l'Europe s'engage en France

SYNTHÈSE

L'INCLUSION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE DES GENS DU VOYAGE DANS LA FILIÈRE DU RECYCLAGE DES MÉTAUX

l'Europe s'engage en Auvergne - Rhône-Alpes avec le FSE

AGSGV
Association de Gestion du Schéma d'Accueil & d'Habitat des Gens du Voyage du Puy de Dôme
63

UNION EUROPEENNE
Ce projet est cofinancé par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national "Emploi et Inclusion" 2014-2020

SOMMAIRE
AVANT-PROPOS
INTRODUCTION

Avant-Propos 5
Introduction 6

CHAPITRE 1. LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DU RECYCLAGE DES FERRAILLES

I.Un schéma des activités de la filière 8
A.Filière des ferrailles - une présentation 8
1.Spécificités des segments de la filière 9
B.Filière des ferrailles - la détermination du prix 9
1.Principe 9
C.Filière des ferrailles - la détermination du prix et son effet sur la filière 9
D.Filière des ferrailles – modèles de développement 10
1.La diversification 10
2.La capitalisation 10
3.La sécurisation institutionnelle de la position 10
E.Filière des ferrailles – une législation récente 11
F.Filière des Véhicules Hors d'Usage 12
II.Pourquoi les problèmes ne se règleront pas seuls 13
A.Un segment nécessaire 13
B.Une activité attractive 13
C.Un développement endogène impossible 13
III.Principaux désordres de la filière 14
A.Collecter 14
1.Attendus 14
B.Stocker 14
1.Rationalité du stockage 14
2.Peu de solutions pour l'investissement 14
3.Une organisation collective difficile 14
C.Brûler 15
D.Se déclarer 15
IV.Conclusion de la première partie 16

CHAPITRE 2. S'INSTALLER POUR BIEN TRAVAILLER

CHAPITRE 3. LA COLLECTE AU PREMIER KILOMÈTRE

I.Problème et besoins 21
A.Désordres contemporains 21
1.Stocks de ferrailles 21
2.Brûlages 21
3.Problèmes de gestion et d'administration 21
4.Concurrence pour la récupération de la matière 22
5.Paralysies réglementaires et de la gouvernance 22
6.Dénouer les discriminations par le développement 23
II.Positionnement de l'offre de solutions 23
A.Formation, insertion ou accompagnement ? 23
1.Formation 23
2.Insertion 23

3.Accompagnement 24
B.Caractérisation des TPE 24
1.Caractère 1 : imbrication des sphères privées et professionnelles 24
2.Caractère 2 : prudences 24
3.Caractère 3 : faible intégration symbolique à la filière 24
4.Caractère 4 : inventivité 24
C.L'accompagnement comme un droit 25

CHAPITRE 4. FAVORISER ET ACCOMPAGNER L'INSTALLATION DES ENTREPRISES POUR RÉDUIRE L'EXPOSITION SOCIALE DES VOYAGEURS
I.Accompagner 27
A.Forme 27
B.Points d'attention 27
II.Intervenir sur la collecte 28
III.Intervenir sur le stockage 29
A.Désordres paysagers 29
B.Rationalité 29
C.Capacités d'investissements 29
IV.Mécaniser le traitement du cuivre pour stopper les brûlages 30
A.Attendus 30
V.Former à la gestion et à l'administration d'entreprises 31
A.Attendus 31
VI.Politique de la concurrence 31
A.Deux pistes concurrentes pour la résolution des conflits 32
B.Ouvrir le temps de la concertation 32
VII.Evolutions réglementaires et de la gouvernance 33
A.Un nécessaire portage politique 33

CONCLUSION GENERALE : 36

AVANT PROPOS

Dans le cadre des appels à projet du Fonds social européen Inclusion, géré par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme, l'AGSGV63[1] est financée depuis le 1er septembre 2015 pour une mission spécifique sur « **La prise en compte de l'activité de ferraillage des gens du voyage dans la filière du recyclage** ». Cette mission répond aux objectifs de la fiche action n° 20 du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2012-2018 du département du Puy-de-Dôme. Elle s'inscrit dans l'axe 3 du Programme Opérationnel national FSE 2014-2020 intitulé « Lutter contre la pauvreté et promouvoir l'inclusion «. L'Etat, la Région Auvergne Rhône Alpes, le Pays du Grand Clermont et les EPCI qui le composent en sont également co-financeurs.

La finalité de cette mission est d'élaborer en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, les modalités de réintroduction de l'activité de ferraillage des gens du voyage dans la filière règlementaire du recyclage.

L'AGSGV63 a été sollicitée par de nombreux territoires du département pour trouver des solutions à l'activité de ferraillage des gens du voyage. Les conditions d'accueil et d'habitat les amènent à exercer leur activité de ferraillage (stockage et brûlage des métaux) sur les lieux de vie avec des risques directs de contamination des enfants et d'impacts sur leur développement psychomoteur (saturnisme). Plusieurs sites ont révélé, après analyse du sol, des taux élevés de plomb, et autres métaux lourds, nécessitant un programme de dépollution coûteux. De même, la difficile prise en compte de l'activité économique dans les programmes d'habitat adapté tend à remettre en cause les solutions d'habitat élaborées.

Par ailleurs, l'économie du recyclage connaît actuellement un développement sans précédent et est passé du stade de l'artisanat à une dimension industrielle. Les gens du voyage ont été largement impactés par cette mutation. Le métier traditionnel de « chiffonniers » permettait une activité économique en adéquation avec leur savoir-faire, leur organisation familiale et leur mode de vie. L'industrialisation et la mécanisation ont réduit la rentabilité des biens produits, ou transformés traditionnellement par les gens du voyage, diminuant ainsi les possibilités de développement économique. Même si au cours des années certains groupes familiaux ont su s'adapter à l'évolution du marché économique, la marginalisation de leur métier ne fait que renforcer leur exclusion sociale.

Conduite en concordance avec les orientations de l'Etat et de la Région Auvergne Rhône Alpes, la mission d'étude aborde les thèmes de la transition écologique, de l'économie circulaire, de la cohésion sociale, des politiques nationales et régionales de lutte contre les discriminations et en faveur de l'égalité, de la création d'activité économique...

Elle vise une capitalisation de l'expérience sachant que la préoccupation de l'activité de ferraillage des gens du voyage touche le territoire français dans sa globalité et qu'il n'existe que peu d'expériences menées sur ce thème.

Le travail initié par Laure DESCOUBES, repris, prolongé et conduit à son terme par Colas GROLLEMUND fait apparaître la complexité d'une problématique dont bien des dimensions échappent au plus grand nombre. Le mérite de cette étude est de permettre de prendre de la distance et une certaine hauteur par rapport aux problématiques que chacun connait, dénonce, fustige, en donnant à comprendre la place de chacun des acteurs de cette filière, d'en mesurer les enjeux à l'échelle locale, nationale comme internationale, d'en interroger les organisations, etc. Sont décrits avec précision et maintes références les méandres de cette filière afin d'amener ainsi progressivement à appréhender la place qu'y tiennent les gens du voyage et ainsi à envisager un programme de développement visant à favoriser et accompagner l'installation des entreprises pour réduire l'exposition sociale des voyageurs.

1- AGSGV63 - L'Etat et le Conseil départemental du Puy-de-Dôme créent, le 13 septembre 2002, l'Association de Gestion du Schéma d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage du Puy de Dôme (AGSGV63), structure intégrée au schéma. L'AGSGV63 reçoit mission de veiller aux principes fondateurs du schéma - cohérence départementale et solidarité des territoires - dans la prise en compte des besoins et contraintes d'accueil et d'habitat des gens du voyage.
L'AGSGV63 est un outil d'ingénierie au service des collectivités territoriales et des EPCI, elle s'appuie sur un partenariat privilégié avec tous les acteurs locaux, institutionnels et associatifs pour l'exercice des missions confiées, au titre du schéma départemental et d'une maitrise d'œuvre urbaine et sociale départementale. Résolument engagée dans une démarche d'évaluation des actions conduites, l'association s'attache aussi à développer des axes de recherches et de nouvelles formes d'intervention.

INTRODUCTION

L'équipe de l'AGSGV63 lit le journal local tous les jours. Un certain jour du mois de novembre 2016 nous sommes tombés, dans les pages des faits divers locaux, sur un entrefilet informant le public que deux hommes avaient été arrêtés par les gendarmes alors qu'ils démontaient une voiture hors d'usage en pleine nature. Ces deux hommes étaient manifestement des voyageurs, on pouvait le deviner à quelques indices glissés dans l'article, et que nos yeux exercés savent parfaitement lire...

Ils étaient âgés de 42 ans. A cet âge, peut-on avoir encore envie de jouer à cela, de trafiquer à la petite semaine, de se mettre en danger pour peu de choses... ? Si ces hommes avaient été jeunes, l'explication aurait été à portée de main : ils trafiquent par ignorance des règles du jeu, ou bien pour amorcer une activité future. Ça n'aurait pas été une explication très satisfaisante, sans doute, mais admissible. Pour des hommes de 42 ans, ça ne tient pas. Comment imaginer qu'à cet âge, après 25 ans d'activité professionnelle, on en soit encore à démonter une voiture en plein champ ?

Etait-ce vraiment un fait divers, ou bien un phénomène économique? Comment comprendre une telle fragilité dans l'organisation de leur activité ? Pour la lecture que nous en avions faite, en tout cas, il y avait certes un élément typique du fait divers : le tragique.

L'étude qui a été conduite de septembre 2015 à avril 2018 a deux points de départs possibles : les désordres que cette activité produit, ou bien le souci des revenus des opérateurs. Mais elle a finalement un point d'arrivée souhaitable : des prises pour une intervention sur la situation, pour un développement social et économique.

Le dossier déposé auprès du FSE en 2015, ainsi que les premiers mois de l'enquête en témoignent : la situation est largement connue. Largement, mais pas tout à fait précisément, et c'est pourquoi il est apparu qu'un travail de recherche devait être conduit pour décrire les rouages de ce secteur. Et qu'un travail d'écriture devait aussi être fait pour en produire une image qui puisse être discutée.

Une première approche a consisté à réunir les acteurs différents au même endroit, au même moment, tous ensembles. Cette performance a été accomplie deux fois dans le premier semestre de l'étude. Les conflits ont été constatés et nommés devant tous. Mais cette forme collective et ouverte a atteint ses limites avant de pouvoir produire une image partagée de la situation, au-delà de celle d'un paysage très concurrentiel...

Concurrentiel peut-être, mais autour d'un même métier, et des mêmes gestes professionnels. L'étude s'est donc poursuivie en cherchant des prises techniques auprès des uns et des autres, pour dénouer les blocages. Ceci, pour fonder sur des bases pragmatiques un retour au dialogue économique à l'échelle de la filière et des territoires.

C'est en effet dans des prises techniques que nous pourrons trouver des solutions à court terme (formation, analyse des coûts, accompagnement dans la mise aux normes…) mais elles resteront trop limitées si, s'effrayant de l'étude du contexte global, elles restent aveugles aux grandes stratégies de la filière (fixation des prix, construction réglementaire, influence et lobbying…).

La présentation adoptée dans le texte qui suit commence donc loin des collecteurs de ferrailles. La première partie est consacrée à la présentation de la filière toute entière, afin de situer le segment qui nous intéresse dans sa relation aux autres. D'établir surtout qu'il s'agit bien du segment nécessaire d'une filière cohérente, et non pas d'une activité résiduelle voire parasitaire.

Ce point admis, on peut aborder la question du développement des entreprises. En suivant deux entrepreneurs, on mesure ce qu'il faut organiser pour installer une activité : un déploiement de moyens, et surtout des compétences nouvelles. Car il faut faire face à ce qui apparaît comme l'évolution la plus décisive de la filière : son exigence de traçabilité et d'administration. Ce déploiement est l'objet de la deuxième partie.

On peut alors s'approcher enfin du segment de la collecte des matières « au premier kilomètre ». Les désordres par lesquels on la perçoit deviennent plus compréhensibles, sont situés surtout sur le plan d'une analyse économique de la situation d'entrepreneurs aux contraintes particulières, et donc au profil atypique.

Les pistes pour le développement des entreprises de ce segment, qui font l'objet de la quatrième partie, travaillent les solutions que les opérateurs eux-mêmes ont suggérées, les étayent en recourant à des exemples existants dans d'autres secteurs, établissent leurs logiques et cherchent à donner des prises concrètes dont les acteurs sociaux ont besoin pour agir.

Colères, disputes, stress, préjugés, sentiments d'injustice : les relations entre les acteurs sont empreintes de fortes émotions. C'est que tous sont pris dans les mouvements d'une filière en plein bouleversement. Cette étude veut contribuer à dépasser la dimension tragique qui les renvoie aux pages des faits divers, et oblitère bien des raisonnements. Elle veut au contraire établir qu'un dénouement des problèmes est possible.

CHAPITRE 1. LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DU RECYCLAGE DES FERRAILLES

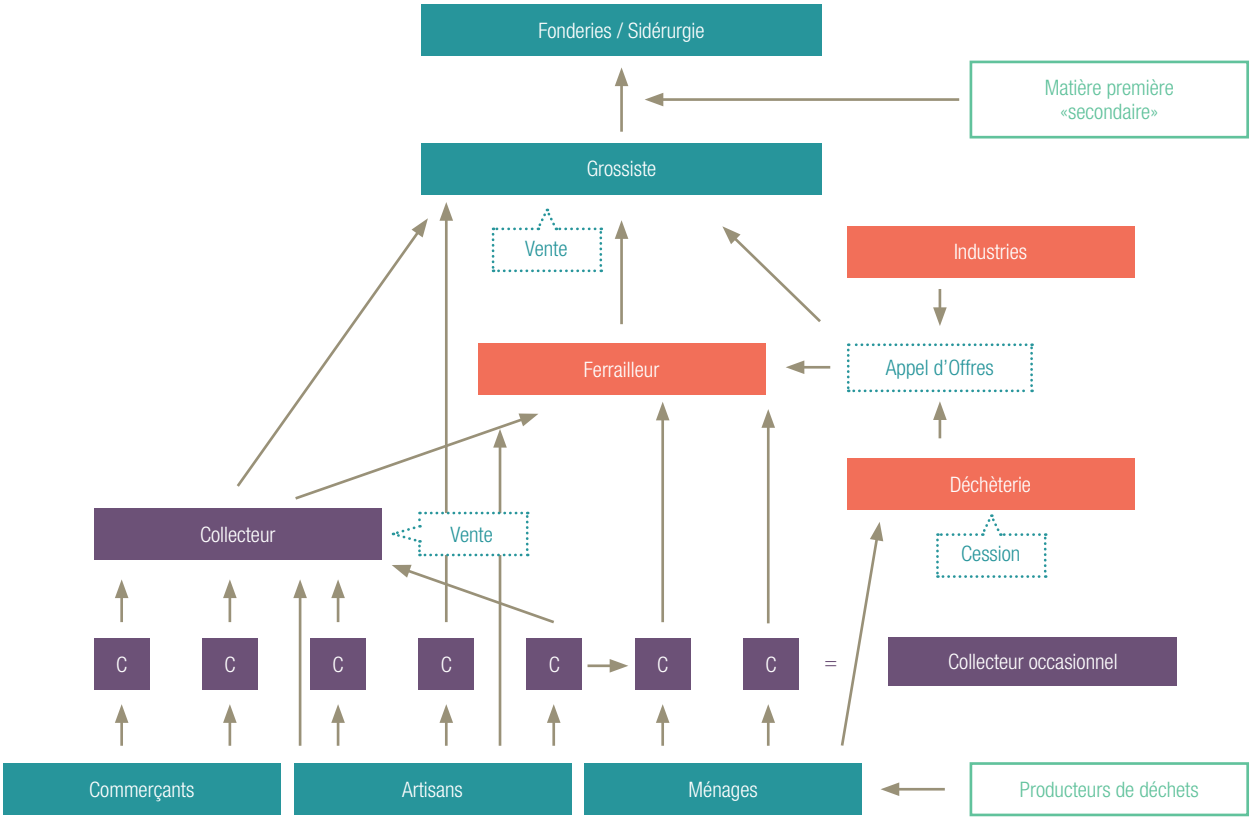
Depuis quinze ou vingt ans, beaucoup de choses ont changé dans le recyclage des métaux : le contexte économique a produit des variations importantes dans les conditions d'exercice, et une prise de conscience environnementale a conduit à beaucoup d'évolutions législatives. A tout cela, les acteurs ont dû s'adapter très rapidement.

Les acteurs qui ont été réunis à l'occasion de cette étude, au cours de plusieurs comités de pilotage, sentent qu'ils sont issus de positions très différentes, situés dans une filière à des endroits où les enjeux sont divers. Mais il est possible d'établir aujourd'hui qu'il s'agit bien d'une filière, dans laquelle il y a différents segments ; que les voyageurs – assumant la fonction de collecte - sont un segment de cette filière, et non pas simplement une survivance de pratiques destinées à disparaître. Le premier point important est de reconnaître comment est construite cette filière, et de situer à quel endroit les évolutions sont très avancées ou achevées, et d'autres où elles posent encore problème.

I. UN SCHÉMA DES ACTIVITÉS DE LA FILIÈRE

A. Filière des ferrailles - une présentation

Nous proposons d'abord quelques représentations de cette filière, avec un angle particulier lié à notre sujet : nous partons des producteurs de ce que l'on peut appeler des « déchets » de métaux, et remontons ensuite jusqu'à la transformation des déchets en « matière première secondaire ».



1. Spécificités des segments de la filière

Le grossiste dispose d'une équipe salariée - pour l'une des deux entreprises locales de ce niveau, c'est à peu près 170 personnes. Ce même acteur dispose d'un broyeur, une machine qui permet de trier finement et de calibrer les matières à destination des fonderies, ou bien d'une cisaille, qui permet d'optimiser le transport. Il dispose d'une vaste zone de stock et d'une flotte de poids lourds pour aller chercher des commandes. Il a une importante compétence administrative.

Le ferrailleur est plutôt une PME. Il dispose, en termes de capital, d'une grue, qui mécanise une partie des déplacements de matière, d'une zone de stock aux normes, moins importante que celle du grossiste, et d'une petite flotte de véhicules. Il dispose aussi d'une compétence administrative qui lui permet d'aller chercher de bonnes relations avec son environnement institutionnel et commercial.

La déchèterie a aussi une équipe salariée, une zone de stock, mais n'a pas de flotte de véhicules, puisqu'elle fonctionne sur l'apport volontaire. Elle dispose d'une compétence administrative importante.

Le collecteur est souvent une entreprise personnelle. Il a une zone de stock, pas toujours parfaitement aux normes, mais qui lui est absolument nécessaire pour travailler : c'est aussi une zone sur laquelle il démonte, il trie, il démolit... Il dispose généralement, en termes de capital, d'un camion, éventuellement d'un camion grue, ou « plateau », qui lui permet d'aller chercher la matière « au premier kilomètre », c'est-à-dire auprès des particuliers, commerçants et artisans. Sa compétence n'est que très faiblement administrative, mais par contre il a une expertise en tri et bien sûr en collecte : où aller chercher la matière, fixer son prix, la négocier. Il peut conserver la pratique du règlement de la matière en liquide, et les vendeurs peuvent accepter l'exposition fiscale qui accompagne ce procédé devenu illégal - ce risque peut être décisif dans la transaction.

Pour finir ce tableau, **les plus petits collecteurs** sont plutôt sur une activité occasionnelle, voire saisonnière, au printemps et à l'automne. Ils utilisent un véhicule personnel et ils ont aussi une compétence tri et collecte.

B. Filière des ferrailles - la détermination du prix

1. Principe

- Le prix se détermine par l'offre des matières premières, extraite des mines, que l'on croise avec la demande industrielle internationale. Le prix s'ajuste en Bourse.
- Dans notre cas, on doit ajouter des matières premières « secondaires », issues du recyclage. C'est ce qu'on appelle la « mine de surface » : l'Europe étant industrialisée depuis deux siècles, il y a des métaux partout, dans les bâtiments, les véhicules... Il y a beaucoup de matière à récupérer, à retirer, à recycler. C'est l'alternative à l'extraction minière des matériaux.
- Ces matières circulent sur une échelle internationale, et ne se traitent pas en circuit court, mais sont exportées, éventuellement assez loin !
- Tout cela se croise à nouveau en Bourse, et le prix établi est envoyé à la filière.

C. Filière des ferrailles - la détermination du prix et son effet sur la filière

Le prix déterminé en Bourse est transmis aux fonderies et à la sidérurgie, qui les répercutent sur leurs commandes aux grossistes, et ainsi sur tous les autres acteurs en contrebas. La filière fonctionne de façon inversée par rapport à beaucoup d'autres : la compétition porte sur l'achat à l'échelon précédent, car au stade de la vente, et particulièrement en haut de la filière où le nombre d'acteurs se réduit, le prix n'est pas négociable[2].

2 - Cette situation dans laquelle le prix est fixé par le haut de la filière, et est imposé aux producteurs de valeur du bas de tableau n'est toutefois pas unique. C'est bien ainsi, par exemple, que se présente celle de la grande distribution à l'égard des agriculteurs : « l'objectif est d'aller vers des prix responsables – ce sont les conclusions des Etats Généraux de l'Agriculture – sortir de cette guerre des prix pour faire en sorte que les

Si les industriels ne peuvent s'adresser qu'à une poignée d'opérateurs pour vendre leur matière, ils disposent en revanche du concours de nombreux petits collecteurs.

Si nous étudions une conjoncture baissière, nous voyons que chaque échelon, jusqu'au ferrailleur compris, répercute le prix en conservant sa marge. Ces échelons partagent une caractéristique : ils peuvent stocker. Cela est relatif, mais ils peuvent attendre un peu un retournement de conjoncture.

Pour les collecteurs, le prix est donc bloqué une première fois par le haut. Du côté des producteurs de déchets, il est aussi relativement possible d'arrêter de vendre lorsque le prix qui leur est proposé n'est pas bon, car la quantité de matières qu'ils stockent est faible. Le prix est alors bloqué une deuxième fois par en bas.

Les collecteurs supportent donc l'ajustement des prix. Or ils ont un stock précaire qui ne peut grossir indéfiniment. Là où les opérateurs plus grands peuvent continuer à acheter en espérant revendre lorsque les cours auront monté à nouveau, la seule possibilité qu'ils ont est de cesser la collecte. Ceci a des conséquences sur le service aux territoires, sur l'alimentation de la filière, sur la régularité et la constance des capitaux : les camions qu'il faut continuer à entretenir, à payer, le réseau commercial qui ne vous voit plus passer pendant deux mois... Cela rend tout calcul, et donc tout investissement, hautement hasardeux et en pratique, quasiment impossible. C'est une position très fragile.

agriculteurs ne soient plus les variables d'ajustement – car c'est sur le maillon le plus faible qu'on fait reposer la guerre des prix. (…) Pour être sûr qu'ils ne vendent pas à perte, nous faisons la proposition d'inverser le contrat : désormais, ce sont les agriculteurs qui font la proposition du prix, à partir des indicateurs de coûts de production – et la chaîne de valeur va se recharger à partir de cette proposition de prix, [discutée] en interprofessions. Mais pour arriver à cela, il faut que la loi change, c'est là tout l'enjeu ». Serge Papin, PDG du groupement coopératif Système U, auteur de « Et maintenant, on fait quoi ? Regards d'un entrepreneur », (Le Cherche midi, 2014). Déclaration sur France Culture le 27 février 2018, https://www.franceculture.fr/emissions/linvite-des-matins/agriculture-comment-definir-le-juste-prix

D. Filière des ferrailles - modèles de développement

Nous voudrions établir que les modèles de développement et les stratégies de chaque segment sont similaires, quoique avec des marges d'action différentes : il s'agit bien d'une filière cohérente et pas d'acteurs épars.

1. La diversification

La diversification est la recherche d'autres marchés, d'autres matières. La plupart des grands acteurs interviennent sur plusieurs filières de traitement de déchets (métaux, cartons, verre, déchets industriels banals [DIB]).
Sur le plan de la structure de production, ils recherchent aussi un développement externe, par le rachat d'autres opérateurs, selon plusieurs modèles (alliance, absorption…).

Enfin, les acteurs multiplient les modes de collecte : on a vu qu'il y avait l'apport volontaire, mais beaucoup développent la location de bennes, qui sont mises à disposition pendant un certain moment auprès des chantiers, et ramassées au fur et à mesure de leur remplissage. Le troisième mode est la collecte « au premier kilomètre », c'est-à-dire à domicile, au gré d'une tournée de chine, assurée essentiellement par les voyageurs.

2. La capitalisation

La capitalisation est d'abord simplement la question de l'accès au crédit bancaire. D'autres acteurs importants jouent le jeu de la finance, visent l'entrée en Bourse pour essayer, précisément, de contourner le recours aux banques. La capitalisation, c'est aussi l'investissement dans des équipements : machines de production, sécurisation des sites.

3. La sécurisation institutionnelle de la position

a. Une forte exposition à la concurrence

Les acteurs économiques cherchent la prévisibilité de leur activité, de façon à pouvoir calculer leurs investissements, leur progression, piloter leur entreprise.

Ceci est posé de façon particulière dans cette filière, puisque du fait des besoins techniques en haut de filière, la régularité de l'activité se trouve être une compétence essentielle. En effet,

les machines dont se trouvent dotés les opérateurs les plus importants exigent, pour leur bon fonctionnement, des quantités régulières.
Ce principe de fonctionnement laisse les acteurs exposés à une forte concurrence directe entre eux. Il leur est donc utile de sécuriser leur position par le développement d'importantes compétences de gestion et d'administration, de veille voire de lobbying. Là encore, si le principe est adopté par tous, les formes en sont très diverses.

b. Investir dans la compétence administrative

La sécurisation institutionnelle décrit le fait que beaucoup d'acteurs, surtout dans le haut du schéma, ont acquis de la « compétence ». Ils se sont assurés le concours de collaborateurs capables de monter des dossiers d'agrément, de financement, de demande d'aide ; d'assurer une veille institutionnelle, juridique ou de marché ; sans oublier les compétences commerciales… Toutes sortes de compétences que l'on peut chercher à intégrer, ou bien auxquelles on recoure en externalisant.

c. Les bénéfices de la conformité

Car la possibilité d'être aux normes ouvre l'accès aux marchés publics. C'est donc une compétence très importante, non seulement pour obtenir l'agrément, mais aussi pour l'utiliser de façon à produire un discours adapté. C'est une compétence importante que les acteurs du bas du tableau – les collecteurs – ont du mal à acquérir : exerçant sous forme d'entreprise personnelle, ils disposent de peu de moyens pour se développer. Il n'existe pas non plus, pour ce segment, de syndicat professionnel susceptible d'apporter un tel appui. Enfin, bien souvent, les acteurs qui interviennent auprès de ces travailleurs ont des missions sociales (liées au logement, principalement), et donc une connaissance superficielle des activités économiques de ce type, en tout cas guère la possibilité d'en lire les enjeux.

d. La sécurisation sociale

Nous pouvons aborder ici une question qu'on ne peut éviter : la sécurité du segment des collecteurs est assurée socialement. C'est-à-dire que lorsque leur activité est devenue non rentable parce que les prix ont trop baissé, ils cessent la collecte, et ils se trouvent alors aux minimas sociaux, au RSA. Bien sûr, ce n'est pas exactement la même démarche qu'exposée précédemment, c'est-à-dire l'achat de compétences qui permettent de se développer en assurant une sécurité institutionnelle, mais c'est en tout cas le rôle que cela joue objectivement. La collectivité assure ainsi que la force de travail reste présente, et peut être remobilisée plus tard.

E. Filière des ferrailles - une législation récente

L'évolution de la législation est un des éléments importants de la pression subie par tous les acteurs, à quelque niveau qu'ils se trouvent, et avec laquelle ils ont dû composer depuis vingt ans.

Cette évolution rapide a pu avoir des effets positifs en termes de modernisation des exploitations, d'efficacité environnementale et d'indépendance nationale sur le plan de l'approvisionnement en matières premières. Mais elle a pu aussi mettre en difficultés les acteurs, les exposer, de par l'importance des investissements nécessaires, à la faillite (c'est-à-dire au rachat), à la recapitalisation (accompagnée de licenciements) ou à la précarité (puisqu'à chaque étape, ils se sont trouvés d'abord très exposés au risque juridique et social).

Sur certains points, des adaptations voire des remises en question et des retours en arrière sont encore pensables. En quinze ans, les habitudes ne sont pas partout prises. Ainsi, la discipline nécessaire au principe de l'apport volontaire n'est pas acquise, et de nombreuses réflexions sont menées sur les moyens – pédagogiques – d'améliorer le tri effectué par les particuliers. De même et surtout, les conflits persistants autour des bennes ferrailles des déchèteries montrent assez que le service public n'est pas parvenu à s'imposer face aux acteurs privés de la collecte.

Cette évolution n'est pas terminée, et pour en revenir au premier schéma, le segment sur lequel s'ajuste le prix est le moins structuré à ce jour. Si nous considérons que ce segment ne disparaitra pas, mais que son organisation actuelle est cause de multiples désordres, environnementaux, économiques et sociaux, on doit poser la question de la forme souhaitable qu'il pourrait prendre, et de la légitimité de divers acteurs, publics ou privés, à intervenir.

Ce court exposé doit faire voir que plusieurs acteurs sont susceptibles d'intervenir pour modifier l'organisation actuelle de ce segment : les groupes industriels les mieux dotés en capital, les acteurs de l'ESS, les pouvoirs publics, sans oublier les collecteurs eux-mêmes… Le jeu qui s'engage devrait modifier le paysage dans les années qui viennent.

F. Filière des Véhicules Hors d'Usage

Sur ce plan, la filière de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) peut être un exemple de fermeture achevée : la réglementation est complète, et le nombre de centres agréés est fini. Même si une part importante de la matière continue à passer par des filières « non réglementaires », ses acteurs sont très fortement exposés au risque juridique, et sans espoir de « raccrocher » au cadre légal… D'autre part, les efforts faits par les acteurs de la filière ne leur semblent pas avoir été suffisamment payés de retour puisque cela n'a pas permis d'apporter beaucoup plus de matière…

II. POURQUOI LES PROBLÈMES NE SE RÈGLERONT PAS SEULS

A. Un segment nécessaire

Un service de collecte est utilisé, sollicité, fonctionne plutôt bien en tant que service, et va probablement demeurer. Les collecteurs actuels, en l'occurrence les voyageurs, ont le savoir-faire, l'équipement nécessaire, et un réseau d'information efficace. De ce fait, sa disparition, par épuisement et concurrence des autres modèles, nous parait hautement improbable, d'autant qu'elle produirait en sus des désordres dans l'approvisionnement. Par contre, comme nous l'avons vu précédemment, le modèle actuel peut connaître des développements et d'importants changements de forme.

B. Une activité attractive

Il est manifeste que certains travaillent à cette activité toute l'année, depuis des années. On peut ajouter à cela la quantité encore très importante des ferrailles issues des VHU qui échappent aux centres agréés[3], et dont on peut donc faire l'hypothèse qu'elle reste un filon d'activité relativement viable.

3- Quant aux démolisseurs non agréés, il est impossible à ce stade d'en évaluer la quantité mais selon les chiffres disponibles, ils traitent encore 30% des véhicules, sur un total d'environ 1,5 millions de véhicules retirés du parc roulant chaque année. Source : Balet, JM, Gestion des déchets, Ed. Dunod, 2017, p.286

C. Un développement endogène impossible

Troisièmement, par contre, le développement endogène ne parait pas possible. L'activité est fragile, nous avons vu que le prix est très volatile et que les acteurs n'ont sur lui aucune prise, tandis que les collecteurs sont très exposés, juridiquement et socialement.

On ne peut oublier les dégâts sociaux pour une communauté qui est laissée dans l'ombre, sans cesse rappelée à l'ordre, exposée à divers risques juridiques sans pouvoir se développer et donc souvent condamnée… Exerçant un métier sans prestige, la question de la réputation est une préoccupation partagée, là encore, par tous les acteurs de la filière. Sur le plan économique, cela leur rend la tâche impossible pour accéder au foncier, à la formation, à l'investissement par le recours au prêt bancaire… De ce fait, les acteurs de ce segment ne peuvent pas investir seuls, se développer seuls, élaborer une stratégie complètement seuls : il est tout à fait clair qu'il faut une intervention à leurs côtés, à proprement parler un accompagnement.

III. PRINCIPAUX DÉSORDRES DE LA FILIÈRE

Ce fonctionnement général produit un certain nombre de désordres, qui sont en réalité manifestations physiques des contraintes que les ferrailleurs tentent d'organiser. Pour terminer cette première partie destinée à présenter le fonctionnement global de la filière du recyclage des métaux, nous prenons comme entrées les problèmes, ou plutôt les désordres principaux : assurer le service de collecte, stocker, brûler, se déclarer. Dans les faits, c'est bien souvent par ces biais que la question est d'abord posée…

A. Collecter

1. Attendus

- Le service de collecte est un besoin constant, puisque la production de déchets est elle-même constante ; les particuliers ne peuvent pas faire eux-mêmes le traitement.

- Les industriels, pour la plupart, estiment que ce segment n'est pas rentable, ils l'organisent par le système des bennes en location, mais ne peuvent pas acheter une flotte de camions pour aller chercher la matière « au premier kilomètre ». C'est une activité pour laquelle ils n'ont pas trouvé de modèle, et ce sont bien les collecteurs qui le font.

- Enfin, la valeur de la matière est inconstante, et le service de collecte, en certaines circonstances, s'interrompt.

B. Stocker

1. Rationalité du stockage

Le problème du stockage des ferrailles, matière polluante (mais pas considérée comme dangereuse[4]) se pose de deux manières très différentes :

- le stockage est considéré comme un désordre paysager et sanitaire ;
- le stockage est économiquement rationnel, si l'on considère les contraintes générées par le fonctionnement de la filière .

4- Circulaire : http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/10721

2. Peu de solutions pour l'investissement

Cette tension entre diverses exigences appelle des investissements, pour dissimuler ou fondre les installations dans le paysage, et réduire les nuisances pour les habitants. Mais les acteurs qui pourraient intervenir semblent bloqués.
L'investissement public est considéré par plusieurs acteurs comme illégitime. Les collecteurs individuels eux-mêmes semblent avoir beaucoup de difficulté pour accéder au crédit bancaire, ainsi qu'au foncier.
Enfin, il ne semble pas que la branche, aujourd'hui, intervienne en aucune manière sur ce segment, pour aider ses membres à investir et à se développer.

3. Une organisation collective difficile

Ajoutons enfin que le collectif ne semble pas être, sur ce point, une piste simple. L'accumulation de capital pour disposer de capacités d'investissement est limitée car leur organisation collective est rendue difficile par le fait que les relations sont

très complexes, sur plusieurs scènes, les voyageurs pouvant se trouver à la fois voisins, collègues, familiers…

C. Brûler

Les brûlages de câbles destinés à dégager les fils de cuivre de leur gaine en plastique sont un des désordres le plus sensibles.

De plus, le cuivre brûlé est de plus en plus souvent refusé par les grossistes. Mais le procédé reste simple à mettre en œuvre, et certains grossistes, parfois venus de loin, continuent à acheter à un prix trois fois supérieur aux câbles non dénudés.

Les collecteurs sont donc hésitants sur la conduite à tenir. Ils ont besoin de vendre le cuivre à son meilleur prix, mais sont sensibles aux dangers sanitaires. Les collecteurs se montrent donc généralement preneurs de solutions techniques qui permettraient de dénuder les câbles de façon mécanique.

D. Se déclarer

Les dispositions qui régissent les statuts adoptés par les opérateurs, particulièrement ceux de travailleur indépendant ou de créateur d'activité font l'objet de modifications substantielles au moment même où cette étude est rédigée- La déclaration n'est pas simple, il y a de nombreux à-coups ainsi que des effets de seuil. Cette complexité produit de nombreux aller-retour avec le statut de demandeur d'emploi… Nous pouvons toutefois donner quelques points de vigilance :

- Les voyageurs doivent trouver eux-mêmes les modalités de leur organisation collective ;
- La déclaration des revenus entrainera des cotisations qui s'ajouteront au prix de leurs prestations, mais ils ne pourront pas la répercuter sur leurs clients industriels ;
- Le développement des compétences liées aux fonctions d'administration et de développement n'est pas organisé, ni rémunéré.

IV. CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

Au démarrage de cette étude, le sentiment que c'en serait fini, à terme, avec cette activité traditionnelle des voyageurs, était bien présent. Les développements de la législation et la puissance des nouveaux opérateurs publics et industriels semblaient condamner une activité considérée comme essentiellement opportuniste. Cette première partie a permis de mesurer à quel point cette perspective est incertaine : le segment de la collecte de proximité est toujours nécessaire à la filière, tandis que la menace qui pèse sur ce service vient plutôt du fait que les conditions de son exercice sont plus difficiles.

Pourtant, des ferrailleurs s'installent et se développent. En deuxième partie, suivant les fils tissés dans la première, nous donnons la parole à deux entrepreneurs. Nous les entendons raconter leur installation, entre mécanisation et investissements, inflation réglementaire et développement de compétences, mais aussi désir de bien travailler et de réussir.

CHAPITRE 2. S'INSTALLER POUR BIEN TRAVAILLER

Cette deuxième partie va à la rencontre de deux exploitants situés au niveau intermédiaire appelé « ferrailleur ». Ils agrègent les matières récupérées par les collecteurs, effectuent un tri supplémentaire et les préparent pour l'échelon suivant, le traitement par les grossistes. Ici, la relation commerciale est essentielle, tant en aval dans le rapport à une myriade d'opérateurs de toutes tailles et de tous types, qu'en amont avec des grossistes pour qui il faut commencer à intégrer sérieusement la problématique du transport.

Il s'agit d'entreprises qui suivent le modèle classique du développement. C'est lui que l'on a en tête lorsqu'on parle d'installation : emplois salariés, emprunts bancaires, constitution d'un capital… Nous avons rencontré et suivi ces opérateurs à des moments propices à en faire le récit : la société de ferraillage est contrainte de déménager de son site historique et en a profité pour rationaliser l'ensemble de son organisation ; le centre VHU, quant à lui, est prêt à récolter les fruits de sa mise aux normes, à l'heure où l'ensemble des opérations liées à l'immatriculation des véhicules passe de l'administration préfectorale aux opérateurs de la filière.

Les deux entrepreneurs que nous avons étudiés dans cette partie, dans leurs ambitions comme dans leurs stratégies, nous semblent des entreprises somme toute standard - à part un manque total de formation et d'accompagnement, qui les laissent bien seuls. Sans doute se trouvent-ils tout de même dans une situation paradoxale : ceux qui se lancent dans un développement artisanal, que ce soit en ferrailles ou en vhu, s'autorisent d'une loi qui ne parvient pas à s'appliquer entièrement. En effet, ils doivent respecter un système de normes contre la promesse d'une captation du marché, mais en réalité, les filières illégales persistent. Non pas parce que les entrepreneurs sont des trafiquants, mais parce que la filière a volontiers recours à eux lorsqu'il s'agit de se réguler elle-même. Dans ces conditions, ils subissent la double peine d'une fuite en avant des investissements, sans la perspective de pouvoir un jour exercer tranquillement, et d'avoir une place dans la filière.

On le voit, les leviers de l'investissement sont aux mains des plus grands groupes, qui sont de surcroît en mesure d'organiser le marché : les constructeurs de voitures, par exemple, sont aussi ceux qui dictent les conditions de leur récupération en bout de chaîne. Ils conduisent une stratégie industrielle sans considération pour les autres acteurs plus petits. Et c'est ainsi que toute hausse du niveau des normes environnementales contribue aussi, objectivement, à augmenter la pression sur les investissements, à aiguiser la concurrence, à fragiliser les plus petits. Quant à l'intervention publique, elle est en de rares cas un recours pour accéder au marché, mais elle est rendue d'autant plus difficile que ce monde est méconnu, voire objet de fortes préventions. On ne peut considérer comme un hasard ce fait qu'il s'agit d'une population largement discriminée qui se trouve à ce point où l'activité est la plus difficile et la plus trouble.

D'ailleurs, les acteurs ne demandent pas d'action de type « discrimination positive ». Il est clair, de toute façon, que les rapports politiques actuels ne la leur feraient pas obtenir. Mais on peut noter plusieurs suggestions en faveur d'une politique véritablement économique, qui passerait par la possibilité d'un développement progressif.

Tranquillité, possibilité d'anticiper, développement à terme, les demandes des acteurs sont les mêmes que dans bien d'autres métiers de même rang. Ni aides directes, ni équipements collectifs, ce qui est espéré est la possibilité d'une installation progressive.

Il ne faut pas oublier enfin – nous l'avons vu en premier chapitre de cette partie – que beaucoup de ferrailleurs (et en général tous les plus jeunes) ne sont pas dans une perspective d'installation immédiate, ni d'investissement lourds. Ils ferraillent entre autres activités. Pour eux, la fermeture du marché par une hausse des normes, et une répression corrélative, les priverait d'une importante source de revenus. Il est normal que les acteurs installés réclament que l'on sécurise leurs investissements en réprimant la filière non réglementaire. Mais ne peut-on pas penser aussi à ceux, les plus petits, les collecteurs, qui risquent ainsi de se voir éjectés un jour du système, et qui sont, en attendant, constamment exposés au risque juridique, aux contrôles, aux amendes, à l'opprobre ? Qui fournissent pourtant encore une grosse part de la matière qui alimente la filière industrielle[5] ? Avant de soutenir des politiques visant leur extinction, a-t-on d'abord pensé à leur reconversion ? Aux conséquences économiques et environnementales de la disparition de ce service de proximité ?

Autant il est injuste de forcer les entrepreneurs à respecter des normes sévères si l'on n'est pas en mesure de leur garantir un minimum de prospérité (de tranquillité ?), autant il est hasardeux, au sens fort du terme, de ne poursuivre qu'une politique de répression à l'égard des collecteurs, sans être certain que leur développement ne serait pas, en réalité, bien plus profitable.
Qui, en effet, a le souci de ranger et de récupérer ? Qui en a les moyens ? On voit fleurir ici et là d'heureuses initiatives

5- Le rapport Ademe de l'année 2013 note : « l'année 2012 enregistre une baisse de 20,2 % du nombre de véhicules pris en charge par les acteurs agréés, due en grande partie par la fin de la prime à la casse, à la conjoncture économique délicate en France et à l'international ainsi qu'à la persistance de l'activité illégale. Ainsi, 1 209 477 VHU ont été déclarés être pris en charge en 2012 par les centres VHU, ce qui représente 57 % du gisement estimé de VHU. Ce taux de couverture est en baisse d'environ 14 % par rapport à 2011 (66 % en 2011) ». Op.cit. p.41

citoyennes pour réduire les « points noirs écologiques », les décharges sauvages, récupérer les épaves abandonnées… Mais ces groupes de bénévoles n'ont généralement pas le matériel, ni l'expertise, et surtout, ils ne semblent pas à la hauteur de la tâche qui consiste à remettre dans un circuit vertueux l'immense production contemporaine de déchets ! Il faut pour cela une myriade d'acteurs occupés chaque jour, selon diverses modalités – y compris les moins rentables.

Améliorer l'accompagnement et la formation, compléter le parc d'outils mécaniques, aménager des aires de travail, ouvrir la possibilité d'une installation progressive : ce sont donc les pistes qui seront explorées dans la dernière partie de cette étude.

Mais il est nécessaire de s'approcher à présent des collecteurs de matière « au premier kilomètre », pour comprendre les formes adoptées par leurs activités, et ainsi calibrer avec soin les réponses proposées.

Cette deuxième partie se présente sous la forme d'un dialogue entre des acteurs de la filière, organisé par l'auteur à partir d'extraits d'entretiens enregistrés : il est difficile d'en donner ici une synthèse.

CHAPITRE 3. LA COLLECTE AU PREMIER KILOMÈTRE

La première partie de l'étude a présenté un schéma global de la filière du recyclage des métaux et ferrailles. Elle a permis de situer les collecteurs en son sein, à une place particulière et nécessaire à la fois. La deuxième partie a permis de voir comment, lorsqu'un entrepreneur développe son activité, il doit se déployer sur les plans techniques et administratifs ; comment, bien souvent, il pilote seul – ou en couple - ce développement.

La troisième partie s'approche du collecteur du « premier kilomètre », avec une question principale : comment aider à un développement qui lui permettrait de gérer mieux les désordres contemporains liés à son activité ? Et corrélativement, elle pose cette question fondamentale : de quel développement parlons-nous ? Ou plutôt : de quel développement parlent-ils ?
Nous présentons d'abord une analyse visant à positionner au plus juste l'offre considérée, en termes d'accompagnement au développement des TPE. Puis nous reprenons les principaux points de désordres qui ont été à l'origine de cette étude, afin d'ajuster des réponses possibles.
Auparavant, nous reprenons rapidement les points de départ de la commande, augmentés des réflexions issues des deux premières parties.

I. PROBLÈME ET BESOINS

Les gens du voyage ont une activité historique de récupération de ferrailles à fin de revente au sein d'une filière industrielle. Cette dernière s'est structurée au cours des années récentes, à un rythme très élevé :

Cette histoire récente a bouleversé les conditions d'exercice des entrepreneurs gens du voyage, qui sont situés essentiellement sur le segment de la collecte « au premier kilomètre ». Nombre de marchés leur ont alors échappés du fait de la concurrence d'acteurs mieux dotés en capitaux, voire d'acteurs publics. L'évolution des normes les a exposés très fortement aux risques juridiques et fiscaux. Il en découle de nombreux désordres, et conséquemment une accentuation des discriminations sous diverses formes.

A. Désordres contemporains

1. Stocks de ferrailles

La collecte au porte à porte est faite en petits camions d'une capacité de 1Tonne, tandis que les grossistes n'acceptent de venir que pour 10T ; les stockages de matière peuvent donc attendre deux semaines pour ce seul élément logistique, si les cours ne sont pas instables… Or, ces stocks doivent être conservés à proximité pour des raisons de sécurité. De ce fait, ils causent aux entrepreneurs des problèmes avec les riverains, les communes, et bien sûr les autorités chargées de l'environnement, car ces matières sont polluantes.
Il faut encore préciser sur ce point que l'accès au foncier reste très difficile pour les gens du voyage,
Enfin, le coût de tels aménagements est l'objet d'incertitudes de la part des acteurs (notamment des collectivités).

2. Brûlages

Parmi les métaux récupérés, le cuivre est celui qui a le plus de valeur. Il existe des machines capables de dégager ces fils de leurs gaines par action mécanique, et d'un investissement relativement modéré. La conscience est très vive des méfaits de ces brûlages. Cette pratique est d'ailleurs interdite. Ceci place une activité traditionnelle des gens du voyage dans le registre du trafic, et renforce les préjugés à leur égard.

3. Problèmes de gestion et d'administration

Les rapides évolutions industrielles et de la réglementation ont fait émerger une nouvelle fonction dans la filière, y compris dans son segment « collecte », celle de la gestion et de l'administration d'entreprise. La plupart des collecteurs n'ont pas estimé avoir la

capacité à acquérir ces compétences, et sont donc demeurés dans des activités déclarées au minimum, ou en butte à des nombreux tracas dus à des erreurs.

Certains, pourtant, ont investi en compétences et en outils. Il s'agit notamment de quelques femmes, qui ont trouvé l'énergie et une place dans les entreprises, par ailleurs très masculines[6]. Nous pensons donc disposer aujourd'hui d'une clé décisive pour aider à la fois certaines femmes dans leur insertion professionnelle, reconnaître les compétences acquises par celles qui sont aujourd'hui gestionnaires, et permettre le développement des entreprises. L'accès à la conformité réglementaire est en effet le verrou de tout développement contemporain.

6- Ces fonctions semblent aujourd'hui très nettement genrées, ce qui n'empêche pas que des hommes puissent aussi être concernés par d'éventuelles actions, ni surtout que la question du genre elle-même ne puisse être traitée au sein des entreprises, afin tout à la fois de respecter les habitudes actuelles, et de permettre à chacun de mieux situer les différences entre les fonctions, les rôles, les compétences et les droits.

4. Concurrence pour la récupération de la matière

La multiplication des conflits sur les déchèteries, dans ce qui apparait comme un effet de la forte concurrence entre systèmes de collecte au « premier kilomètre[7] » est un point de préoccupation majeur à l'origine de cette étude. Le problème est posé, d'une part, en termes de diminution des revenus des ferrailleurs indépendants, et d'autre part en termes de coûts techniques et sociaux pour les syndicats gestionnaires, les opérateurs et les territoires.

En l'état actuel des débats, conduits sous haute tension sociale et politique, les acteurs cherchent au minimum des arguments et des explications afin de faire refluer les discours « culturalistes » discriminants qui attribuent les disputes à une supposée tradition « parasitaire », et en déduisent des solutions sécuritaires. Car les professionnels reconnaissent la vanité de ces réponses, et demandent des prises objectives pour le changement. Sans cela, cette concurrence, qui se manifeste par des conflits, qui eux-mêmes peuvent finir par chercher leur règlement dans des arrangements locaux[8], demeure incompréhensible et alimente les chroniques de faits divers, les drames humains et le racisme.

7- Pour rappel : 1/ collecte à domicile, 2/ location de bennes sur les chantiers ou 3/ apport volontaire aux centres de collecte.

8- Par arrangements, nous désignons essentiellement des accords de gré à gré pris sans le passage par une délibération publique, où l'ensemble des éléments d'une situation auraient pu être débattus et une solution supérieure en qualité et en ampleur aux positions de départs aurait pu être trouvée. Il ne s'agit pas à proprement parler de corruption mais d'un accord trouvé entre acteurs sur fond de lassitude et de préservation des règles officielles. Il ne s'agit pas de briser les règles, mais plutôt d'en chercher une application raisonnable.

5. Paralysies réglementaires et de la gouvernance

Les solutions à ces divers problèmes, principalement ceux liés aux stocks de ferrailles - qui relèvent de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) - doivent faire l'objet d'accords de gouvernance, et initier parfois des interventions réglementaires. Nous identifions notamment la nécessité d'introduire une notion de progressivité dans la réalisation des investissements, qui ne dispose pas aujourd'hui de base légale claire. En l'état actuel des choses, les investissements sont hors de portée des acteurs, et les pollutions continuent… La situation est bloquée.

Par ailleurs, toute intervention en faveur d'une population particulière ou d'une catégorie d'entrepreneurs génère d'importants débats au sein de la population, ainsi qu'au sein de la filière. La construction d'un accord politique doit faire l'objet d'une attention particulière, sans quoi aucun progrès ne sera réellement possible.

Enfin, le statut des entrepreneurs, et notamment la fluctuation de leurs revenus et la capacité à se projeter dans l'avenir, est conditionné par le fonctionnement d'une filière qui leur demande une très grande flexibilité.

La combinaison de ces actions poursuit l'objectif global de poser les conditions d'un développement durable des activités des gens du voyage, et leur inscription légitime dans la filière du recyclage de la ferraille. Le problème essentiel est que, faute de conditions satisfaisantes pour un développement et les investissements nécessaires, les opérateurs restent très exposés aux fluctuations d'une filière. Ceci génère des désordres environnementaux, économiques et sociaux.

6. Dénouer les discriminations par le développement

L'étude cherche à dénouer des fonctionnements qui produisent ces problèmes, et à dessiner des pistes qui puissent contribuer à sortir les gens du voyage de la forte exposition sociale à laquelle ils sont livrés. Le prisme adopté par l'étude prend au sérieux l'objectif de la sortie des stéréotypes qui enferment une population dans une lecture exclusivement culturelle, quand il s'agit pour une très large part de questions d'organisation institutionnelle et de développement économique.

L'étude socioéconomique permet d'établir que les conditions d'exercice de l'activité de récupération de ferrailles par les gens du voyage les exposent fortement à la désapprobation sociale. Le fonctionnement de la filière industrielle du recyclage ne leur permet pas un développement et induit au contraire des désordres nouveaux. Depuis une vingtaine d'années, l'évolution conjointe de la législation environnementale et sociale, ainsi que la professionnalisation des acteurs industriels et publics a été très rapide. Cela a demandé aux entrepreneurs des investissements qu'ils n'ont pas été en capacité de faire.

Plusieurs phénomènes se sont ainsi conjugués pour donner aux gens du voyage, exerçant dans ce segment de la filière, une mauvaise image.

L'analyse conduit à dénouer les fils de cette discrimination indirecte, pour reporter la responsabilité des désordres sur d'autres points qu'une supposée « culture tsigane du trafic ». Il ne s'agit pas de dénoncer des injustices, mais d'amorcer les conditions d'un développement. Les outils pour cela relèvent de la formation, de la communication mais aussi des conditions minimales nécessaires à une capitalisation.

II. POSITIONNEMENT DE L'OFFRE DE SOLUTIONS

A. Formation, insertion ou accompagnement ?

1. Formation

Il est manifeste que, parmi les acteurs de la filière, et même en y ajoutant leur entourage social et politique, bien peu sont capables de décrire les évolutions, et encore moins de leur donner un sens un peu stabilisé. Les administrations locales n'apparaissent dans les récits que comme des acteurs parmi d'autres, sans prise sur les cours de la bourse et les relations commerciales ; aucun acteur professionnel ne semble s'être organisé pour transmettre son propre savoir de niche aux autres mais tous fonctionnent au contraire plutôt par des rapports de force ou des négociations de gré à gré.

Et si de fait, on relève bien quelques recours à la formation, c'est essentiellement sur des points techniques : conduite de véhicules, usages de machines, manipulation de produits, maîtrise des logiciels. Souvent, ces formations sont obligatoires pour obtenir un agrément.

2. Insertion

Qu'ils soient pluriactifs ou qu'ils travaillent ordinairement pour la filière industrielle du recyclage, les voyageurs se voient souvent proposer des actions d'insertion. Ils y sont d'ailleurs appréciés, montrant des capacités importantes d'autonomie dans le travail et de nombreuses compétences techniques.

Mais l'objet des actions d'insertion, et particulièrement des chantiers, n'est pas de mobiliser de bons travailleurs, il est de donner un cadre qui permette d'accompagner les personnes dans leur parcours de vie et leur parcours professionnel.

Les voyageurs ne sont pas typiquement dans ces cas. De ce fait, ils considèrent donc plutôt ces contrats d'insertion comme des « petits boulots », pour lesquels ils sont déjà habiles, et qui ne leur apportent pas ce qu'on en attend officiellement. C'est un usage décalé de l'insertion.

3. Accompagnement

Les constats précédents orientent donc la description de leurs besoins vers l'accompagnement. En effet, nous avons dit qu'ils disposent de l'essentiel des compétences techniques, et d'une partie des ressources pour exercer ; nous avons dit aussi que personne ne se trouvait clairement en mesure de les « former » à un métier sujet d'importantes et rapides évolutions sur tous les plans… Leur situation est donc mieux décrite en termes de création d'entreprise : il s'agit surtout pour eux d'organiser des compétences et des ressources existantes.

B. Caractérisation des TPE

Les conditions particulières dans lesquelles se trouvent les très petites entreprises produisent quelques caractéristiques que nous pouvons présenter en quatre points. Ils ne sont pas foncièrement différents, chez les voyageurs, des caractères que l'on peut trouver chez d'autres populations se trouvant dans la même situation économique, et devant de ce fait arbitrer les mêmes dilemmes.

1. Caractère 1 : imbrication des sphères privées et professionnelles

Dans les très petites entreprises, la forte imbrication entre les sphères privées et professionnelles peut se lire tant dans la cohérence des lieux que dans les rythmes de travail et dans la cohérence globale des projets de vie et professionnels. Cette imbrication est à la fois l'une des motivations profondes du projet de création d'activités, mais aussi une de ses difficultés concrètes. C'est un élément qui doit être pris en compte au moment de dessiner les contours d'une intervention pédagogique.

2. Caractère 2 : prudences

La forme particulière de ces entreprises doit permettre de la dégager des attendus ordinaires en matière de développement qui sont, en résumé, le développement d'une PME ou bien l'abandon de l'activité et le choix d'une autre orientation professionnelle. Or les entrepreneurs dont nous parlons ici ne sont pas sur ces modèles. Ils n'en ignorent pas l'existence, mais ne souhaitent pas ou ne pensent pas pouvoir s'y conformer.

3. Caractère 3 : faible intégration symbolique à la filière

Logiquement, en ce qui concerne les espaces de ressources, nous parlons ici de trouver d'autres lieux que des « centres de conseils » institutionnalisés et repérés. La demande n'est pas de trouver des modèles de projets « clé en main » mais d'être accompagné sur un chemin long et socialement sinueux ; elle n'est pas de recevoir une aide « décisive » mais de trouver constamment quelqu'un avec qui travailler lors de tous ces moments où il ne s'agit pas de « décision », de « basculement », de « prise d'autonomie » mais d'un accompagnement, d'une présence, d'un soutien.

Les collecteurs du premier kilomètre font un travail que ne font pas les autres. Nous n'avons pas un tableau dans lequel certains sont « in » et d'autres sont « out ». Mais pour autant, les mêmes modèles ne peuvent pas s'appliquer indifféremment à tous.

4. Caractère 4 : inventivité

Les entrepreneurs de longue date que sont les ferrailleurs continuent à ne pas les solliciter les dispositifs d'accompagnement des entreprises. Ou à ne pas pouvoir le faire. C'est donc qu'ils répondent à un autre modèle. Rappelons-en les caractéristiques que nous avons pu déceler :

- Pas de désir évident de développement car la pertinence

économique et technique du modèle proposé – la PME - ne fait pas l'unanimité ;
- Un lien fort du projet professionnel avec un projet de vie – personnel ou familial.

Nous en appelons donc à conclure qu'il ne faut pas que l'accompagnement ait pour but d'amener les gens à se rapprocher de modèles qui ne conviennent pas.

De tout cela, nous voulons tirer les conclusions suivantes :
- Des améliorations du système économique sont nécessaires, essentiellement ce qui oblige à dégager de trop importantes capacités de financement.
- Il faut aussi prendre au sérieux les analyses et les stratégies des acteurs qui ne désirent pas jouer le même jeu, ou bien qui ont compris que les rapports existants leur étaient durablement défavorables, et qu'ils devaient donc plutôt inventer de nouvelles formes de développement. Il faut reconnaître qu'il existe un autre modèle de développement spécifique à certaines entreprises : les TPE. Et que l'accompagnement qui leur est nécessaire est aussi différent

C. L'accompagnement comme un droit

En tant que maillon de la chaîne de récupération de la matière, les collecteurs sont un segment stable. Les acteurs aujourd'hui considèrent volontiers ces formes d'activité comme vouées à disparaître sous la poussée du développement industriel, qui va raffiner ses méthodes pour capter toute la matière. C'est faire peu de cas d'évidentes limites technologiques et logistiques, et un modèle de récupération complète de la matière qui pourrait se passer des collecteurs au premier kilomètre n'a pas encore été trouvé. Ni les déchèteries, ni les grossistes ne sont, à ce jour, capables d'assurer cette fonction. La collecte est encore nécessaire : elle peut changer d'opérateurs, mais en tant que tel, c'est un segment stable et intégré au fonctionnement de la filière.

La question de leur installation est celle de l'organisation de ce segment d'activité, pas celle de l'évincement de certains acteurs. On doit se demander comment améliorer leur situation, notamment sur le plan administratif, plutôt que de les mettre étourdiment en demeure de satisfaire à de nouvelles conditions particulièrement difficiles à mettre en œuvre.

C'est ainsi que nous proposons de situer l'accompagnement des entrepreneurs : comme un droit qui vient aider à assumer ses devoirs.

CHAPITRE 4. FAVORISER ET ACCOMPAGNER L'INSTALLATION DES ENTREPRISES POUR RÉDUIRE L'EXPOSITION SOCIALE DES VOYAGEURS

Nous souhaitons finir cet exposé avec des prises pratiques pour les acteurs sociaux intéressés à l'évolution de l'activité de ferraillage. Elles sont essentiellement une exploration et un travail de préfiguration technique de suggestions et d'idées recueillies auprès des acteurs.

Nous reprenons ici les principaux points discutés au cours des pages qui précèdent, pour donner matière à travailler sur les thèmes suivants : l'accompagnement, la collecte, le stockage, la formation aux compétences administratives, l'intervention sur les conflits de concurrence, ainsi que les évolutions réglementaires et de gouvernance qui sont utiles à la réalisation de ces projets.

I. ACCOMPAGNER

Des propositions existent déjà sur le territoire, mais la question reste ouverte des coordonnées exactes des différents acteurs, sur le sceptre de «l'accompagnement»; c'est donc plutôt un rôle de coordinateur que de véritable opérateur.

A. Forme

- L'accompagnement doit se trouver accessible à plusieurs endroits de l'activité : de l'idée au projet.
- Cet accompagnement a besoin de maîtrise d'œuvre afin de répondre à des demandes, exprimées ou déduites de l'analyse.
- Il doit assurer une coordination dans le temps, sur une entrée professionnelle
- Ceci dessine une fonction de veille, avec une dose de maitrise d'œuvre.

B. Points d'attention

- Il faut donc avant toute préconisation pratique une phase d'analyse préalable.
- Il ne faut pas négliger les modes informels de coopération (culture, ateliers, occasions non formelles de rencontres)[9]
- Soutenir un réseau diversifié et faire sortir aussi d'une approche « voyageurs » ou « sous prolétaires » enfermante.

Ce qui importe est de se rendre compte que différentes approches se trouvent complémentaires, et que celui que propose l'accompagnement de projet n'est pas une critique des actions des autres acteurs mais un appel à compléter le dispositif, au service du dynamisme socioéconomique des territoires et des projets des personnes.

9- Cette fois-ci, l'exemple ne nous vient pas du logement, mais de l'agriculture : lors d'un colloque organisé par l'association Solidarité Paysans, Elisabeth Saint Guily présente une étude sur les exploitants qui s'adressent à l'association. Elle remarque que les agriculteurs trouvent ailleurs que dans les dispositifs institutionnels les ressources dont ils ont besoin. Ils font appel à d'autres réseaux que ceux dans lesquels se trouvent les professionnels : les parents d'élèves, les loisirs, les associations... : « il y a beaucoup moins de jugement quand on ne va pas dans un réseau professionnel ». Ils y trouvent des récits de gens qui ont aussi subi des ruptures professionnelles, des périodes de chômage, des ressources pour relativiser et reconstruire. Elisabeth Saint-Guily prépare une thèse intitulée : « Trajectoires de vulnérabilité et de résilience socio-économique : le cas des agriculteurs en difficulté du Nord Pas de Calais »

II. INTERVENIR SUR LA COLLECTE

Nous avons étudié l'hypothèse d'un déplacement de la valeur non plus sur celle du matériau récolté - dont le prix est inconstant - mais sur le service de collecte lui-même qui, lui, est constant.

Pour les opérateurs :

- Le grand avantage de ce déplacement tient à la régularité de l'activité, à la possibilité de calcul et d'anticipation, essentielles en économie ;
- Il soutient de fait des investissements logistiques (véhicules, essentiellement), positifs en termes de développement, à quelque niveau que l'on se trouve dans la filière (pluriactivité ou spécialisation).
- En revanche, il peut venir à l'encontre des pratiques actuelles – et anciennes ! – ainsi que des valeurs professionnelles aujourd'hui valorisées : l'habileté à réaliser des « coups », la maîtrise des différentes qualités de matières[10]...

Pour les territoires, ce déplacement a pour but de s'assurer que les stocks de métaux ne sont pas conservés par les collecteurs :

- Les motifs de l'immobilisation de matières polluantes sont identifiés : soit il s'agit d'attendre un meilleur prix, soit il faut attendre d'avoir agrégé une quantité suffisante pour que le grossiste se déplace.
- Des risques immédiats importants en termes de santé des riverains, de pollution de réseaux d'eau, de sécurisation des stocks relèvent de la responsabilité des territoires.
- Des risques à plus long terme de coûts énormes de dépollution des terrains sont aussi manifestes.

Concernant la collecte des ferrailles, nous pouvons résumer les termes de la question de la façon suivante :

Problématique :

1. Les territoires ont besoin que soit assuré un service de collecte suffisant pour limiter les pollutions liées aux stocks
2. Les collecteurs ont besoin d'une rémunération régulière et de niveau suffisant.

Facteurs d'immobilisation des ferrailles sur les territoires :

1. Volatilité des cours
2. Capacités logistiques (les grossistes demandent qu'on accumule une cargaison suffisante).

Proposition :

1. Un partenariat public / privé qui soit en mesure de soutenir les prix en niveau et en régularité.
2. Un basculement de la rémunération de la collecte sur le service rendu, plutôt que sur la valeur « matière ».

Il peut s'agir de politiques limitées, dans le temps ou d'ans l'espace, et pas nécessairement permanentes :

- Un territoire limité :
  - l'implication d'une collectivité donne un périmètre défini, doté d'une cohérence sur plusieurs plans : présence des différents niveaux d'acteurs de la filière, réseaux environnementaux (eau, vents, par exemple).
  - Cela peut aller jusqu'à une notion de « circuit court »,
- Un temps limité :
  - le département a connu des campagnes de « ramassage des épaves », ou d'interventions sur des décharges sauvages, politiques réitérées par intervalles, mais pas continues ;
  - les distributeurs commerciaux qui sont sollicités dans le modèle que nous présentons se montrent aussi familiers de campagnes limitées et ciblées de promotions…

Le partenariat prend la forme suivante : le territoire et un opérateur économique abondent un fonds qui permet de soutenir un prix régulier et acceptable pour les collecteurs. Ce fond compense le différentiel entre le cours du marché et le prix régulier, acceptable.

10- Les contrats passés jusque-là avec les gens du Voyage, y compris à Nantes, font tout reposer sur le prix de la matière mais ne paient jamais ni le travail, ni le transport… Il semble pourtant possible de dire que le reste de la filière industrielle valorise tout autant la régularité, la quantité... et la prévisibilité ! Cette différence de « valeur » est peut-être une clé importante pour comprendre l'origine des désordres dans la filière…

III. INTERVENIR SUR LE STOCKAGE

Reprenons les principales données de la question des stockages de ferrailles, qui se déclinent en trois catégories :

- désordres paysagers
- rationalité
- capacités d'investissement

A. Désordres paysagers

Clôtures : les stocks sont réalisés en plein air, et cela heurte l'ordre paysager et le sentiment de propreté en même temps que cela expose les entrepreneurs aux regards – et au jugement - de tous les passants ; la mesure minimum consiste à permettre la fermeture sur le plan visuel de ces espaces, à les clôturer voire à les couvrir.

Implantation : le sens commun moderne de l'organisation des espaces, ainsi que son inscription dans les documents d'urbanisme, commandent que les habitations et les activités soient séparées.

B. Rationalité

Le fonctionnement de la filière pousse voire oblige à stocker. Pour alléger cette contrainte, une solution est donc à chercher du côté de la fréquence des collectes et des livraisons aux ferrailleurs et aux grossistes.

C. Capacités d'investissements

Publics : la légitimité des investissements publics est controversée, et contestée par les pairs concurrents. Il y a là une focalisation excessive sur les aides directes, alors que les interventions publiques se déploient en réalité sur d'autres plans. on peut mettre des services collectifs en place – calibrer des politiques publiques de façon à cibler certains types d'entrepreneurs. plutôt que de protectionnisme, on raisonnerait plutôt en termes de « circuits de proximité », ou de « circuits courts[11] ».

Personnels : les revenus des TPE ne peuvent suffire à alimenter des investissements, et ils ne peuvent évoluer à court terme car elles ne sont pas en mesure de fixer elles-mêmes leurs prix, ni à l'achat de matière auprès des propriétaires de déchets, ni à la vente aux ferrailleurs et aux grossistes,

Ils doivent donc recourir, à titre personnel, à l'emprunt. Pour pallier les difficultés dans l'accès au crédit bancaire, on peut chercher des solutions du côté du microcrédit[12]. En général, la possibilité de percevoir des revenus réguliers offre les garanties demandées par les établissements de crédit, ce qui renvoie à deux autres problématiques de la filière : la variation des prix de la matière d'une part, la difficulté administrative de la déclaration de ces revenus. C'est sous cet angle peut-être qu'il convient de soutenir les démarches de déclaration administrative : elles permettent ensuite de justifier de son activité auprès des prêteurs, de les rassurer sur la permanence de l'activité.

Collectif : au vu de la situation sociale des opérateurs, un important travail doit être fait avec eux pour déterminer les formes d'organisation les plus adaptées.

Progressifs : d'autres filières ont su faire face à des difficultés similaires. Dans le domaine de l'agriculture, par exemple, l'accélération des normes a eu lieu il y a longtemps déjà, pour des motifs essentiellement sanitaires.

11- Le circuit de proximité favorise l'économie locale, le circuit court agit sur le nombre d'intermédiaires dans la chaîne – ceux-ci pouvant demeurer géographiquement éloignés.

12- Voir par exemple Frétigné, Hélène, Impact de l'action de l'ADIE auprès des gens du voyage, janvier 2008 ; sur la base d'un partenariat avec la Fnasat : https://www.adie.org/partenaire/fnasat-gens-du-voyage ; ou l'action de garantie bancaire proposée par Auvergne Active http://www.auvergneactive.net/qui-sommes-nous.htm

Les points de compromis restent à étudier pour une éventuelle importation dans la filière du recyclage, mais nous pouvons indiquer que pour l'agriculture, ils sont calibrés selon l'identité des acteurs (plutôt « petits »), et imposent des limites au développement (taille de l'exploitation, accès à la distribution…). Une telle réflexion pourrait faire l'objet d'un travail de la Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage, afin que soit gérée la concurrence ainsi que la possibilité d'un développement qui ne se heurte pas à l'obligation de répondre à l'ensemble des normes en préalable.

IV. MÉCANISER LE TRAITEMENT DU CUIVRE POUR STOPPER LES BRÛLAGES

A. Attendus

Reprenons les principales données de la question des brûlages :

- Il existe toujours un marché et des débouchés pour le cuivre récupéré dans les câbles électriques.
- Même si les ferrailleurs locaux n'achètent plus, d'autres opérateurs venus de territoires externes voire transnationaux opèrent la collecte.
- Le souci environnemental et sanitaire est partagé par les voyageurs
- Ils sont les premiers riverains.
- La mécanisation est aujourd'hui peu adaptée : d'un design peu pratique, ou de modèle industriel
- Cela induit non seulement un investissement trop important mais encore une gestion logistique nécessairement collective…

Il faudrait concevoir une machine de type « granuleuse » de petit format, mobile et peu chère. La granuleuse utilise un autre procédé que la dénudeuse. Celle-ci manie des ciseaux pour couper les gaines, tandis que la granuleuse brise et concasse les câbles puis sépare les éléments. Elle a donc le grand avantage de traiter les câbles en vrac.

Mais il semble qu'elle ne soit qu'au format industriel, donc très coûteux.

Nous avons sollicité les écoles d'ingénieurs[13] pour savoir si elles voudraient étudier la construction d'une machine d'un type plus approprié, d'un usage beaucoup plus simple, techniquement et socialement : petite taille, mobile, de type granuleuse.

Il est souhaitable d'associer les gens du voyage à sa construction, inévitablement pour un design précis (puisqu'ils en sont les utilisateurs finaux), ensuite pour des motifs d'accès à l'autonomie. Dans le processus, ils pourront aussi déterminer le nombre de machines nécessaires, et sa gestion sociale.

L'opération consistera donc à mettre une équipe d'ingénieurs pour la phase de design de cette machine, et une équipe d'entrepreneurs gens du voyage pour sa construction et la proposition d'un fonctionnement socialement pertinent.

13- Grande école d'ingénieurs : Chimie, génie industriel, génie des procédés, matériaux, mécanique, robotique, structures : SIGMA https://www.sigma-clermont.fr/fr

V. FORMER À LA GESTION ET À L'ADMINISTRATION D'ENTREPRISES

A. Attendus

Reprenons les principales données de la question de la formation :

- La compétence administrative est devenue centrale dans le développement des entreprises,
- Les entreprises ont fait face à cette évolution avec difficulté, et lorsqu'elles sont parvenues à acquérir ces compétences, elles l'ont fait en apprentissage autodidacte ; de ce fait certains opérateurs sont en position de transmettre ces compétences,
- Les conjointes d'exploitant ont assumé l'essentiel de cet effort.

Nous ajoutons quelques éléments supplémentaires liés à la posture souhaitable de l'accompagnement :

- Il s'agit de mobiliser un public éloigné de la formation
- Les entreprises n'ont pas de modèle à adopter, mais doivent inventer de nouvelles formes ; de ce fait, pédagogiquement, la proposition est plutôt située en termes « d'accompagnement de projet » que de formation ou d'insertion ;
- Ces fonctions ne sont pas aujourd'hui reconnues et il est souhaitable de positionner la démarche dans la perspective d'un développement vers la déclaration du métier
- Beaucoup d'entrepreneurs exercent en position de pluriactivité ou de combinaison ; le dispositif doit aussi rester ouvert à des carrières dans d'autres filières.

L'opération propose de constituer une filière de formation à la gestion et à l'administration d'entreprise, essentiellement pilotée par les voyageuses elles-mêmes, exerçant dans des entreprises identifiées. La construction de cette filière sera accompagnée par un organisme d'éducation populaire spécialisé dans la formation et l'accompagnement de projets, auquel sera associé un autre opérateur spécialisé dans l'illettrisme. L'enregistrement des compétences sera confié au réseau Chantier Ecole, de façon à inscrire d'emblée la formation dans la perspective d'une inscription au CNCP[14].

14- CNCP : Centre national de la Certification Professionnelle http://www.cncp.gouv.fr/

VI. POLITIQUE DE LA CONCURRENCE

La concurrence entre les acteurs de premier rang pour la récupération des matières se joue de façon la plus visible autour des déchèteries.

A cette frontière se rencontrent les deux systèmes de collecte que sont l'apport volontaire en centre de recyclage d'une part, la collecte auprès des particuliers d'autre part.

Deux évolutions se dessinent : le retour de la matière aux collecteurs, et le développement de déchèteries de deuxième génération. En attendant ces évolutions, la dissémination des expérimentations réussies est suspendue.

A. Deux pistes concurrentes pour la résolution des conflits

Des accords soumis à délibération publique[15] à l'image de l'expérimentation conduite à Nantes Métropole ayant conduit à initier des relations nouvelles entre collecteurs et déchetterie

15- Le rapport d'évaluation de cette expérimentation est en cours de publication – s'adresser à Nantes Métropole.

La situation d'origine est un mélange de concurrence vive et d'accords discrets, laissant les acteurs dans des situations de grand stress, tant du côté des employés de la déchèterie que des collecteurs.

L'accord a permis de sortir de cette double difficulté : le stress et la traçabilité.

- les collecteurs se sont constitués en personne morale en l'occurrence un GIE[16]. De ce fait, ils ont pu passer contrat avec la collectivité.
- ils ont remporté l'appel d'offre correspondant à la gestion de la ferraille sur le point d'apport volontaire ;

Progrès pour le territoire :

- économies d'équipements de sécurité et de résilience du personnel de la déchèterie ;
- traçabilité et mesure des flux, qui permettent de piloter des politiques sur des éléments objectifs ;
- la perte des revenus liée à l'abandon du prix de la matière est mal mesurée, faute de statistiques fiables dans le cadre du système précédent.

Progrès pour les collecteurs :

- fin des conflits et de l'exposition judiciaire ;
- possibilité d'établir des relations commerciales avec les usagers de la déchèterie ;
- publicité des revenus.

Sur les territoires, il n'est plus impensable de revenir sur une évolution somme toute récente, et d'abandonner la collecte de la ferraille en déchèterie, pour la laisser revenir au marché, aux opérateurs privés, aux collecteurs qui s'en occupaient avant que les centres de recyclages publics mettent le pied sur ce secteur parmi les plus lucratifs…

16- GIE : Groupement d'Intérêts Economiques

Le développement de déchèteries de deuxième génération : ce que peut le design

Les syndicats et leurs opérateurs industriels font mouvement eux aussi et étudient une autre option, expérimentée à Bordeaux[17] et bientôt sur l'agglomération clermontoise.

Deux évolutions notables sont apportées :

- les ferrailles sont compactées au fur et à mesure, ce qui en rend le transport plus aisé mais surtout la récupération impossible.
- une ressourcerie est intégrée au modèle, qui permet d'orienter certains flux vers la revente ou la récupération.

17- https://www.francebleu.fr/infos/societe/gironde-un-centre-de-tri-nouvelle-generation-de-floirac-1388728800

B. Ouvrir le temps de la concertation

Les syndicats gestionnaires et les territoires ont la main sur cette politique : les bennes ferrailles des déchèteries comptent dans l'équilibre financier des structures, tandis que des populations relativement nombreuses vivent de la collecte. La réflexion à ce niveau est décisive pour les années à venir.

Il faut qu'elle soit ouverte, et ne se limite pas à un arbitrage en termes de design, comme cela a été fait à Bordeaux : la technique peut prendre un pas définitif et régler le problème des conflits. Mais par la force. Cela ne règle que les difficultés de gestion des déchèteries, pas celles des populations du territoire qui vivent de cette activité économique de collecte.

Les cercles de décision doivent donc être ouverts à d'autres problématiques, et ne pas oublier cette fois-ci les collecteurs traditionnels, ni les associations qui ont été à l'initiative des ressourceries.

VII. EVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET DE LA GOUVERNANCE

La présente étude n'a pas réalisé un diagnostic territorial, mais simplement un état des lieux. Elle ne l'a pas fait par prudence. Comme il a été maintes fois éprouvé dans le contexte des politiques d'habitat, on ne peut pas aller voir des personnes qui sont dans un besoin aiguë d'amélioration de leur situation sans avoir au préalable assuré certaines réponses possibles. Sans quoi on suscite des espoirs auxquels on ne peut pas répondre.

A. Un nécessaire portage politique

Quelques principes pour la délibération publique

- Concernant l'aménagement des aires de ferraillage, tout débat public sur le sujet avive les disputes en provenance du « grand public » d'une part, et de la filière d'autre part.

Pour l'auto construction

Les élus locaux concernés sont pris dans ce débat, et rencontrent d'importantes difficultés pour engager des actions et des financements. Pour réduire cette pression, nous pensons prioritaire de maîtriser les coûts de ces aménagements, et d'en charger le plus possible les bénéficiaires eux-mêmes, en favorisant l'auto construction.

- La filière, quant à elle, joue d'un double discours pour refuser toute aide particulière. D'abord, le syndicat professionnel guette toute évolution du secteur de la collecte « au premier kilomètre », susceptible d'affaiblir ses marges.

Ensuite, chaque entrepreneur particulier estime s'être fait seul et n'avoir reçu aucune aide.

L'approche consiste à prendre en compte cette critique, à y répondre, et à veiller à soutenir l'action des gens du voyage eux-mêmes, sans jamais agir à leur place.

Fondamentalement, notre analyse nous porte à considérer, à rebours des positions spontanées de la filière, qu'une intervention est nécessaire, pour rattraper l'avantage qu'ont eu les acteurs les plus importants lorsque les politiques publiques ont organisé le marché du recyclage et ont ainsi soutenu le développement des opérateurs industriels.

Le principe n'est pas ici de rogner sur les efforts consentis par les acteurs. Mais il est d'éviter que se sédimentent des situations de monopole, et de permettre à tous les niveaux d'acteurs d'avoir des marges suffisantes pour exercer.

Une fois les éléments opérationnels et institutionnels assurés, les entrepreneurs gens du voyage pourront être mobilisés. Ceci ne pourra intervenir que lorsque des engagements auront pu être obtenus, afin de ne pas susciter d'attentes irréalistes et imprécises dans les différents groupes (grand public, ntrepreneurs).

Par contre, nous pouvons nous placer à nouveau dans le cadre des schémas départementaux, et réfléchir au rôle possible des collectivités et des autorités. A leur égard, nous voudrions insister sur deux points,

Introduire un principe de progressivité

La possibilité d'une progressivité des investissements demandés aux entrepreneurs, a pour enjeu public essentiel de les inscrire dans un cadre légal au plus tôt dans le processus, même sans pouvoir réaliser d'emblée une mise en conformité complète. Mais cette proposition emportera probablement des débats sur l'évolution des règlements, et sur la légitimité des financements. Il peut alors être utile de solliciter la CNCGV[18] et son interlocuteur public, la DIHAL, instance légitime intervenant déjà sur les problématiques de domiciliation générées par la loi Egalité et Citoyenneté de janvier 2017.

Localement, les acteurs peuvent décider d'entrer dans une démarche Agille[19] ou à une démarche similaire.

18- CNCGV : Commission Nationale Consultative des gens du voyage

19- Démarche AGILLE : Améliorer la gouvernance et libérer l'initiative locale pour mieux lutter contre l'exclusion http://www.cnle.gouv.fr/IMG/pdf/Convention_Agille.pdf

Construire des espaces de délibération

Les rapports économiques au sein de la filière sont réglés sur un mode strictement commercial. Pourtant, une socialisation des coûts s'opère en certains points : dépollution des terrains par les pouvoirs publics, sécurité sociale des entrepreneurs… Amener ce débat dans l'espace public doit permettre que soient discutées certaines solutions à ce problème essentiel qui est que le prix délivré en Bourse – et qui commande toute la filière – est mal renseigné. Il ignore globalement les coûts sociaux et environnementaux de son activité. Il les externalise et les fait porter par d'autres acteurs, essentiellement ses travailleurs « indépendants » et corrélativement, par les acteurs publics.

Il est encore nécessaire d'inviter de nouveaux acteurs à la délibération : réseaux d'associations liées aux politiques « zéro déchets », à l'économie sociale et solidaire (« territoires zéro chômeurs », coopératives d'activité, entreprises intermédiaires) ainsi que ceux intéressés à la réforme du code du travail et du régime des indépendants.

La révision des schémas départementaux, des PDI et autres conférences territoriales sont autant d'occasions où se saisir de ces enjeux de développement territorial et social.

CONCLUSION

CONCLUSION GENERALE :

Dénouer les discriminations par le développement

« Le travailleur est meilleur juge que nous des conditions de son bonheur » Charles Gide[20].

Les conditions d'exercice de l'activité de récupération de ferrailles par les gens du voyage les exposent fortement à la désapprobation sociale. Le fonctionnement de la filière industrielle du recyclage ne leur permet pas un développement et induit au contraire des désordres nouveaux. Depuis une vingtaine d'années, l'évolution conjointe de la législation environnementale et sociale, ainsi que la professionnalisation des acteurs industriels et publics a été très rapide. Cela a demandé aux entrepreneurs des investissements qu'ils n'ont généralement pas été en capacité de faire.

Si les actions projetés prennent soin d'associer les gens du voyage eux-mêmes à la réalisation de l'opération, qu'il s'agisse de siéger dans les Commissions consultatives nationale et départementale, de réaliser en auto construction des travaux d'équipements et de machines, de participer au pilotage des actions de formation, elles construiront les bases d'une autonomisation, d'une émancipation et garantiront l'avenir.

Car l'enjeu n'est pas ici simplement économique et industriel. Il est de mettre fin à la longue période d'exclusion étalée sur plusieurs siècles et qui a trouvé une forme d'apogée avec la loi du 16 juillet 1912 et la période d'internement subie par les voyageurs lors de la Seconde Guerre Mondiale. A cette époque, ils ont été déplacés et privés de leurs relations sociales et commerciales, leurs biens ont été spoliés. Une réparation très tardive et seulement symbolique leur a été proposée en 2016[21]. Malgré l'accès à une pleine citoyenneté par la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017, ils restent pris par cette situation d'extrême précarité, et n'ont jamais pu construire une place dans la société nationale.

Ce passif nuit encore à leur développement, et cela se traduit non seulement par des désavantages objectifs, mais encore par un accès impossible au débat public. C'est pourquoi l'étude insiste tant sur des dimensions de communication et de gouvernance. L'enjeu est de produire une batterie de ressources utiles pour le développement, et de manifester symboliquement le désir d'inscription des gens du voyage dans le jeu social. Acteurs en capacité d'exercer leur citoyenneté. Enfin de plein droit.

20- GIDE C. ([1920] 2007), Les Institutions de progrès social, Paris, L'Harmattan.

21- Hommage national aux nomades internés en France, novembre 2016 :
http://www.agsgv63.com/wp-content/uploads/2016/11/discours-Pr%C3%A9sident-de-la-R%C3%A9publique-hommage-Montreuil-bellay.pdf

L'inclusion sociale et professionnelle des gens du voyage dans la filière du recyclage des métaux

L'économie du recyclage des métaux connaît actuellement un développement sans précédent et est passée, en vingt ans, du stade de l'artisanat à une dimension industrielle. Cette évolution structurelle est soutenue par de nombreux éléments, des politiques de protection des ressources naturelles à la concurrence internationale...

Les gens du voyage, acteurs dans cette filière, ont été largement impactés par cette mutation. Le métier de « chiffonniers » permettait une activité économique en adéquation avec leur savoir-faire et leur mode de vie. Mais l'industrialisation et la mécanisation ont réduit la rentabilité des biens produits ou transformés traditionnellement, diminuant ainsi les possibilités de développement. Corrélativement, une abondante réglementation est intervenue pour encadrer le marché, imposant l'acquisition rapide de nouvelles compétences administratives dans la conduite des exploitations.

Même si, au cours des années, certains groupes familiaux ont su s'adapter à l'évolution du marché économique, la marginalisation de leur métier ne fait que renforcer leur exclusion sociale. L'étude établit pourtant que la collecte « au premier kilomètre » reste un maillon nécessaire de la chaîne de récupération de la matière, et qu'il s'agit d'un segment stable de la filière dont, du fait d'évidentes limites technologiques et logistiques, un modèle industriel complet n'a pas encore été trouvé.

Les conditions d'exercice des collecteurs, par contre, sont très fragiles. Plusieurs points de désordre sont étudiés : stocks hors normes, brûlages, concurrence exacerbée, volatilité des prix, capacités d'investissement... Mais plusieurs points d'appui pour le développement sont aussi décrits, car les opérateurs ne sont pas restés sans réaction.

Les activités de ferraillage ne vont pas disparaître. L'étude cherche les prises techniques qui permettront de dénouer les blocages actuels, d'intervenir sur la situation, et de favoriser un développement social et économique. Ceci, pour fonder sur des bases pragmatiques un retour au dialogue économique à l'échelle de la filière et des territoires.

AGSGV
Association de Gestion du Schéma d'Accueil & d'Habitat des Gens du Voyage du Puy de Dôme
63

Maison de l'Habitat
129, avenue de la République
63100 CLERMONT-FERRAND
04 73 42 67 71
www.agsgv63.com

l'Europe s'engage en Auvergne - Rhône-Alpes avec le FSE
Préfet du Puy-de-Dôme
Puy-de-Dôme le Département
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
le Grand Clermont phénomène actif
clermont auvergne métropole
Mond'Arverne Communauté Clermont-Ferrand sud
Riom Limagne & Volcans
BILLOM Communauté
Union Européenne
Ce projet est cofinancé par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national "Emploi et Inclusion" 2014-2020
Un Air de Pixel