, 1998) et nous montrerons, en suivant les trajectoires de groupes familiaux ou d'individus caractérisés par la mobilité, que l'existence de ces personnes est inattendue, loin en tout cas de l'errance et de la désagrégation sociale.

Quelques caractéristiques de l'économie tsigane

Le nomadisme des Gens du voyage constitue une forme particulière d'exploitation des ressources disponibles sur un territoire et il s'appuie sur la circulation d'individus au sein d'entités sociales qui organisent l'accès à cette exploitation. Étant donné la liste des activités traditionnelles exercées par les Gens du voyage et attestées parfois depuis des siècles (chaudronniers, ferronniers, vanniers, maquignons, devins, artistes, musiciens, commerçants ambulants...), la plupart de leurs déplacements relève du nomadisme dit péripatétique (Rao, 1985) ou commercial. Ici, il ne s'agit pas d'exploiter directement les ressources offertes par la Nature, mais bien de capter, par un jeu d'échanges, celles qui résultent du travail des populations déjà installées sur un territoire donné. Le nomadisme péripatétique se distingue par la fourniture intermittente de marchandises,

de services et de main-d'oeuvre à une clientèle dispersée dont les besoins à satisfaire sont occasionnels. Le profil économique d'une majorité parmi les Gens du voyage qui exercent une activité péripatétique est celui du travailleur indépendant, maître de son temps de travail, de sa force de travail et de ses mouvements, qui déniche les besoins ou les suscite. Bien qu'ils puissent se spécialiser dans un domaine où ils excellent (la forge, les arts du cirque, la brocante...), les Gens du voyage sont le plus souvent tenus à une polyvalence élémentaire, afin de saisir les affaires qui se présentent à eux (ils seront tour à tour marchands de tapis, brocanteurs, intermédiaires dans une vente de voiture, ramasseurs de ferraille...), ou de s'adapter aux saisons (cueillette des agrumes, vendanges...).

Liée à la nécessité de se déplacer, la polyvalence pousse au choix d'activités qui ne nécessitent pas un outillage volumineux et sophistiqué, qui portent sur le négoce de marchandises aisément transportables, qui demandent un travail intensif, de courte durée, dont le rendement est immédiat. Le plus souvent, la réussite économique des Gens du voyage est subordonnée à la capacité de cerner les affaires opportunes et à la maîtrise d'un jeu relationnel. Les Gens du voyage doivent prendre l'initiative du contact économique avec leurs clients potentiels. Ils doivent être à même de jouer un rôle, persuader, négocier, « baratiner », faire preuve d'audace et de persévérance, se mettre en scène en allant à la rencontre des clients ou de la bonne occasion. Bref, ils doivent chiner. Toutefois, certaines activités, comme le ramassage de la ferraille, de palettes en bois et autres déchets industriels ne nécessitent pas nécessairement toutes ces qualités, en tout cas pas dans la simultanéité. Quoi qu'il en soit pour beaucoup, chiner est devenu inséparable de leur identité.

La famille, au coeur de la société tsigane

Les Gens du voyage vivent rarement seuls. Là où ils ne peuvent faire face à une demande, là où leurs capacités individuelles font défaut, ils trouvent toujours quelqu'un de leur entourage pour les seconder. Les Gens du voyage vivent et se déplacent en famille. La notion désigne chez eux une réalité pour le moins flexible qui, selon les cas renvoie au foyer (parents et enfants), à tout ou partie des parents et alliés plus éloignés, tant du côté patrilinéaire que du côté matrilinéaire de chacun des conjoints. Bref, elle désigne autant les parents présents sur un même emplacement à un moment donné que ceux dont on se soucie, parce qu'on y tient, parce qu'il y a un problème, parce que l'on va les visiter ou parce qu'on se met à les évoquer pour une raison ou une autre. Tout cela se manifeste

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

concrètement dans l'espace habité et dans l'espace parcouru. Chaque foyer a son coin, fixe (un terrain privé, une maison, tout endroit où arrêter la caravane pendant un certain temps), ou mobile (en fonction des déplacements saisonniers), où il déploie la majeure partie de ses relations sociales et économiques. Mais les relations entre ces pôles sont incessantes et dessinent tout un réseau animé par de nombreux déplacements liés autant à la recherche de ressources qu'aux affaires de famille. Ainsi, le noyau familial est-il fréquemment associé, le plus souvent de manière temporaire, à d'autres noyaux qui forment des ensembles sociaux plus vastes et mouvants, au gré des va-et-vient. C'est au sein de ces ensembles que les Gens du voyage trouvent des possibilités d'entraide et de solidarité, au besoin en jouant sur leurs relations de parenté. L'édifice social qui résulte du mouvement des familles est parcouru de tensions multiples : la collectivité qui pousse à l'unanimité de ses membres, notamment à l'harmonisation du niveau de vie, à l'adoption de valeurs similaires, à sa pérennité dans le resserrement des liens matrimoniaux n'est pas toujours soutenue par les cellules familiales qui ont sur tous ces points leurs exigences propres.

Mobilité et territoire

Les périodes de co-circulation succèdent aux périodes de co-résidence. Mais, il est très rare qu'une telle efflorescence aboutisse à la déflagration ou à la dilution au sein de la société environnante. Lorsque la clientèle est suffisamment concentrée, mais aussi sous la pression des États, parfois à la suite d'un progrès technique ou d'un changement économique majeur, les Gens du voyage se sédentarisent. Les politiques d'assimilation menées à leur rencontre ont, de tout temps, recherché ce but. L'adoption de la traction automobile a favorisé la stabilisation au moins temporaire des foyers. Avec elle, il est devenu possible de se déplacer plus vite et plus loin qu'à l'époque de la traction hippomobile et de revenir le soir là où la famille a établi son lieu de vie. La nécessité du stockage des marchandises a, elle aussi, poussé à l'acquisition d'un lopin de terre ou d'une maison. Mais, quoi qu'il en soit, la circulation demeure. Parce que les activités économiques et la manière de les exercer ont peu changé et nécessitent toujours un déplacement vers la clientèle. Mais aussi parce que toutes les cellules familiales cherchent à maintenir des contacts avec des parents et des amis installés ailleurs.

La mobilité tsigane propose dès lors des contours très variables : itinérance collective dans la longue durée, stabilité résidentielle mais circulation à caractère familial et économique, déplacement résidentiel

mais fourniture d'une clientèle attirée, stabilité résidentielle et économique mais visites incessantes des parents... Dans certains cas, la circulation s'est apaisée mais l'endogamie contribue au maintien d'une identité collective. Organisés en familles qui articulent leurs mouvements au sein de communautés plus ou moins stables et qui, dans ce contexte, développent, par un système d'entraide, l'accès aux ressources disponibles, les Gens du voyage n'ont rien de groupes errants. Bien insérés dans un réseau complexe d'alliances, ils développent aussi une insertion territoriale effective. Autrement dit, la densité du maillage de leurs liens sociaux s'accompagne d'un enracinement dans un territoire particulier.

Ce territoire est d'abord celui des Gadjé, les clients mais aussi ceux qui rejettent. C'est dans les interstices laissés libres par les Gadjé qu'apparaît le territoire des Gens du voyage. Suivant le mode de vie, les habitudes, il est parsemé de pôles d'attraction, familiaux (là où habitent les parents, mais aussi les cimetières où sont enterrés les parents disparus), religieux, administratifs (préfectures, hôpitaux...) et bien sûr économiques (grossistes, marchés...). Les déplacements se font alors d'un pôle à l'autre avec, à la limite, toute la routine prêtée à la stabilité. Mais, parfois, ces pôles ne sont qu'occasionnels, n'impliquent pas ou peu de familiarité. Ils s'insèrent dans une suite de points de rencontre, de lieux de halte occasionnels, d'endroits où l'on développe toute une série d'activités temporaires. Le territoire prend l'allure d'un parcours toujours en formation, toujours renégocié au sein des communautés et avec les Gadjé (ou leurs autorités).

L'insertion dans un territoire de polarisation ou dans un territoire de parcours est autant liée à des formes particulières d'exploitation des ressources (le ramassage furtif implique bien sûr moins de connivence avec une population que les activités qui nécessitent plus de stratégie commerciale), qu'à l'extension du réseau familial et à des prédispositions psychologiques. Aussi ne peut-on distinguer ces territoires à l'étendue de l'espace qu'ils occupent. Un territoire de parcours peut se limiter à deux ou trois cantons comme il peut s'étendre à plusieurs départements, voire à plusieurs pays. Un territoire de polarisation peut être limité à quelques grosses bourgades contiguës comme à des villes distantes de plusieurs centaines de kilomètres. L'étroite imbrication des uns et des autres (on peut, dans une même ville, rencontrer des Manouches ou des Gitans polarisés et des Roms migrants d'origine roumaine ou d'autres Manouches qui voyagent) est pour beaucoup dans la difficulté de cerner l'univers tsigane.

Trajectoires économiques

Comment s'agencent concrètement ces diverses caractéristiques et ont-elles autant de pertinence que par le passé ? Pour répondre à ces deux questions, nous examinerons tout d'abord les pérégrinations d'une famille manouche dont les membres, toujours prêts à s'identifier par rapport à la pratique du voyage, sont présents en France depuis des siècles. Comme bien d'autres familles manouches, celle-ci a des attaches historiques avec l'Alsace. La plupart des ancêtres des membres actuels de cette famille vivaient en effet dans les Vosges du Nord au début du XIX^e siècle. Ils quittèrent cette région vers 1850 pour se redéployer dans une contrée couvrant l'Est du Massif central, la vallée du Rhône et le Dauphiné. Une partie d'entre eux s'éloigna du Sud-Est de la France pour le Nord-Ouest du pays. On trouve ses membres installés aujourd'hui dans un grand espace couvrant la banlieue Nord de Paris, la Picardie, les Hauts-de-France et le sud de la Belgique. Des liens quoique ténus sont conservés avec l'Alsace, alors même qu'une partie de la famille s'est installée dans le Languedoc.

Longtemps, la famille a été liée aux arts du spectacle itinérant. À la fin du XIX^e siècle, elle possédait un cirque puis développa un théâtre ambulant. Elle se lança dans la projection cinématographique aux alentours de la Première Guerre mondiale. Peu à peu, sous le poids des contraintes juridiques et suite aux changements dans la consommation des produits culturels chez les Gadjé, elle fut amenée à revoir ses stratégies économiques et ses membres se sédentarisèrent massivement. Ceux qui, entretemps, se détachèrent du rameau dauphinois pour s'implanter dans le Nord-Ouest, abandonnèrent très vite les arts du spectacle forain au profit d'une économie de chineurs passant au gré des opportunités de la vente occasionnelle de chevaux à celle de menus objets et à la réalisation de divers travaux saisonniers. Chez les uns comme chez les autres, l'apprentissage professionnel, incluant la capacité de négocier et le boniment, était tourné vers la sollicitation des Gadjé mais se faisait essentiellement à l'intérieur de la famille, soit au sein de chaque foyer (le fils suivant le père, la fille suivant la mère), soit au contact d'autres parents.

Cette manière de faire est toujours d'actualité. Au cours des trente dernières années, plusieurs changements économiques liés à la nécessité de s'adapter aux transformations de la société occidentale ont affecté la famille. Pour ne prendre que le cas des parents qui vivent en région parisienne, nous avons au départ une économie de subsistance liée essentiellement au ramassage quotidien de vieille ferraille. Puis,

insensiblement, celle-ci se régénère sous l'impulsion d'un beau-frère plus fortuné et déjà inséré dans le marché de la brocante. Le ramassage porte alors sur les fonds de grenier, les meubles et objets anciens. L'écoulement de ces objets chinés dans les réseaux d'antiquaires amène à rencontrer des gens nouveaux, à acquérir de l'entregent, à s'inquiéter de nouvelles opportunités économiques. Celles-ci viennent d'un oncle plus éloigné, un musicien apprécié autant par les siens que par les Gadje. Avec lui, c'est l'apprentissage des différences entre les violons qui entre dans le savoir-faire familial. Mais les gains escomptés n'ont qu'un temps. Qu'à cela ne tienne, le ramonage devient la spécialité de plusieurs membres de la famille. L'activité est enseignée une fois de plus par quelques anciens, toujours actifs, aux plus jeunes qui démarrent dans la vie. Aujourd'hui, les activités de ramassage ont pratiquement disparu de l'éventail professionnel des membres du groupe familial au profit d'une diversité d'occupations allant de la vente de vêtements sur les marchés à l'entretien de toitures, en passant par divers travaux de rénovation dans le bâtiment. Le démarchage de la clientèle est dans les mains des meilleurs négociateurs de la famille, les travailleurs se trouvent parmi les parents, un fils, un beau-fils, l'épouse dans le cas des marchés. Au besoin, et selon les exigences posées par tel ou tel chantier, on n'hésite pas à s'adjoindre les compétences de tel ou tel Gadjo avec qui la confiance est établie.

Ici, nous avons donc l'exemple d'une famille qui dépend des Gadje pour vivre sur le plan économique et qui fait preuve, sur ce plan-là, d'une remarquable flexibilité. Mais cette dépendance n'est que partielle. Le passage d'une source de revenus à l'autre, au gré des opportunités « Nous, on prend tout ce qui passe », témoigne d'une relative polyvalence qui assure, in fine, un niveau de vie correct. Ce faisant, si la dépendance économique est, malgré tout, réelle, celle-ci n'entraîne pas la dilution progressive parmi les Gadje ou à leur marge. Nos Manouches sont tout d'abord face à un mur de représentations, avec lesquelles ils apprennent à jouer, mais qu'ils ne contrôlent pas totalement et qui les campent dans une altérité difficile à surmonter. Associés à la caravane, ils sont stigmatisés comme Gens du voyage. Perçus comme Manouches, ils sont plutôt associés positivement à la musique. Dans tous les cas, ils ne sont pas banalisés. Par ailleurs, c'est aussi parce qu'ils sont en contact avec des Gadje qu'ils trouvent parfois de nouvelles ressources ou de l'aide pour se sortir d'un mauvais pas. À l'inverse, c'est surtout au sein de leur groupe familial qu'ils trouvent les atouts de la flexibilité et c'est d'ailleurs vers ce groupe qu'ils déploient la majeure partie de leurs relations sociales. Ils fréquentent les Gadje quotidiennement, pour leur travail et, en dehors de

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

celui-ci, ils se socialisent en partie parmi eux. Mais, la famille reste au cœur des relations sociales, l'élément centrifuge vers qui tous se tournent et qui offre un cadre opportun pour échanger sur les initiatives économiques, autant qu'un lieu de vie protecteur et fédérateur. L'insertion d'une telle entité sociale dans un ensemble beaucoup plus imposant d'entités similaires (le groupe des Manouches, celui des Gens du voyage) contribue en définitive à l'expression d'une singularité culturelle parmi les Gadjé autant qu'à la préservation d'un groupe dont la marginalité n'est qu'apparente.

Perceptibles à l'échelle de ce que nous pourrions appeler une saga familiale, ces diverses caractéristiques apparaissent également en suivant des personnes, en retraçant des parcours individuels. Robert est sédentarisé à Toulouse depuis une bonne vingtaine d'années. Aujourd'hui, c'est une personne âgée qui vit, entourée des siens sur un terrain privé. Mais il conserve des liens étroits avec de nombreux autres Manouches, un peu partout en France, notamment dans les Pyrénées et dans le Bordelais. Sa vie a été faite de voyage et de longues périodes de sédentarisation. Son père n'a pas toujours été chineur. Il s'est longtemps stabilisé à Tours où il est devenu ouvrier. Cette période a permis à Robert comme à ses frères et soeurs de suivre une scolarisation correcte. Bien qu'illettré, son père était intransigent sur ce plan : il fallait être instruit et donc, aller à l'école. Tout au moins jusqu'à l'âge légal (14 ans à l'époque). Cette éducation et la sédentarisation ont marqué la famille, au point que deux des frères sont restés à Tours et se sont mariés avec des Gadjis. L'un est devenu coiffeur, l'autre a multiplié l'acquisition de compétences dans l'immobilier. Robert, lui, a repris la route, multipliant les activités économiques au jour le jour, au gré des opportunités rencontrées. Il a vendu des élastiques et des lacets, récolté des champignons et des glands qu'il revendait ensuite dans les fermes, ramassé de la ferraille, réparé des moteurs de voiture, travaillé occasionnellement dans le bâtiment, chiné les antiquités (brocante) : « Quand on avait assez, on s'arrêtait, puis on repartait. C'était comme ça alors ». Pour cette famille, la diversité des modes de vie au sein de la fratrie n'a pas coupé les liens et une forte identité manouche qui s'appuie notamment sur le voyage, la débrouille et la communauté de valeurs est toujours cultivée aujourd'hui.

Noël C. appartient au milieu de la fête foraine. Il est né au cours de la Seconde Guerre mondiale, de père forain et de mère manouche. Il a voyagé un peu partout en France tout en maintenant des attaches dans le Sud-Ouest, à Libourne puis à Bordeaux. Sa femme est une arrière petite cousine de Django Reinhardt, comme elle se plaît à le dire. Noël est un

chineur invétéré, n'hésitant pas, comme bien d'autres, à prendre toute forme de travail qui se présente à lui. Sa polyvalence est liée à l'apprentissage des métiers par observation (regarder, reproduire puis construire ou réparer) et à sa capacité de faire du neuf à partir de nombreux objets récoltés à gauche et à droite. Il est fier d'avoir construit ses métiers (on ne dit pas manège !), à partir de métal et de bois récupérés, moulé lui-même des chevaux en fibre de verre récupérée pour son carrousel. Une facilité pour établir des relations sociales, une sollicitude bienveillante, un sens de la débrouillardise, la capacité de convaincre ses interlocuteurs, tout cela lui a permis de se débrouiller dans la vie et de rebondir après des échecs : « Même si on a peu on y parvient ! » dit-il, optimiste. À une époque, il chinait du drap un peu partout en France, jusqu'à Lille et Mulhouse au départ du Sud-Ouest. Il rapportait le produit de sa chine à un marchand de confection à Libourne. Un jour, celui-ci lui proposa de se mettre à son propre compte et de fabriquer des vêtements en jean qui seraient revendus à des marchands du Sentier à Paris. Il se lança et développa son affaire pendant près de trois ans, en employant jusqu'à vingt-neuf ouvriers. Mais il fut rattrapé par son incapacité à gérer rationnellement son entreprise et par sa négligence par rapport aux impôts. Taxé d'office, il se retrouva ruiné. Mais il va repartir à zéro et rebondir. Il ouvrira un bar dans un quartier populaire de Bordeaux. Puis, il ira stationner sur un terrain de la SNCF dont le gardien l'avait à la bonne. C'est là qu'il va fabriquer et monter son plus grand métier. Aujourd'hui, il est micro-entrepreneur. Il a acquis un terrain sur lequel il a bâti sa maison et où il a accueilli ses deux filles. Mais, il est face à de nouvelles difficultés, comme beaucoup d'autres forains. Les fêtes de villages ou de quartiers sont souvent animées par des associations locales et la concurrence entre forains est dure. Dans sa famille, les cousins qui maintiennent un petit cirque ne peuvent plus exhiber leurs animaux. La réglementation, plus dure que par le passé, n'arrange rien, pousse à trouver d'autres sources de revenus. Avec une de ses filles, il fait dès lors des animations dans les écoles. Avec ingéniosité, il construit un orgue de barbarie qui, espère-t-il, lui permettra de tirer quelques revenus.



©Artag

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

De tels itinéraires de vie sont légion. Certes, ils se singularisent par nombre de détails. Des rythmes différents orchestrent l'alternance des modes de vie. Les régions, les localités fréquentées ne sont pas les mêmes. Les habitudes familiales non plus. La variété des existences est grande. Des rempailleurs de chaise, vanniers et autres aiguseurs de couteaux fréquentant des villes portuaires sont devenus dockers et se sont sédentarisés. Aujourd'hui, certains sont devenus maçons. D'autres entretiennent des espaces verts. Des Gitans du Midi furent des tondeurs d'animaux ambulants avant de se stabiliser et de tenir une boucherie chevaline. Puis, à la suite d'un mariage ou d'une quelconque opportunité, ils reprirent le voyage. On les vit parcourir les Pays de Loire au gré des saisons pour finalement installer leurs caravanes sur un terrain d'accueil. Puis, ils ont commencé à faire les marchés, en alternance avec la cueillette des fruits, à la bonne saison. Aujourd'hui, ils ne sortent plus du terrain que pour démarcher les environs, ou exceptionnellement faire les vendanges en Champagne, participer à un pèlerinage ou à une convention. Plusieurs activités ont été tuées par la mécanisation. Des Gadje, sous la contrainte des difficultés économiques qui touchent un grand nombre de gens, font eux-aussi les marchés et la concurrence s'en trouve accrue. Il faudrait aller plus loin, découvrir d'autres régions. Mais le coût des déplacements est un obstacle, tout comme l'insécurité du stationnement. Changer les habitudes ? Mais cela nécessite de l'initiative, de l'imagination, un réseau relationnel. Et puis, tout n'est pas bon à prendre. La réprobation familiale ne pousse pas toujours à l'adoption d'activités nouvelles, trop éloignées des habitudes.

Comme Noël C., beaucoup de Voyageurs travaillent aujourd'hui en tant que micro-entrepreneurs. Ce statut leur permet de combiner comme par le passé diverses occupations professionnelles, mais dans la légalité, avec sécurité. Être entrepreneur donne aussi confiance à la clientèle. Mais là encore, la diversité des situations est notoire. Certains Voyageurs, forts d'une notoriété locale, passent entre les mailles du filet réglementaire et poursuivent des activités dans l'incognito administratif le plus total. Souvent une activité est mise en avant comme raison sociale. Mais, en fait, les entrepreneurs continuent, comme par le passé, à tirer parti de tout ce qui se présente à eux. L'économie des Gens du voyage reste sous tension car les interstices laissés libres par la société se modifient. Cela exige de l'adaptation et une inventivité nouvelle. Mais, alors que ces qualités sont soulignées dans les discours, le potentiel se révèle beaucoup plus désolant. En fait, on retrouve souvent peu d'inventivité et peu d'innovation mais plutôt la reproduction de choses éprouvées. L'outillage professionnel

n'est pas toujours présent. Les connaissances techniques restent souvent faibles. Beaucoup parmi ceux qui se disent élagueurs ne savent pas ni quand ni comment couper les arbres en fonction des espèces. Ceux qui travaillent dans le bâtiment manipulent fréquemment des produits dangereux, sans protection. Les produits utilisés ne sont pas toujours de grande qualité. Certains sont des représentants officiels des usines dont ils utilisent les produits, d'autres pas. Tout cela montre les limites d'une polyvalence affichée autant que celles d'un apprentissage sur le tas. Tôt ou tard, la nécessité – voire l'obligation – d'une formation plus poussée se fera sentir.

À la marge des Gadjé mais culturellement autonomes

L'évocation de ces parcours familiaux ou individuels n'épuise pas, nous l'avons dit, la grande diversité des situations économiques et sociales vécues par les Gens du voyage. Un peu partout, il y a des Manouches, des Gitans, des Voyageurs et des Roms réduits à la misère, dans des zones délaissées et sans grande espérance. A contrario, il y a des familles qui brassent des affaires et exhibent leur richesse. Entre ces deux extrêmes se situe le plus grand nombre de familles. Dans cet article, nous avons montré des gens qui, malgré les déboires, parviennent à se relever et à vivre. Leur histoire est jalonnée de périodes fastes, trop souvent insoupçonnées, et de périodes plus difficiles. Le déroulement des activités économiques dans un environnement qui leur est parfois hostile est lié à des processus de fusion et de scission entre les diverses composantes des familles, au terme desquelles les configurations sociales changent mais ne se diluent pas pour disparaître inéluctablement parmi les Gadjé. La chine reste, sinon un idéal de quête des biens, du moins pour la plupart, le comportement économique de base, celui dont dépend l'accès à la majorité des ressources. La polyvalence et l'adaptation jouent toujours un rôle non négligeable, tout comme les capacités de négociation et le capital de relations sociales. L'idéal indépendant prédomine. Le nomadisme, fût-il péripatétique, n'est plus. Mais la mobilité tient toujours un rôle fondamental, tant pour aller vers la clientèle que pour renforcer les liens internes aux familles. Par contre, des exigences nouvelles ont vu le jour. Elles touchent notamment aux réglementations restrictives et, dans bien des cas, la nécessité d'une formation beaucoup plus structurée.

Dans les divers cas évoqués, nous saisissons bien la profonde dépendance économique des Gens du voyage vis-à-vis des Gadjé. Mais nous remarquons aussi combien leur flexibilité sociale les amène à faire société et à s'affranchir ces derniers, à rester des Manouches, à rester des Gitans,

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

à rester des Voyageurs. L'argent lui même, gagné auprès des Gadjé, est en quelque sorte lavé de son origine (Stewart, 1987) pour affirmer, soit l'identité manouche, soit l'identité gitane, soit l'identité voyageuse par l'achat d'une camionnette ou d'une caravane qui sera suivi par l'achat de camionnettes ou de caravanes similaires chez les parents, par diverses agapes entre familiers, par la participation à des événements religieux qui jettent des ponts entre les Tsiganes de mêmes groupes ou de groupes différents. Inscrits dans des lignées multiséculaires, ces Gens du voyage se réinventent comme groupes autonomes, de générations en générations, dans et avec une société française qui se modifie elle-même en profondeur.



©Alap

Bibliographie

- Okely, J. (1983). *The Traveller-Gypsies*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Piasere, L. (1980). L'organisation productive d'un groupe de Rom XoraXané. *Études tsiganes*, n° 4, 1-16.
- Rao, A. (1985). Les nomades méconnus. Pour une typologie des communautés péripatétiques. *L'Homme*, 25(3), 97-120.
- Reyniers, A. (1998). Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane. *Études tsiganes*, nouvelle série, 6(2) (*Economie tsigane, une économie solidaire intégrée à l'économie globale*), 8-27.
- Stewart, M.S. (1987). *Brothers in Song. The Persistence of (Vlach) Gypsy Identity and Community in Socialist Hungary*. Theses submitted for the degree of Ph. D. at the London School of Economic and Political Science, Faculty of Economics.
- Williams, P. (1985). Paris-New York. L'organisation de deux communautés tsiganes. *L'Homme*, 25(3), 121-140.

Économie de bazar et économie morale : crédit et caravanes.

{ Arnaud le Marchand*

*

Maître de conférences en sciences économiques à l'université Le Havre Normandie

Le sentiment d'étrangeté qui peut naître à la vue de chevaux paissant sur un terrain vague près d'un site légal de caravanes, en lisière d'une zone industrielle et d'un lotissement neuf, à Hull – une ville qui se définit comme un estuaire de l'énergie, pétrolière, nucléaire et éolienne – est très puissant. Ce paysage anglais a des équivalents français. Il vaut mieux ne pas en conclure trop vite qu'il n'y a pas d'interactions des personnes utilisant cette énergie animale avec la vie économique ordinaire en ce début de XXI^e siècle. À l'inverse, ne voir aucune spécificité, sauf peut-être celle de la pauvreté et du déplacement, dans l'insertion économique des Gens du voyage serait tout autant une erreur. En tant que chercheur, je les ai rencontrés, à l'occasion d'enquêtes sur les travailleurs itinérants dans les mondes portuaires et dans l'industrie, qui m'ont amené à m'interroger sur les pratiques, les conventions et les institutions qui encadraient l'habitat mobile. Mon regard était donc au départ orienté par une recherche de sociologie économique autour du travail mobile et des conditions de vie hors travail, ainsi que de leurs conséquences sur l'évolution des équipements collectifs. Dès les premières études de terrains, je croisai des manouches et des aires d'accueil au milieu ou en bordures de zones industrialo-portuaires. Je ferai la même constatation en Angleterre, en ayant du mal à ne voir ces campements que comme des enclaves sans liens avec leur environnement. Je découvris ensuite, dans les archives du Havre, des Manouches déclarant le métier de docker lors d'arrestation de roulottiers. Ceci explique sans doute que mon propos soit un peu différent de celui qu'aurait amené une approche directement culturelle des Tsiganes en France. Il y a vingt ans, la revue *Études tsiganes* a consacré un numéro à cette question (Reyniers, 1998), dans laquelle la crainte d'une marginalisation irrévocable transparaisait. Comment la situation a-t-elle évolué depuis, et comment le regard peut-il avoir changé lui aussi ?

Gens du voyage une catégorie statistique ethnique ?

La vision de l'économie depuis la fin du XIX^e siècle emprunte le chemin de la statistique. C'est la construction de catégories, chiffrables, comptables, qui ordonne notre vision de l'économique et du social. Or, malgré

l'absence officielle de statistiques ethniques dans le système français de recensement, il y a des chiffres concernant les Gens du voyage. Cette catégorie à part est parfois présentée comme « non-ethnique ». Elle est pourtant bien héritière de la loi de 1912, qui instaurait une institution sociale totale, au sens où les acteurs concernés avaient très peu de marges de manœuvre, notamment la quasi impossibilité de sortir du fichier nomade, même pour des personnes ayant acquis un domicile fixe. Cela aboutissait à l'ethnisation des personnes concernées, y compris si elles n'étaient pas d'origine tsigane (Henriette Asséo, 2006). L'appellation administrative Gens du voyage peut évoquer une catégorie socio-professionnelle, car, à l'origine, l'appellation désignait les circassiens, et elle est formée comme Gens de mer, ou Gens de marché, cette dernière expression que les forains utilisent pour désigner un autre groupe. Mais si elle peut être vue comme un sous-ensemble parmi les gens de métier, cela ne parvient pas vraiment à dissimuler sa dimension ethnique implicite. C'est pourquoi j'utiliserai le terme Gens du voyage comme sous-ensemble des Tsiganes, dans l'espace français. Le problème est d'ailleurs délicat. J'ai pu rencontrer des forains, revendiquant une identité manouche, qui étaient attachés au livret de circulation, comme constitutif d'une identité professionnelle. La polysémie de l'expression Gens du voyage constitue un exemple de la complexité des recensements ethniques. Pourtant, il faut bien reconnaître que cet exemple est quasiment absent du débat sur ces questions en France. Les Gens du voyage et les Tsiganes ne sont mentionnés, ni dans le dossier de la revue *Population* sur la variable ethnique comme catégorie statistique, coordonné par Henri Leridon en 1998, ni dans le numéro spécial de la *Revue française de sociologie* sur l'usage des catégories ethniques, coordonné par Georges Felouzis, paru en 2008. Ils sont peu cités dans les débats sur cette question dans la décennie qui a suivi. Ce débat peut néanmoins permettre en retour d'avancer l'hypothèse que cette exception peut s'interpréter comme une disjonction entre la définition juridique d'étranger et son sens plus général : les Tsiganes sont comme des étrangers, sans l'être juridiquement. Cette convention de classement, qui se maintient après la loi de 1912 et peut-être après le régime institué par la loi de 1969, est d'abord inscription dans la loi. La catégorie était encore dans les schémas de domiciliation administrative, comme l'une des populations explicitement ciblées par la réforme de la domiciliation, en compagnie notamment des ressortissants étrangers :

« Les Gens du voyage et, dans une moindre mesure, les ressortissants étrangers sollicitant une domiciliation pour l'obtention de l'aide juridictionnelle constituent les deux catégories les plus citées parmi les publics pouvant être exclus par les CCAS du dispositif de la domiciliation » (Mallet, Castel et Bourreau 2015).

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

Elle est encore mentionnée dans *l'Étude des schémas départementaux des personnes sans domicile stable*, publiée par la Direction générale de la cohésion sociale en mars 2017.

Pour autant, les chiffres associés à cette catégorie sont très flous. Dans le cas des domiciliations administratives, ils font partie de ces chiffres qui sont d'autant plus difficiles à interpréter qu'ils traduisent autant l'évolution d'un phénomène, la demande émanant des personnes, que le travail des agents en charge de cette domiciliation, problème qui ne concerne évidemment pas les seuls Gens du voyage ou Tsiganes (Briand, Chapouille et Paretz, 1979).

Une première conclusion est possible : ils ont une place à part dans la carte de l'économie et du social en France, comme d'autres groupes, mais c'est une place aux contours incertains, flous, peu informés, comme si cette catégorie n'intéressait pas vraiment les autorités qui l'ont constituée. Si cette mesure a une origine clairement sécuritaire (la loi de 1912) et a été le prélude à une répression accrue, elle a eu d'autres usages. Par exemple, elle permet d'évaluer certaines inégalités, comme le manque de places dans les aires d'accueil ou l'inadaptation du système scolaire. Reste alors une définition par le mode d'habitat, donc par une pratique qui peut relever de la culture et de l'ethnicité : le logement en caravane, objet dont par ailleurs la modernité est indéniable, ne serait-ce que par les isolants en polyester ou polyuréthane. Mais là encore, des difficultés surviennent, l'apparition de nouveaux habitants en camion ou au camping, non comptés comme Gens du voyage, renforce encore le caractère ethnique implicite, voire héréditaire, de cette catégorie. A contrario, tout se passe comme si du point de vue statistique, sortir de l'habitat mobile revenait à devenir un Tsigane invisible.

Si la catégorie Gens du voyage est une partie d'un agencement de lois, d'aires d'accueil, de places de marché, etc. alors leur place dans l'économie en France est-elle une institutionnalisation, contenant une assignation à certaines tâches, à certaines places dans la division du travail ? Construction à laquelle plusieurs acteurs ont contribué (État, municipalités, employeurs, associations et groupes religieux) ou s'agit-il d'une économie morale minoritaire, traduisant une résistance aux normes dominantes ?

Reconstituer cet agencement implique alors de collecter des données diverses, des statistiques le plus souvent incomplètes et conventionnelles, de discuter avec des informateurs venant de sites différents, de vive voix comme via des réseaux sociaux numériques, de comparer les résultats

d'enquêtes ethnographiques et d'interroger des partenaires institutionnels et commerciaux ou travaillant dans diverses associations, de citer des documents officiels comme des articles parus dans la presse nationale et les journaux locaux.

Économie morale, versus marchandage et économie de bazar

Tout un courant de l'ethnographie a insisté sur la volonté des Tsiganes de maintenir une distance avec l'économie de marché des Gadjé (voir Steward, 1994), et peut-être plus encore l'économie industrielle. L'usage gratuit revendiqué du bois trouvé, des animaux divagants, de l'eau, s'interpréterait comme une opposition à la codification des droits de propriété, accompagnant la disparition des communaux en Europe de la fin du Moyen Âge à l'ère pré-industrielle. De fait, l'un des Tsiganes, à la tête d'une entreprise de vente de caravanes d'occasion que j'ai rencontré, quand j'enquêtais sur le logement des ouvriers itinérants, était fier de ce que son père avait été capable d'élever des chevaux (dans l'estuaire de la Seine) pour le commerce, sans posséder un seul terrain. Du point de vue du libéralisme, une telle pratique ne peut s'interpréter que comme une bizarrerie, une déviance, face à des droits de propriété produits, selon certains, par un processus d'évolution spontanée presque darwinien (Sugden, 1989), ou construits par l'État dans la vision ordo-libérale, ou enfin, selon une vision critique (Thompson, 1971) la considérer comme l'indice d'une économie morale. Interprétations au moins partiellement contradictoires avec l'opinion populaire faisant des Tsiganes de grands marchands. À moins de considérer que le marchandage est un mode minoritaire d'insertion dans l'économie industrielle, voire marchande, relevant d'une économie de bazar, c'est-à-dire d'une forme qui semblait en déclin. C'est cette piste que nous proposons de suivre.

La participation aux fêtes foraines est une des activités pour lesquelles le terme « Voyageur » semble plus adéquat que ceux de Gens du voyage ou de Tsiganes, au sens où les forains préfèrent souvent ce terme plus général. Il est difficile d'estimer le nombre de forains qui seraient d'origine tsigane, certains le revendiquent, d'autres non. Il est probable que l'ancienneté sur les foires, c'est-à-dire le nombre de générations précédentes passées sur le voyage est un indicateur d'une origine tsigane, au sens où, l'habitus familial que cela implique, serait culturellement déterminé. Or, les fêtes foraines ont succédé aux foires complètes qui associaient encore foire commerciale, voire industrielle et divertissement. Elles ont été des lieux de diffusion et d'adaptation de beaucoup d'innovations importantes au cours du XX^e siècle. Comme la photographie (About, 2015), le phonographe et le cinéma (Le Marchand, 2015), pour

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

lequel on peut démontrer que le rôle des forains manouches a été important. La disparition du cinéma forain n'est en rien un phénomène de marché spontané : il a été organisé et permis socialement et politiquement par la disqualification des forains consécutive à la loi de 1912 et aux mesures prises par le gouvernement de Vichy. De fait, ce que l'histoire des foires révèle, c'est que les Tsiganes ont été parfois très modernes, mais n'ont pu constituer cette avancée en avantage capitalisable, à cause de la répression anti-foraine et anti-nomade, mais aussi parce que sur le plan du droit commercial, les commerçants itinérants n'ont pas la reconnaissance du droit d'enseigne, ou d'une propriété immatérielle sur leur clientèle. Alors les avantages liés à la mobilité ne peuvent pas être conservés durablement et sur ce plan ils sont désavantagés face à leurs concurrents sédentaires. Il n'y a donc pas de véritables marques sur la foire, ce qui la rapproche du bazar. Si les fêtes foraines restent une pratique culturelle très appréciées des classes populaires, et notamment parmi les ouvriers, elles ont de plus en plus de difficultés à garder leur place en ville. Il y a là une nouvelle restriction de la place des Voyageurs dans la vie économique. Certains ont investi dans des parcs d'attractions, dont la création, dès le début du XX^e siècle, a d'emblée menacé l'activité des forains. L'exploitation d'un parc d'attraction implique une autre relation au territoire pour les Voyageurs, dans une large mesure, ces parcs participent d'une économie touristique. Selon l'Insee, les fêtes foraines et les parcs d'attraction représentent encore 27 % des dépenses de loisirs de plein air. Ils ont connu une légère diminution des années 1960 aux années 2000 (Besson, 2004), puis ont crû dans la période 1998-2007 et n'ont pas baissé depuis (Briand et Serre, 2017). Certains parcs affichent une référence à l'identité tsigane. De ce point de vue Nigloland est exemplaire. Ce parc de l'Aube a connu une croissance de 7 % pour la seule année 2016. Mais cette évolution ne peut qu'accentuer la segmentation sociale parmi les forains. L'arrivée du cinéma puis des grands manèges avaient déjà provoqué une division entre industriels forains et petits métiers. Les parcs d'attraction ne seront pas une solution possible pour tous les forains, certains vont être encore marginalisés.

Si la place des marchés forains et maintenant faible (2,5 % des dépenses d'alimentation, à peine 0,5 % de la distribution des produits non alimentaires), elle reste pourtant productrice d'externalités, d'effets positifs, hors échanges monétaires. Les marchés forains fournissent des occasions de rencontres, des possibilités aux plus pauvres et eux aussi des aménités touristiques. La participation des Gens du voyage à ce circuit de

distribution est aussi inscription dans le circuit court local. Sur ces marchés, la marque joue un rôle négligeable, la qualité est parfois incertaine, le marchandage est possible.

L'analyse de l'activité de la chine, liée à la brocante voire à la ferraille, amène à une observation similaire. Au départ, comme Orsetta Bellechoni l'a montré, il s'agit de séparer un objet attaché à une histoire domestique et personnelle, pour le transformer en bien vendable, apte à circuler, alors que son propriétaire n'y a pas encore pensé. Or cette activité, si l'on suit les analyses de Callon (2017), est la même que celles des chaînes d'acteurs constitutives des marchés sophistiqués : elles transforment des biens qui ne sont pas des marchandises, parce que vivants, parce que trop singuliers, parce qu'indissociables d'un contexte, etc. en marchandises. Quand Hervé Sciardet observe les mêmes brocanteurs manouches et bourguignons sur le marché aux puces de Saint-Ouen, il remarque que leur pratiques sont celles de tous les réseaux marchands, c'est-à-dire un mélange de coopération et de concurrence au sein du réseau, basées sur la confiance pour éviter les coûts de transactions assortis de mécanismes de sanctions, par l'exclusion du groupe, pour ceux qui tricheraient. On peut même aller plus loin et faire remarquer que l'ambiguïté identitaire, (qui est vraiment tzigane/qui ne l'est pas vraiment) est aussi une vieille tactique des réseaux marchands : éviter que les clients ou rivaux extérieurs connaissent exactement la liste des membres du réseau ou de la ligue. Ainsi était tenue en partie secrète la liste des villes membres de La Hanse.

Sous ces considérations, la spécificité culturelle tzigane dans les pratiques du commerce est moins grande qu'il n'y paraît. Elle est, un ensemble de normes et d'usages parmi d'autres possibles, qui ont pour objet de faciliter les échanges. Cependant, la grande incertitude sur la qualité des biens qu'ils récupèrent et commercialisent, l'importance des relations inter-personnelles (le capital relationnel), le flou des calculs entre des mesures différentes, tout ceci n'est pas l'économie de marché ou industrielle standard, mais il s'agit bien plus de l'économie de bazar que de l'économie morale.

La présence dans le commerce n'exclut pas l'évolution vers d'autres secteurs, réalisée par des entrepreneurs Tsiganes. Ainsi Henri D put évoluer des stands forains, à la fabrique de manèges, dès les années 1930. Certaines de ces pièces ont été vendues aux enchères en 2011, dans la catégorie art forain. Mais Henri D avait évolué dès les années 1950 vers la distribution automatique, puis les constructions de chalets en bois démontables. Ce même type d'évolution existe encore de nos jours. L'activité sur les

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

foires et les marchés hebdomadaires peut déboucher sur des interactions avec les gens de marché, avec des réussites professionnelles. Ainsi la société S, a été la première à vendre des stands pliants, dont le montage a fait gagner beaucoup de temps aux commerçants ambulants, et dont la fabrication est délocalisée, c'est-à-dire inscrite dans la globalisation. Cette société est dirigée par un chef d'entreprise, issu d'une famille de Voyageurs, qui s'intéressait aussi au bien-être des gens de marché.

La place des Tsiganes dans l'économie n'est donc pas uniquement dans l'échange : ils peuvent aussi entrer dans les mondes de la production industrielle. Dans ces deux cas, l'entrepreneur remonte la filière, vers la production d'équipements spécifiques pour l'activité, jusqu'à s'insérer dans une *supply chain* globale. Il s'agit d'une évolution vers la production de modèles standardisés, et donc d'une intégration dans l'économie industrielle classique, qui n'implique pas toujours la grande taille. Cependant, il est à noter que ni l'exemple ancien ni l'exemple récent, ne relève de ce que l'on a appelé le capitalisme ethnique : les salariés ne sont pas nécessairement issus du milieu tsigane, pas plus que les clients ou les fournisseurs. On peut interpréter ces choix comme une volonté conformiste, pour éviter les discriminations, mais il est possible qu'elle accompagne une redéfinition de l'identité tsigane, non son abandon. Ces exemples de sortie de l'économie de bazar n'empêchent pas que celle-ci puisse s'intégrer aussi dans les activités industrielles. Notamment dans celles relevant du sale boulot, c'est-à-dire des tâches les plus ingrates, dangereuses et mal rémunérées. Ainsi, en Seine-Maritime, le désamiantage de locaux situés à l'écart, sur des sites industriels peu accessibles, peut être confié à la petite entreprise d'une famille manouche. De manière générale, la sous-traitance est le mode juridique de ces activités, relevant d'ailleurs de l'auto-entrepreneuriat ou du marchandage de main-d'œuvre, dans un cadre familial, compatible avec une division quasi-ethnique du travail selon le modèle canonique du bazar défini par Clifford Geertz. L'ouvrier tsigane est donc souvent un ouvrier non salarié. Lors d'entretien avec des petits forains manouches, une femme m'a expliqué que pendant les années 1980, elle travaillait avec d'autres membres de sa famille comme ouvriers intérimaires, durant l'hiver, dans une usine qui fabriquait des cd-roms, en complément des fêtes foraines qui occupaient la majeure partie de l'année. Il reste que c'est bien une différence notable entre les Tsiganes français et ceux des ex-pays socialistes : ces derniers sont tous passés par l'expérience du salariat, alors que sans en être totalement exempts, les Tsiganes français, ou plus précisément ceux assujettis au livret de circulation, sont demeurés dans l'auto-entreprise ou via des réseaux

familiaux dans le contrat de louage, en marge du fordisme dominant. Il est difficile de faire la part entre ce qui relèverait d'une préférence culturelle pour le *self-employment* que Judith Okely considère comme un trait permanent de l'identité des Voyageurs en Angleterre, de ce qui relève aussi d'un effet institutionnel. Être auto-employé permettait d'échapper au fichier nomade, alors que l'interim qui s'est développé en France après 1969, y maintenait les personnes au nom de l'irrégularité des revenus. Cela peut aussi expliquer les quelques réussites, au sens où devenir un entrepreneur, plutôt qu'un salarié haut placé dans une hiérarchie d'entreprise est plus compatible avec cet habitus de l'auto-entreprise. Sous cet angle, il pourrait y avoir une exemplarité néo-libérale de l'entrepreneur manouche, dont il faut bien reconnaître qu'elle ne fait pourtant pas recette dans la collection des récits édifiants sur l'esprit d'entreprise, comme solution à la pauvreté et à la précarité. Si il y a encore quelques années, la récupération de la ferraille ou la brocante étaient considérées comme des sources de fortunes suspectes, car venant du déchet, comme l'a montré Orsetta Bechelloni, à l'heure où l'économie circulaire est valorisée pour ses vertus écologiques, on peut s'interroger sur le statut futur de ces entrepreneurs.

Ni dans les fêtes foraines, les travaux agricoles, marchés, récupération, travaux d'entretien des maisons ou la sous-traitance industrielle, les Tsiganes ne sont en situation de monopole ethnique. Aucune de ces productions de biens ou de services ne leur sont réservées, ils sont toujours en concurrence, et en coopération, avec d'autres groupes de travailleurs ou de producteurs. Ces autres acteurs, même s'ils sont des travailleurs pauvres, ne sont pas non plus tous issus d'autres minorités comme celles constituées par les migrants. En tant que travailleurs pauvres ils forment une même minorité sociale, mais tous ne sont pas pauvres. Ce point est important, il nuance fortement l'idée que les Tsiganes constitueraient un groupe complètement à part du reste de la société. Sous l'angle de leurs productions économiques cette assertion ne peut être démontrée. Ce qui les constitue comme groupe à part doit résider ailleurs. Même le fait que leur insertion économique semble toujours liée au transport, à la circulation ou au cycle de vie de certains produits, tant parfois au début quand ils portent des innovations qu'à la fin quand ils s'occupent du recyclage, n'est peut-être pas suffisant. Au sens, où ils ne sont pas les seuls à exercer leurs activités dans les interstices des grandes chaînes d'approvisionnement.

Les Gens du voyage comme consommateurs et usagers, et constructeurs de marchés

Les Tsiganes sont aussi des consommateurs. Il n'y a pas encore de marketing ethnique à destination des Tsiganes, comme il peut y en avoir à l'intention d'autres groupes. Le business des aires d'accueil ne relève pas du marketing au sens où les clients n'ont guère le choix que de prendre les places qui leur sont assignées. Il s'agit d'un placement administré, qui dans certains cas peut même relever du camp (Lise Foisneau, 2017), c'est-à-dire d'une économie de la contrainte plus que de celle du campement (Bernardot, Cousin, Mesini et le Marchand, 2016). Par contre, il est clair que les Tsiganes après avoir développé un usage communautaire et culturel des réseaux sociaux, de façon très rapide et avoir même constitué une avant-garde d'utilisateurs (Gaella Loiseau, 2015), ont construit des marchés virtuels sur le Net, notamment via Facebook. Le Bon Coin des Voyageurs sur lequel s'échangent des biens principalement des caravanes et des accessoires selon le sous-titre du groupe, et des voitures par exemple, mais aussi des opinions et des oppositions, affiche plus de 120 000 membres. Un autre groupe, le marché des Voyageurs, est apparu aussi comme un concurrent. Les algorithmes sont d'ailleurs parties prenantes de cette construction de marchés, et participent à l'extension du réseau, au-delà de ce que pouvaient faire les administrateurs par leur seul capital relationnel. S'il y a un marketing ethnique, dont l'origine est extérieure au groupe, il est pour le moment le fait involontaire de machines. Par contre, il existe bien un marketing ethnique à l'intention des consommateurs Gadjé, qui utilise des références à un style de vie manouche, plus ou moins imaginaire, pour vendre des séjours en roulotte, voire des vêtements et des accessoires de décoration. On peut jouer à consommer manouche, mais cela ne fait pas de vous un Tsigane. Par contre il y a un début d'adaptation du service public, notamment pour la scolarité via le Cned, ou dans les hôpitaux qui reconnaissent l'importance de l'entourage familial des patients.

Habitat mobile et rationnement du crédit : monnaies métalliques et prêt sociaux

La question de l'accès au crédit est cruciale. D'une part, parce qu'elle est une des modalités quasi incontournables de l'insertion dans les économies monétaires, d'autre part parce que la sphère du crédit est celle dans laquelle peut se lire de façon aussi nette que dans le marché du logement, les pratiques discriminatoires, ou de rationnement, à l'encontre des minorités. Les Tsiganes, par l'effet déqualifiant de la loi de 1912 et par l'importance de l'adresse dans les procédures d'attribution de crédit et

d'accès aux services bancaires, ont été particulièrement touchés par ces discriminations. Dans la conclusion de son ouvrage sur l'économie morale dans l'Europe pré-industrielle, Laurence Fontaine (2008) esquisse quelques comparaisons avec la situation contemporaine. C'est dans le passage sur les monts-de-piété, une institution dont le but était d'en finir avec l'usure et qui sont devenus les Crédits municipaux, qu'elle note que trois types de population utilisent toujours la possibilité d'y emprunter contre des objets mis en gage : des personnes riches (contre par exemple des œuvres d'art), des exclus du système bancaire et des migrants, auxquels elle ajoute des Tsiganes, qui sont selon elle et son informateur, des clients traditionnels de ces institutions (Fontaine 2008, p. 316). La phrase est ambiguë : s'ils ne sont pas des clients nouveaux, alors ce sont les Tsiganes français, non des migrants. Dans l'ouvrage que Pauline Peretz a consacré au Crédit municipal de Paris, elle note que les Tsiganes le fréquentent moins régulièrement depuis que le montant de prêts délivrés en espèces, est plafonné à 3000 euros par dépôt. Ce qui constitue de facto un nouveau rationnement, même si les Tsiganes n'étaient pas spécifiquement visés par cette mesure anti-blanchiment. Cependant, pour certains responsables, ce plafonnement date de plus de vingt ans. Pour essayer d'en savoir davantage j'ai contacté l'ensemble des caisses de France. Le taux de réponse au questionnaire envoyé aux caisses de Crédits municipaux est assez faible (33 %). Les Crédits municipaux ne peuvent communiquer d'estimations chiffrées précises, compte-tenu des lois sur la protection des données personnelles, la catégorie Gens du voyage n'existe pas dans leurs comptes. Les estimations de leur importance dans l'activité de prêts sur gages sont donc nécessairement subjectives. Il ressort néanmoins des questionnaires ou des brefs entretiens que j'ai pu mener. Quelques faits : tout d'abord la fréquentation des Crédits municipaux est très variable d'une place à l'autre. Elle peut être nulle (Boulogne, Poitiers), faible (Montpellier, Avignon, Rouen, Toulouse, Grenoble, Clermont-Ferrand, Reims, Dijon, Nantes, Pau + 1), ce qui peut quand même faire sens si on la rapporte à la population dans la zone de chalandise, ou significative (Bordeaux, Strasbourg, Paris), voire considérable selon le mot d'un des responsables des prêts sur gages interrogés. Le recours à cette pratique semble donc avoir été un peu surestimé. En revanche elle relèverait d'un ancrage territorial, autour de certaines places. D'autre part, les prêts sont toujours obtenus via le gage d'objets en or, souvent très pur. Elle peut varier de façon saisonnière, avec les foires ou les pèlerinages, ou telle caisse a pu connaître un afflux lors d'une période limitée, en raison d'un meilleur prix d'achat du gramme d'or que dans d'autres agences. La signification de cette opération mérite néanmoins que l'on s'y arrête :

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

obtenir un prêt en espèces, non sous forme de chèque ou de monnaie scripturale, contre un dépôt en or exclut toute forme de création monétaire. Les Voyageurs qui y ont recours, utilisent donc de facto, une monnaie littéralement gagée sur l'or, c'est-à-dire qu'ils sont en quelque sorte toujours dans le régime monétaire qui prédominait jusqu'au XIX^e siècle. Un système métallique or, qui n'est pas présent sur tout le territoire peut être assimilé à une monnaie complémentaire. Certes, les billets qu'ils obtiennent ont la même couleur que les autres, mais comme ils sont délivrés via des règles différentes du système commun, plus restrictives que la création monétaire ordinaire, ce n'est pas tout à fait la même monnaie. Certes, quand le billet change de main, il est immédiatement dégage de l'étalon-or. Cette petite transformation, pour invisible qu'elle soit, est l'une des marques de la frontière entre exclus du crédit normal et personnes y ayant accès. Enfin, pour obtenir un prêt sur gage, il faut fournir une justification de domicile, le livret de circulation était aussi parfois demandé. La domiciliation administrative peut en faire office, mais il y a là une autre restriction possible à l'égard des personnes sans domicile stable. On peut s'interroger sur les raisons réelles du recours à ce mode de crédit. Il peut traduire une méfiance, ou une crainte, vis-à-vis du système bancaire, ou une préférence culturelle pour l'épargne en or. Il semble aussi difficile de l'interpréter en termes d'économie morale, car peut s'y manifester des compétences au calcul économique utilitariste. On peut cependant rapprocher ces observations de la pratique des Roms qui consiste à faire circuler des bons de ferraille, signés par un acheteur, au sein d'un groupe de collecteurs (Bernardot, Cousin, le Marchand, Mesini, 2016). Ces bons constituent de fait une monnaie complémentaire métallique, à circulation très restreinte, dont la valeur, comme l'or, est fixée par la conjoncture mondiale. Il y a donc une pratique commune des circuits monétaires parallèles et localisés, reposant autant sur des choix culturels que sur une nécessité d'adaptation à une contrainte. Les jetons de foire sont aussi une mémoire des monnaies complémentaires du XIX^e siècle.

Une autre voie possible passe par le recours à l'économie sociale du micro-crédit. Ces prêts donnent bien lieu à une création monétaire, car ils ne sont pas intégralement provisionnés. Mais le principe est d'associer le prêt à un accompagnement qui constitue une solidarité entre prêteur et emprunteur. C'est donc la communauté, plutôt que le marché ou la grande entreprise, qui sont le support de l'activité économique. En France, ces pratiques ont été introduites d'abord par l'Adie (Association pour le droit à l'initiative économique). Cette association travaille avec la Mission évangélique des Tsiganes de France, Vie et Lumière, et l'Association sociale nationale internationale tzigane évangélique (Asnit), et l'Association nationale des

Gens du voyage catholiques (ANGVC) pour promouvoir le micro-crédit, comme solution parmi les Voyageurs. En France, laïcité oblige, ces associations religieuses ont modifié leurs noms, l'ANGVC est devenue Association nationale des Gens du voyage citoyens (et non catholiques), l'Asnit a perdu le e final, pour évangélique. De fait, l'Adie coopère avec les pasteurs, pour se faire connaître, en étant présente lors du grand rassemblement annuel de Vie et Lumière¹. Elle utilise aussi leur expertise, sur la communauté, car les pasteurs servent parfois de garants des emprunteurs, renommés témoins dans ce cas, pour des micro-crédits². Cependant, l'Adie ne travaille pas nécessairement avec des associations confessionnelles, il s'agit plutôt d'une attitude pragmatique et, selon le contexte, ce peut-être une association non religieuse qui servira de relais : elle travaille aussi avec la Fnasat. La conception même de l'entrepreneuriat au fondement théorique de la microfinance explique cette stratégie. Dans cette approche, on remet en cause la vision de l'entrepreneur comme personne exceptionnelle, pour mettre l'accent sur le réseau social qui permet d'entreprendre (De Bandt, Nowak, 2006). Pour cette forme de crédit, l'appartenance à une communauté religieuse est plutôt un avantage. De fait, les prêts aux Gens du voyage, représentent 10% de l'activité de l'Adie, qui se félicite de leur taux de remboursement. Cette expérience amène à se poser la question suivante : la transformation d'une minorité sociale en minorité religieuse peut-elle faciliter l'insertion économique des Gens du voyage en France en transformant le sens de l'exclusion, ou du rationnement bancaire ? Ce point est d'autant plus important que le micro-crédit peut avoir pour effet de « désencastrer » les demandeurs, des réseaux d'aide sociale habituels, couplés avec ceux de l'économie informelle. Or, dans ce cas, il y a bien une résistance au désencastrement d'acteurs rationnés, par la transformation de leur identité, de minorité sociale en minorité religieuse. Cette transformation permet d'obtenir des micro-crédits sans entrer dans l'individualisme comptable, promu par la nouvelle éducation financière à destination des publics pauvres (Lazarus, 2013), qui dans d'autres contextes a pu avoir des effets catastrophiques sur les emprunteurs et leurs communautés (Servet, 2012). Les pasteurs, qui font office de garants pour la banque, vont, du point de vue des évangélistes, agir en tant que représentants de la communauté, non d'intérêts individuels ou familiaux³. Il y a donc un compromis entre maintien de la communauté et coopération à une échelle plus large. Le passage d'une activité informelle au marché formel, via le crédit, arrive à être opéré sans entrer dans l'individualisme marchand. Cet exemple relève clairement des approches en termes d'économie morale, puisque la cohésion communautaire l'emporte sur la stratégie individuelle.

1. *Dépêches Tsiganes*, 27 avril 2012 : <http://www.depechestsiganes.fr/grands-passages-une-rencontre-pour-tenter-deviter-1-000-conflits/>

2. Entretiens réalisés par l'auteur en juillet 2015.

3. Entretiens réalisés au siège de l'Asnit en octobre 2015.

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

Depuis quelques années, les Caisses d'allocations familiales (Caf) peuvent octroyer des prêts pour l'acquisition d'une caravane. Ils ont pour but de lutter contre les prêts usuraires, pratiqués par certains vendeurs, dont les mensualités équivalaient au montant du RSA. Cette possibilité n'est pas offerte dans tous les départements. Après consultation des documents en ligne pour 92 départements métropolitains sur 95, cette possibilité est mentionnée dans 28% des cas, soit 25 départements. Elle est le plus souvent explicitement réservée aux Gens du voyage, avec intervention d'une association, et dans un cas, accord du maire. Sauf dans six départements, pour lesquels les textes sont sans référence communautaire. Dans quatre autres départements, s'il n'y a pas de prêts pour l'acquisition d'une caravane, une aide pour le paiement des fluides est envisageable. Le prêt via l'économie sociale publique reste donc minoritaire. Si plus de la moitié des départements qui le proposent font partie des départements les plus riches, quatre sont parmi les plus pauvres. La corrélation avec le nombre de Gens du voyage domiciliés semble assez faible. Ainsi le département du Bas-Rhin accueille plus de Gens du voyage que celui du Haut-Rhin, mais c'est ce dernier dont les services sociaux prévoient la possibilité d'un prêt pour l'acquisition d'une caravane. Ce choix reste donc avant tout politique. Leur accès à l'argent social pour le logement nécessite des gages associatifs d'appartenance à une communauté, il est sous conditions de culture en quelque sorte, mais aussi sous conditions politiques locales.

Enfin, la pratique de la tontine, c'est-à-dire de l'épargne partagée, comme solution au manque de crédit, est connue et utilisée par les industriels forains, c'est une solution intra-communautaire, comme les appels au crédit sur les pages facebook. Les forains ayant le mieux réussi, font appel au service de gestionnaires de patrimoine, qui s'occupent aussi de ces prêts intra-communautaires.

La difficulté d'obtenir des crédits pour des personnes en habitat mobile, ne peut que réduire leur offre économique, et pas seulement leur consommation. L'autofinancement reste quasiment la seule façon d'investir. Cela ne les met pas dans une égalité face à leurs concurrents sédentaires, notamment dans l'hypothèse d'une substitution des parcs d'attraction aux fêtes foraines. Elle est aussi une incitation à se tourner vers l'économie informelle.

Si l'on considère les consommations de biens et le crédit, on constate une centralité prévisible de la caravane. L'économie tsigane tournerait autour de cet objet emblématique de l'habitat non ordinaire et des politiques de

rejet ou d'hospitalité (Bernardot, 2018). Cependant qu'en est-il alors des Tsiganes sédentaires, ou n'ayant pas de caravanes ? Doit-on alors les considérer comme sortis, sinon de la culture, tout au moins de l'économie tsigane en France ? À l'échelle européenne cette remarque n'a pas de sens, elle amènerait à exclure la majorité des Roms roumains de l'économie tsigane. Cette position ne l'est peut-être pas non plus pour la France.

Invisibles, sédentaires et membres des classes populaires

Dans leur enquête de 1912 sur les marchés du travail saisonniers en Angleterre, Webb et Freeman montrèrent comment des ouvriers passaient d'une activité à l'autre, d'un lieu à l'autre au cours de l'année, souvent en utilisant un réseau social mais aussi quasi-ethnique d'informations et de solidarités. Ce qu'ont fait les Gens du voyage en France, tout au long du XX^e siècle, avant d'être rejoints par d'autres groupes, contraints par le retour de la précarité. Extension de l'itinérance qui, au passage, peut engendrer des concurrences non dénuées de rivalités. Ainsi, un *néo-traveller*, vivant dans un camion portant le logo d'un cirque d'origine piémontaise, rencontré en marge d'une réunion sur l'habitat léger, me déclara sans ambages que, pour lui, les Manouches étaient d'abord des concurrents, pour lesquels il était sans empathie. Ce nouveau travail mobile n'est plus homogène, il s'articule aussi avec de grandes différences de formation et de qualification. Ce qui n'empêche pas les associations, autour de causes communes, comme celle avec les bateliers pour l'ouverture d'internats, en fournit l'exemple durant le XX^e siècle. Par ailleurs ces groupes se croisent dans l'usage d'équipements collectifs, comme par exemple les laveries automatiques, fréquentés aussi par des personnes dont le logement est exigu.

La division entre nomade et sédentaire, repérée par Bechelloni, comme constitutive de l'identité de certains Manouches installés, vis-à-vis de leurs voisins, traverse d'autres groupes sociaux. Un exemple est celui des cheminots : les salariés de la SNCF tirent leur nom des ouvriers nomades qui construisaient les voies. Pour autant, il y a une distinction entre personnel roulant et sédentaires (Corcuff, 1991). Mais ces distinctions peuvent être mobilisées par les acteurs de façon différente selon les contextes. On peut faire la même observation dans les compagnies maritimes. Dans l'exemple de Bechelloni, sédentaire peut désigner les non-Tsiganes, pour des Tsiganes de facto sédentarisés, qui l'utilisent aussi pour eux-mêmes quand ils cherchent à se distinguer des vanniers. Tandis que des forains peuvent invoquer une partition entre industriels forains, vanniers et ... Roms. Cette distinction joue dans la population et dans le travail, à plusieurs échelles, car l'itinérance comme mode de vie et mode d'insertion dans l'économie constitue un espace social croissant.

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

La diminution des allocations chômage et celle de l'offre de logement social, conséquences du retrait de l'État-providence en Europe occidentale, a préparé la ré-émergence d'un monde du travail et de l'habitat mobile. Ce phénomène est simultanément une adaptation à la nouvelle géographie économique et une résistance au rationnement public des allocations et des aides sociales. Dans le cas français, cette situation découle de ce que Chantal Nicole Drancourt et Laurence Roulleau-Berger (2001) ont problématisé comme exclusion sélective et cantonnement dans les marchés à régulation concurrentielle des jeunes. Mais l'intermittence de l'emploi a été aussi renforcée en conséquence directe de la formation de marchés parfaits pour certains produits agricoles, tels les fraises ou les artichauts, dans lesquelles le rationnement en cas de mévente et de façon générale la flexibilité, portent au final sur les travailleurs saisonniers et par le développement de la sous-traitance industrielle. On finit par parler de « Gitans des abattoirs », ou de « nomades du nucléaire », pour qualifier les salariés mobiles. Comme si les Tsiganes étaient l'idéal-type du travailleur itinérant, sur des travaux dangereux, ou considérés comme impurs, mais pas nécessairement mal payés.

Ces secteurs intermittents sont des espaces sociaux peu structurés par la puissance publique. Cette situation s'explique par l'imprévision de ce développement, mais aussi par un encastrement culturel, dans le cadre fourni par la contre-culture (Frediani, 2009 ; Reitz, 2017). Edward Thompson souligne un rôle similaire de la foire, comme dispositif économique et culturel, en Angleterre (Thompson 1988) : des premiers jours de la révolution industrielle jusqu'à la fin du XIX^e siècle, elle fut le cadre de la vie des travailleurs pauvres. À tel point que les autorités en Angleterre, comme en France au début du XX^e siècle, craignaient sa transformation en espace public oppositionnel. Ce rôle historique de la foire comme espace où se rencontrent différents éléments des populations flottantes, ou, pour le dire avec les mots de Marx, du prolétariat nomade, permet de nuancer l'hypothèse d'une séparation totale entre Tsiganes et les autres éléments de la population des travailleurs pauvres. L'importance de la foire, et de la fête foraine, dans les pratiques culturelles populaires, amène à penser qu'il y a nécessairement échanges, et influences croisées. La vie économique des Tsiganes, les tactiques, les représentations du marché, pour minoritaires qu'elles soient ne sont pas isolées et sans doute pas isolables, des représentations, des expériences d'autres personnes. Comprendre la place économique des Tsiganes c'est aussi comprendre la culture économique des travailleurs les

plus pauvres ou discriminés dans les sociétés contemporaines. Chez les Gens du voyage, le commerce, le travail sont partiellement encadrés dans des valeurs qui ne sont pas celles affichées officiellement par la société du XXI^e siècle, et leurs usages de la monnaie doivent se glisser dans un régime décalé et gagé sur l'or. Mais cela vaut pour d'autres groupes. De même les tactiques que les Tsiganes, en tant que minorité rationnée dans son accès à l'espace, aux services publics, à l'emploi, ont développées font partie des différents registres que les autres membres des classes populaires peuvent adopter. Ils contribuent de ce fait à une forme de re-définition de ces registres d'action face à la précarité économique croissante d'une partie des milieux populaires. En définitive, si ce n'est plus des métiers spécifiques, c'est encore la culture, comme une façon particulière de vivre les aléas et de les vivre dans un dispositif institutionnel maintenu, qui continue à spécifier la façon d'être dans l'économie des Gens du voyage.

Bibliographie

ABOUT Ilsen, « Les photographes ambulants. Conditions et pratiques professionnelles d'un métier itinérant, des années 1880 aux années 1930 », *Techniques & Culture*, vol. 64, n° 2, 2015, p. 240-243.

ASSÉO Henriette, *Les Tsiganes, une destinée européenne*, coll. « Découvertes Gallimard / Histoire », n° 218, Gallimard, 2006.

BANDT DE Jacques, NOWAK Maria, « Le micro-crédit en Europe », *Revue d'économie industrielle*, n° 116, 4^e trimestre, 2006.

BELLECHONI Orsetta, « Des vanniers devenus brocanteurs au pays des grands crus », in *Études tsiganes*, vol.12, p. 33-45,1998.

BERNARDOT Marc, « L'habitat non ordinaire et les hospitalités. Utilités, immunités et sociétés », *Sociologies* [En ligne], Dossiers, Hospitalités. L'urgence politique et l'appauvrissement des concepts, mis en ligne le 13 mars 2018.

BESSION Danielle, 40 ans de services culturels et récréatifs : la télévision détrône le stade et le cinéma *Insee première*, 08 2004.

BERNARDOT Marc, COUSIN Grégoire, LE MARCHAND Arnaud. MESINI Béatrice, « Camps et campements : des économies aux principes opposés », *Multitude*, vol. 3, n° 64, 2016, p. 92-99.

BRIAND Antonin, SERRE Philippe, « Les dépenses des Français en loisirs de plein air : Depuis 1960, les activités sportives sèment le jardinage » *Insee première* n° 1664, 2017.

L'ÉCONOMIE DES GENS DU VOYAGE

BRIAND Jean-Pierre, CHAPOULLE Jean-Michel et PARETZ Henri « Les statistiques scolaires comme représentation et comme activité » *Revue française de sociologie*, 20-4, 1979, p. 669-702.

CALLON Michel, *L'emprise des marchés : comprendre leur fonctionnement pour pouvoir les changer*, La Découverte, coll. « Sciences humaines », 2017

CORCUFF Philippe, Le catégoriel, le professionnel et la classe. Usages contemporains de formes historiques. In : *Genèses*, 3, 1991, p. 55-72.

NICOLE-DRANCOURT Chantal ; ROULLEAU-BERGER Laurence, *Les jeunes et le travail en France depuis 1950*, Paris, Puf, « Sociologies d'aujourd'hui », 2001.

FELOUZIS Georges, « L'usage des catégories ethniques en sociologie. Dossier-débat coordonné et présenté par Georges Felouzis », *Revue française de sociologie*, vol. 49, n° 1, 2008, p. 127-132.

FOISNEAU Lise, Dedicated Caravan Sites for French Gens du voyage Public Health Policy or Construction of Health and Environmental Inequalities ? *Health Hum Rights*, Dec 19 (2) 2017.

FONTAINE Laurence, *L'Économie morale. Pauvreté, crédit et confiance dans l'Europe préindustrielle*, Paris, Gallimard, 2008.

FREDIANI Marcelo, *Sur les routes : Le phénomène des New Travellers*, éditions Imago, Paris, 2009.

GEERTZ Clifford, *Le souk de Sefrou. Sur l'économie de bazar*, éditions Bouchène, Paris, 2003.

LAZARUS Jeanne, « De l'aide à la responsabilisation. L'espace social de l'éducation financière en France », *Genèses*, 4/2013, n° 93, p. 76-97.

LE MARCHAND Arnaud, « De 1895 à 1912 : Le cinéma forain français entre innovation et répression », 1895. *Mille huit cent quatre-vingt-quinze*, 2015/1, n° 75.

LERIDON Henri, Présentation du dossier, In : *Population*, 53^e année, n°3, 1998, p. 537-540.

LOISEAU Gaella, « Capter l'autre. Ethnographie de l'univers connecté des Gens du voyage », *Netcom*, vol. 29, n° 1/2, 2015 p. 111-132.

MALLET Marie, CASTEL Maella et BOUREAU Juliette, L'élection de domiciliation pratiquée par les CCAS, *Enquêtes et observations sociales* n° 8, Avril 2015.

OKELY Judith, *The Traveller-Gypsies*, Cambridge University Press, 1983.

PERETZ Pauline, « *Au prêt sur gage* », Paris, Seuil, 2014.

REITZ Maude, « *Assembler son quotidien sur la route : une ethnographie de l'habiter mobile contemporain* » Thèse de doctorat EPFL, Lausanne 2017.

REYNIERS Alain, Quelques jalons pour comprendre l'économie tsigane, *Études tsiganes*, vol. 12, 1998.

SCIARDET Hervé, *Les marchands de l'aube. Ethnographie et théorie du commerce aux puces de Saint-Ouen*, Paris, éditions Economica, 2002, 218 p.

SERVET Jean-Michel, *La vraie révolution du microcrédit*, éditions Odile Jacob, Paris, France, 2014.

STEWART Michael, « La passion de l'argent. Les ambiguïtés de la circulation monétaire chez les Tsiganes hongrois », in *Terrain* 23, 1994.

SUGDEN Robert, « Spontaneous Order ». *The Journal of Economic Perspectives*, 3.4, p. 85-97, 1989.

THOMPSON Edward Palmer, « The moral economy of the English crowd in the eighteenth century », *Past & Present*, 50, 1971, p. 76-136.

THOMPSON Edward Palmer, *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Le Seuil, Points, 1988 ; 2012.

WEBB Sidney, FREEMAN Arnold, *Seasonal trades*. London School of Economics and Political Science. Constable, London, 1912.



Manifestation des Gens de voyage, le 5 décembre 2005, à Paris, pour protester contre la taxe-vignette (taxe d'habitation sur les caravanes).