Vago

L'habitat en mouvement

Marc Bordigoni

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tc/5380>

DOI : 10.4000/tc.5380

ISBN : 1952-420X

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 5 septembre 2011

Pagination : 250-261

ISBN : 978-2-7351-1410-8

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Marc Bordigoni, « Vago », *Techniques & Culture* [En ligne], 56 | 2011, mis en ligne le 30 novembre 2011, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/5380> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.5380>

© M. Bordigoni

Marc Bordigoni

CNRS - IDEMEC

bordigoni@mmsh.univ-aix.fr

Techniques & Culture 56, 2011/1 : 250 - 261

VAGO

L'habitat en mouvement

Si les mondes tsiganes sont perçus comme univers nomades, la caravane, la « campine » (transformation du mot « camping ») – cet habitat qui permet de se déplacer – en est le symbole. De forme et de qualité variée, elle peut être vue comme un signe de précarité ou au contraire d'opulence. C'est le cas de l'installation de la famille D. (photo d'ouverture) il y a quelque temps aux Saintes-Maries-de-la-Mer. L'ensemble de la famille se déplace avec plusieurs véhicules en mesure de tracter les divers éléments du convoi qui assurent le confort quotidien. La caravane du père et de sa femme, celle du fils marié qui voyage avec eux, la remorque qui abrite les machines à laver le linge (cachée à l'arrière du campement) mais aussi la « cuisine » où l'on voit la mère préparer des supions à la plancha. Chacun des hommes, et maintenant chacune des épouses conduisent une automobile récente. Si la traction automobile a débuté dans l'entre-deux guerres, elle n'est vraiment devenue dominante qu'au cours des années 1960. À la fin du XIX^e siècle, la traction humaine a existé au côté de diverses formes de traction animale (chiens, ânes, mulets, chevaux). De même, certains véhicules auto-construits étaient faits à partir de matériaux de récupération quand d'autres étaient achetés auprès d'artisans chevronnés par les plus aisés des gens du Voyage. Les termes ordinaires pour désigner ces habitats étaient « roulotte » ou parfois « verdine » ; chez les Manouches d'Auvergne on parlait du *vago*, qu'il ait été le fruit du travail des hommes de la famille (première série de photos) ou bien qu'il ait été réalisé par un menuisier spécialisé d'une petite ville qui a donné son nom à un type particulier de *vago* : les « Pont du Château » (seconde série de photos).

Journaliers avec leur roulotte (photo A.D.O.)

Campement de Gitans (photo A.D.O.)

Réparateur de parapluies (photo A.D.O.)

« Au camp des Romanichels modernes. »

[...]

« Trouver du pittoresque, de l'original, du romantique voilà qui est rare. À l'époque du modernisme intégral, on ne trouve plus ça que dans des romans.

Eh bien le pittoresque même adapté à la vie moderne existe encore et les Clermontois qui regardaient ces derniers temps avec surprise passer dans les rues des femmes au teint cuivré, vêtues de robes chatoyantes, au buste et à la tête drapés de châles multicolores, auraient pu s'ils en avaient eu la curiosité aller jusqu'au campement de ces modernes Romanès et trouver sans peine tout le charme de la vieille légende des éternels errants de la terre. C'est à Chamalières, tout près du boulevard Berthelot face à la longue bâtisse que l'usine Bergougnan a fait édifier il y a quelques années pour loger ses ouvriers espagnols, dans un terrain clos par une palissade, que se dresse ou plutôt se dressait, car les Romanès sont en plein départ, cet étrange campement. Trois vastes tentes le composaient, tournant dédaigneusement le dos à la rue, mais dès que vous aviez franchi la palissade et atteint leur entrée, le spectacle le plus captivant s'offrait à votre vue. Des tentes, de misérables abris de pauvres hères. Ah ! Combien je connais d'appartements sans air et sans lumière, étouffant dans l'étroitesse des rues, qui n'ont le confort et le charme de ces habitations de bohémiens.

Sous les solides toiles qui bravent la pluie la plus furieuse, le sol est recouvert de tapis et croyez m'en petites-bourgeoises amoureuses de votre chambre, les tapis que foulent les pieds nus de la marmaille dorée et crasseuse qui piaillent autour du visiteur sont d'une autre classe ».[...]

Extrait de *La montagne*, 11 octobre 1931 Maurice Felut

Construire son *vago*

Cette série de photographies prises au début des années 1960 dans le Centre de la France nous livre nombre d'indications sur les transformations qui ont lieu à cette époque. Nous apercevons non seulement le *vago* en construction, mais un autre plus ancien qui a été descendu de sa plateforme de roulement, une caravane en plastique immobilisée, une autre en état de rouler et un « tube » Citroën. Ces fourgons servaient aussi bien à la collecte de l'osier, au ramassage de la ferraille qu'au logement souvent réservé aux garçons adolescents et jeunes hommes non encore mariés. Patrick Williams souligne qu'« *il n'existe nulle part des Tsiganes qui ne vivent au milieu du monde des non-Tsiganes (les Gadje) et qui ne soient liés à ce monde par des échanges de tous genres* ». La construction par des Manouches d'un *vago*, n'a pas lieu dans la nature mais dans une vaste cour, probablement celle d'un artisan avec lequel une collaboration est organisée (mise à disposition d'outils, réalisation de certaines pièces, voire achat de fournitures).

Lick, citoyen français et sinto, raconte dans ses souvenirs, comment sa famille a longtemps vécu avec un « break », une charrette bâchée ou bien un de ces anciens véhicules aristocratiques ou bourgeois que son père et ses oncles pouvaient racheter quand ils n'avaient plus leur utilité. Enfant, il demandait à son père pourquoi il ne faisait pas l'acquisition d'une vraie verdine, belle et sculptée, une « Pont du Château » ? (voir la série de photographies suivante). Son père lui répondait simplement qu'il n'en avait pas les moyens. Pourtant, un jour, il annonça qu'il avait passé commande d'un nouveau *vago* de ce type. Afin de limiter le coût de son achat, il avait convenu avec l'artisan que l'attelage (le « train ») sur lequel allait reposer l'habitable serait expédié par le chemin de fer. Vivant dans le Var, il n'irait pas en Auvergne pour prendre livraison de sa commande et c'est encore par le chemin de fer que sa commande lui serait livrée.

La roulotte des Bohémiens est bien le symbole du monde du Voyage (aussi bien pour les Gadje que pour les Voyageurs eux-mêmes). Sa construction met en scène la nécessaire coopération entre les deux mondes ; son usage quotidien est manouche, sa circulation sur les routes et les arrêts au bord des rivières ou des villages témoignent de cette présence tsigane dans le monde. La fin de vie du *vago*, sa destruction — autrefois par le feu — au moment de la disparition de son propriétaire est exclusivement manouche. Elle renvoie à l'inscription des morts dans la communauté des vivants et à la manière très particulière du monde manouche de faire vivre cet ensemble dans le silence.

Élément fondamental d'un habitat mobile, le système de roulage était toujours acheté ou récupéré auprès des Gadjé. L'habileté manuelle des Tsiganes pouvait leur permettre de réparer des éléments en mauvais état acquis auprès des paysans ou ramassés sur les *gadous* (décharges). Au fil du temps, ils avaient adopté les améliorations techniques disponibles : suspensions, pneumatiques, système de freinage.

Sur cette structure, une plateforme en bois servait de plancher à l'habitat. Le choix se portait sur des essences les plus denses possibles afin d'assurer la solidité de l'ensemble, de limiter la présence de parasites du bois, mais aussi d'éviter que l'humidité due à l'eau de pluie, aux lavages quotidiens ou encore à la condensation quand une dizaine de personnes (voire plus) passaient une nuit entière dans un habitacle si réduit, ne l'imprègne. Les planches pouvaient provenir de récupération ou bien être achetées. Dès que la famille en avait les moyens, un morceau de linoléum venait les recouvrir, facilitant le nettoyage, accroissant l'isolation et limitant l'arrivée des parasites.

La structure de l'habacle (parois latérales et toiture) doit être légère, permettant au centre de gravité de l'ensemble de demeurer le plus bas possible. Le choix se porte sur des bois peu denses et faciles à travailler (principalement le peuplier). Les montants rectilignes sont commandés à un artisan ainsi que les cintres qui supportent la toiture. Toutefois, chaque famille élargie a son propre modèle qui permet d'identifier de loin le *vago* (comme ses couleurs), pour ceux qui connaissent « le monde » (*menshi*, le monde des Manouches).

Dans ses mémoires, Lick rappelle comment son père, en passant commande d'un nouveau *vago* à un artisan de Pont-du-Château, lui envoya le modèle de cintre qu'il souhaitait — celui de sa famille, car il ne voulait pas du modèle dit « belge » qui était le standard. Certaines familles avaient donc recours systématiquement aux mêmes artisans pour confectionner ces cintres, mais d'autres demandaient à une personne de confiance de conserver les modèles en carton ; ce fut le cas du père Joseph Valet en Auvergne.

Au fil des ans, il fut mobilisé pour redessiner des cintres plus larges mais conservant la même courbure afin que les nouveaux *vagi* affichent bien dans quelle lignée ils se situaient.

L'importance accordée aux cintres était aisément compréhensible car la qualité d'une couverture (toiture) tenait principalement au fait que ne se crée pas de poche d'eau ou que la neige n'y stagne pas. Initialement en toile ou en planches, la couverture évoluait en fonction des matériaux disponibles, toile goudronnée, isorel, métal.

Il en était de même des parois latérales en bois puis en isorel ou contreplaqué (plus facile à mettre en œuvre) et parfois en tôle. Même en auto-construction un *vago* revenait cher en fourniture et il n'était pas rare que les fenêtres et portes soient conservées pour être installées sur un véhicule neuf.

Description par la gendarmerie d'un *vago* relevé dans un carnet collectif vers 1930

« Caisse long. 2 m 70. larg. 1 m 72, haut jusqu'au toit 1 m 66. haut. Du sol à la caisse 0 m 96. Paroi extérieure bois et toile planchers non apparents. Couverture toile avec cheminée. Ouverture 3 fenêtres vitrées, une sur chaque côté, une arrière. Une porte vitrée. 4 roues. 2 arrières 1 m 40 avec 14 rais. 2 avants, 0 m 74, 12 rais. Ressorts en avant 2 en arrière. Graissage à la graisse. Sans frein. Brancards mobiles à limonière. Peinture rouge filet bleu. Traction âne. Sans division ».

Commander son *vago*

L'auto-construction d'une roulotte n'était pas un idéal manouche; comme tous les Tsiganes, ils savaient que leur survie dépendait de leur capacité à vivre au milieu des gadjé, et savoir y trouver des ressources (aller « chiner », offrir les services dont ces derniers ont besoin). Être en mesure de se faire construire un « beau petit *vago* » était bien le signe visible de ce savoir faire. Depuis le XIX^e siècle des artisans s'étaient spécialisés dans la construction de roulettes pour l'ensemble du « monde du Voyage ». Quelques uns devenaient les fournisseurs principaux de groupes familiaux de Tsiganes. C'était le cas d'une petite entreprise du village de Pont-du-Château, en Auvergne. Le nom du village devint une « marque ». Ainsi les photographies ci-contre présentées à des « Voyageurs » appellent immédiatement cette phrase « Ah, ça, c'est une Pont-du-Château, c'étaient les vagi des W. ». Les *vagi* toutes identiques, permettaient de distinguer un groupe familial d'un autre (qui avait un autre fournisseur dans la région ou ailleurs) et d'assurer l'unité du groupe familial (l'idéal de « fraternité », la non-distinction entre pairs). L'aménagement intérieur comprenait le lit au fond, quatre petits placards d'angle et le poêle. Les fenêtres et les portes étaient ouvragées de frises identiques sauf quand le futur propriétaire avait le goût de sculpter lui-même certains éléments en bois ou d'y adjoindre des éléments décoratifs récupérés sur un gadou ou commandés à un ferronnier.

© M. Bordigoni

La « Pont-du-Château » présentée ici conservée sous un auvent métallique dans les Alpes de Haute-Provence est, aujourd'hui, sur des roues en bois alors qu'au moment de son acquisition (vers 1965) elle était sur pneus. Elle disposait de freins; ce qui n'était pas toujours le cas. Bien souvent le freinage était assuré de manière très sommaire, soit avec des bois que l'on faisait frotter sur les roues dans les descentes soit en attachant à l'arrière du *vago* de vieux pneus sur lesquels les enfants et les jeunes s'asseyaient pour leur plus grande joie.

© M. Bordigoni

© M. Bordigoni

Quel que soit le matériau choisi, les parois extérieures étaient peintes (indispensable pour l'isorel, le contreplaqué et le bois). À l'intérieur les parois étaient doublées pour limiter la condensation. Un petit poêle à bois permettait de chauffer rapidement le volume intérieur et de maintenir au chaud le café, la cuisine se faisant toujours à l'extérieur. L'évacuation de la fumée s'effectuait par un tuyau qui dépassait du toit. Le reste des aménagements variait selon les moyens de la famille, mais il y avait toujours le « lit » (*petlada*). En effet, au fond du vago, faisant face à la porte, juste sous la limite de la fenêtre, une estrade surélevée en bois occupait toute la largeur. Il s'agissait du lit des parents et des nourrissons. L'espace du dessous était le plus souvent occupé par le lit des filles ; les garçons dormant perpendiculairement entre cet espace et la porte. Le couchage (*tchiben*) se faisait sur des paillasses remplies de feuilles de maïs séchées, car elles sont imputrescibles (*strozaka*) et s'accompagnait d'un duvet (*pareto*) ou d'un couvre-lit (*tsira*).

© M. Bordigoni

« Le temps des chevaux »

Par cette expression les familles de Voyageurs d'Auvergne désignent « l'ancien temps ». Celui d'avant les voitures et les caravanes, d'avant le permis de conduire, de la carte grise et des assurances obligatoires ; celui d'une mobilité quasi quotidienne où l'on se déplaçait de petits *gap* en petits *gap* (village). Ce nomadisme avait deux raisons d'être qui se complétaient :

- par la nécessité économique de gagner sa vie au jour le jour en vendant des paniers, de la broderie, en effectuant la lecture des lignes de la main ou simplement en mendiant ;
- par le statut particulier de ces familles dites « nomades ».

Bien que bon nombre de communes posait à l'entrée des villages, un panneau portant la mention « interdit aux nomades », le stationnement était obligatoirement autorisé, pendant 24 ou 48 heures, pour permettre le repos des animaux. Cette vie quotidienne avec les chevaux, les ânes ou les mulets, nécessitait de trouver les endroits où il y avait possibilité de les abreuver et de les nourrir. Les bords de rivière, les sous-bois étaient préférés aux espaces plus urbanisés. Le passage à la traction automobile modifia les lieux privilégiés de stationnement : une voiture ne peut pas rouler partout et ne peut pas s'approcher de terrains humides où elle risquerait de s'enfoncer. À cette époque, le rôle de chaque membre de la famille était bien distinct en fonction de l'âge et du sexe. Les hommes s'occupaient de confectionner les paniers que les femmes allaient vendre, les jeunes garçons s'occupaient des chevaux et les jeunes filles avaient en charge l'entretien du *vago*, son nettoyage quotidien donc la recherche de l'eau nécessaire à cela, mais aussi aux lessives. Cette vie quotidienne, avec sa recherche au jour le jour, de la nourriture, de l'eau, d'un emplacement pour stationner, souvent difficile, paraît pourtant aux descendants de ces familles comme celui « d'un bon temps ».

À partir de 1912, les « gens du Voyage » ont acquis un statut administratif particulier et ont l'obligation de détenir un carnet anthropométrique pour chaque individu de plus de 13 ans et un carnet collectif qui porte mention de l'ensemble des individus du groupe familial ainsi que la description des véhicules et des animaux du convoi. Une plaque d'immatriculation particulière portant mention de « loi de 1912 » doit être apposée obligatoirement sur les véhicules les désignant comme « nomades ».

Aujourd'hui, l'accès à des terrains temporaires de stationnement, à l'eau et à l'électricité mobilise l'énergie quotidienne des familles qui vivent un nomadisme permanent ou saisonnier. Certaines familles « issues de nomades » comme l'administration française les qualifie vivent toujours en « campines », mais celles-ci ne roulent plus. Souvent installées à la périphérie des villes sur des terrains non viabilisés, elles connaissent toujours une forte précarité et la croissance urbaine les relèguera, un jour prochain, un peu plus loin dans les derniers espaces non urbanisés. Les aires de stationnement — appelées par les Voyageurs « terrains désignés » et par les autorités locales « aires d'accueil » sont très différentes selon les régions françaises et les gestionnaires. Elles sont toutes goudronnées pour satisfaire aux exigences sanitaires et aux besoins des « convois », constitués par les caravanes et les voitures récentes que beaucoup de Voyageurs ont acquises ces vingt dernières années.

L'ensemble de notre géographie, nos usages de l'espace et la réglementation, se sont transformés. Le camping « sauvage » est interdit sauf là où il est autorisé, à l'inverse de la règle qui prévalait dans les années 1970. Notre monde a changé mais aussi celui dans lequel évoluent et circulent les propriétaires de « campine » qui ont succédé au *vagi*.

Laissons à Lick le dernier mot :

« À l'époque de mon enfance et de mon adolescence, nous étions des merles des bois. Serions-nous maintenant, toutes générations confondues, sans nous en rendre compte, Roms et Sinti, devenus des merles des parcs ? »

NOTES

Les photographies anciennes proviennent des archives privées du Père Joseph Valet que l'on voit sur la photo page 252 en compagnie d'une des familles dont il fut l'aumônier durant plus de 50 ans. Elles ont été faites par divers auteurs anonymes qui les lui ont confiées. Il me les a transmises pour que la mémoire vive. La photographie d'ouverture est un instantané de vie aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Les photographies de la « Pont du Château » existent grâce à Liane de Gasquet qui acquit dans les années 1960 ce *vago*, et que ses enfants et petits-enfants entretiennent; elles sont de l'auteur. En quête du contemporain l'ethnologue ne peut faire l'économie de l'histoire récente. Des sources rares qui n'iront pas forcément dans les archives publiques, peuvent être l'occasion de mettre au jour la complexité de la présence tsigane dans l'espace français, voire européen.

RÉFÉRENCES

- Bordigoni, M. 2010 *Les Gitans*. Paris : Le Cavalier Bleu (Les idées reçues).
 Gurême, R. & Ligner, I. 2011 *Interdit aux nomades*. Paris : Calman-Lévy.
 Lick, 2007 *Enfances tsiganes. Merles des bois, merles des parcs*. Draguignan : Wallâda.
 Williams, P. 1993 *Nous, on n'en parle pas. Les vivants et les morts chez les Manouches*. Paris : Éd. de la MSH.