



Ethnopôle « Migrations, Frontières, Mémoires »

Le quartier Chaffit à Valence, une histoire à l'écart (1950-1990)

Linda Guerry, janvier 2022

Le quartier Chaffit à Valence, une histoire à l'écart (1950-1990)

Linda Guerry, historienne associée au LARHRA, membre de l'Institut Convergences Migrations

Cette histoire, que les archives municipales et départementales consultées nous ont permis de retracer, est le premier volet d'une enquête initiée par l'ethnopôle « Migrations, Frontières, Mémoires » (du Centre du Patrimoine Arménien) désireux de recueillir des témoignages d'habitants sur leur histoire et leur vécu dans le quartier Chaffit, resté en marge de la mémoire valentinoise.

À la découverte de Chaffit

Espace marécageux, le quartier est situé sur la terrasse alluviale la plus basse de la rive gauche du Rhône et tient son nom du Chaffit, un ruisseau alimenté par des sources et des résurgences de nappes qui parcourt ce petit territoire d'est en ouest. Le quartier, aux frontières mouvantes au cours du temps, est aujourd'hui bordé à l'est par une zone industrielle et la ligne de chemin de fer, au nord par la rue du Pont des Anglais, à l'ouest par l'autoroute (construite en 1965) et au sud par un chemin qui marque la frontière avec la commune de Portes-lès-Valence. À Chaffit, on trouve aujourd'hui, dans un espace en partie agricole, 28 maisons appartenant à une cité HLM et une « aire d'accueil des gens du voyage » (les Hirondelles) fermée en 2021 pour travaux de rénovation. Ces deux espaces habités du quartier ont une histoire qui remonte à près de 70 ans. À la croisée de l'histoire urbaine, de celle des migrations, des politiques du logement social, de l'intervention publique et associative, l'histoire de Chaffit est aussi liée à la décolonisation et aux politiques à destination des « gens du voyage ».



Paola De Pauli à Chaffit en 1961 (archives privées)

À partir de la fin des années 1950, la municipalité achète des terrains à des agriculteurs installés à Chaffit et au Pont des Anglais. Ce secteur de la ville a vocation à devenir une « zone industrielle agricole » avec des usines de transformation et de surgélation de fruits et légumes qui s'installent le long de la voie ferrée. Quelques familles immigrées habitent alors ce quartier agricole, comme les Vézirian, originaires d'Arménie, dont le père maraicher construit une maison à la fin des années 1940 ou leurs voisins immigrés italiens, les De Pauli, logés dans une ferme du quartier de 1959 à 1964. Au cours de la même période, le quartier Chaffit, par sa situation à l'écart de la ville, devient également un espace pensé par les autorités comme un lieu d'installation provisoire de certaines catégories de la population : les « nomades » ou « gens du voyage »¹ et des familles originaires d'Algérie.

**RÉCÉPISSÉ DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE
ET DES PIÈCES DU DOSSIER N° 00014**

Le Maire de la commune de VALENCE, département de la Drôme,
certifie avoir reçu de M. *Vézirian Margos, cultivateur
maraicher, quartier de Fontlozier - Valence*

1° Une demande de permis de construire pour la construction de :
une maison d'habitation

à exécuter à : *Valence* rue, lieu dit *quartier de Bbaffy*

2° *1* dossier comprenant *16* pièces.

Fait à VALENCE, le *17* juin *1947*

*Récépissé de demande de permis de construire de Margos Vézirian en 1947
(archives municipales de Valence - AMV -, 2400 W 0043)*

¹ Les dénominations « nomade » et « gens du voyage » sont des catégories juridiques et administratives.

Du « terrain pour nomades » à « l'aire de stationnement pour les gens du voyage »

Depuis des siècles, la figure de l'errant est associée au brigandage, à la déviance et l'on cherche à le stabiliser². Dès le début du XIX^{ème} siècle, les autorités prennent des mesures pour rendre délictuelle la mobilité des populations pauvres comme la création du délit de vagabondage dans le Code pénal en 1810³. Alors que la présence séculaire des « Bohémiens » ou « Romanichels » en France est effective et que ceux-ci sont profondément intégrés dans les territoires où ils sont installés, un tournant s'opère des années 1860 à l'entre-deux-guerres : une forme inédite de contrôle et de surveillance de leurs mobilités est mise en œuvre. Ce processus de marginalisation et de stigmatisation, dans un contexte de développement de la xénophobie et d'une conception ethnique de la nation, se traduit dans la législation. Les premières mesures sont adoptées en France, et plus largement en Europe, pour identifier et contrôler la circulation transfrontalière et intérieure de ceux qu'on appelle alors « nomades »⁴.

L'installation d'un « terrain de stationnement pour nomades » au nord du quartier Chaffit à la fin des années 1950 est l'aboutissement d'une volonté d'éloignement d'une population « indésirable » dans le centre-ville de Valence⁵. Dès la fin du XIX^{ème} siècle, la ville interdit le stationnement des « nomades et bohémiens » sur son territoire (arrêté municipal du 14 mars 1895). En 1927, tandis que des voitures de « nomades » (familles dont certaines sont originaires de Valence) sont stationnées sur les quais du Rhône, un brigadier leur demande de partir sous la menace de contraventions et suggère à certains d'aller sur « le quartier des Iles », au nord-ouest de Chaffit où se trouve la décharge publique⁶. La municipalité tolère en effet le stationnement des « nomades » sur un terrain situé à la sortie sud de la ville, en bordure de la voie ferrée et à proximité du Pont des Anglais. À partir de 1953, cet espace devenant inutilisable avec la mise en œuvre de travaux (déviation de la nationale 7), des « forains », « bohémiens » et « nomades » « cantonnent » alors « à la caserne Chareton et au Polygone » dans le centre de la ville. Le commissaire central de Valence suggère, pour les repousser dans les marges de la commune, de prendre un nouvel arrêté pour « autoriser le stationnement des nomades en un point fixé, très éloigné de la ville »⁷. C'est la mesure choisie par la municipalité qui crée un « terrain de stationnement pour nomades limité à 48h pour 30 roulottes » en 1958.

² Sophie Wahnich, « L'errant, entre liberté et exclusion. Archéologie d'une figure de l'exclu », *Politix*, n° 34, 1996, p. 29-46.

³ Pierre Gaume, « Le vagabondage ou la police des existences irrégulières et incertaines : sens et usages d'un délit (France, 1815-1850) », *Crime, Histoire & Sociétés*, vol. 21, n° 1, 2017 (en ligne).

⁴ Ilse About, « De la libre circulation au contrôle permanent. Les autorités françaises face aux mobilités tsiganes transfrontalières, 1860-1930 », *Cultures & Conflits*, n° 76, 2009, p. 15-38.

⁵ Sur les « aires d'accueil des gens du voyage », voir William Acker, *Où sont les « gens du voyage » ? Inventaire critique des aires d'accueil*, Rennes, Éditions du Commun, 2021.

⁶ Archives municipales de Valence (désormais AMV), 11133. Brigadier au Commissaire de Police, 19 mars 1927.

⁷ AMV, 11133, commissaire central au maire de Valence, 2 septembre 1955.

Créant un espace assigné sur une propriété qu'elle vient d'acheter au nord de Chaffit, la ville interdit le stationnement « sur toutes les autres places, rues, terrains, ruelles, chemins vicinaux et ruraux appartenant à la commune »⁸. Cette décision suscite des protestations de riverains de ce nouveau terrain, la plupart des exploitants fruitiers et maraîchers : une pétition dénonce les « préjudices moraux et matériels » (marqués par les stéréotypes stigmatisant les « nomades » : bagarreurs, ivres et voleurs) qui seraient occasionnés par l'arrivée dans ce quartier de « personnes devenues indésirables dans le centre de Valence »⁹.



Article du journal *Le Dauphiné*, 21 mars 1958 (AMV, 1133)

Dans le cadre d'une politique nationale qui veut inciter les « nomades » à renoncer à « leur vie errante »¹⁰, la municipalité travaille, dès le milieu des années 1960, sur le projet d'un autre terrain « suffisamment éloigné de la ville pour reloger les asociaux actuellement abrités dans les baraquements [du terrain] du Pont des Anglais »¹¹. Cette démarche est menée en collaboration avec une association qui trouve des soutiens au sein du conseil municipal.

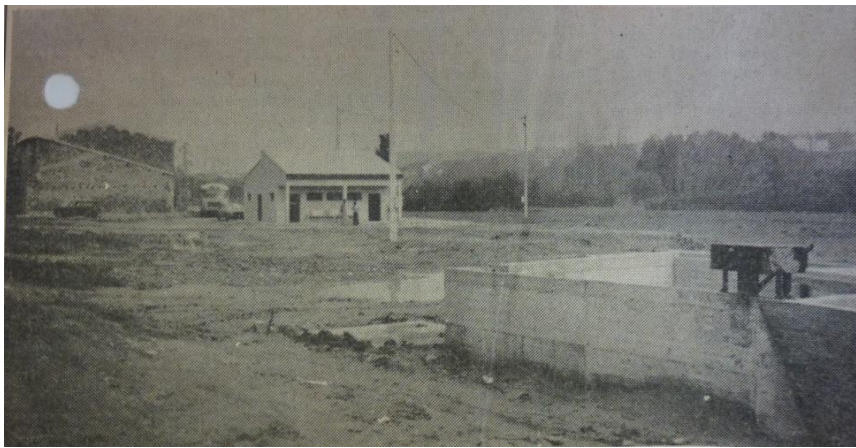
⁸ AMV, 1133, arrêté municipal sur le stationnement des nomades, 22 août 1958.

⁹ AMV, 1133, article du journal *Le Dauphiné*, 21 mars 1958.

¹⁰ Rapport Queyreau (1949), voir à ce sujet William Acker, *Où sont les « gens du voyage » ? op.cit.*, p. 56-58.

¹¹ AMV, 1133, Conseil des adjoints, réunion du 14 février 1966.

Dans la dynamique associative d'aide, d'études et de gestion des populations « tsiganes » qui s'institutionnalise peu à peu¹², l'Association Drôme Ardèche des Amis des Roulottes (ADAAR) est fondée en 1965¹³ par Simone Viel-Puech (1920-2003), ancienne résistante née dans la Mayenne puis valentinoise, marquée par le sort réservé aux « Tsiganes » pendant sa déportation¹⁴. Proposant ses services dans une permanence à la Maison de la famille, rue de Châteaudun à Valence, l'association a pour but d'« apporter une aide matérielle et morale aux personnes d'origine nomade » et « de favoriser la conversion de l'état nomade à l'état de sédentaire par des séjours réguliers dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche »¹⁵. Dans les années 1970, l'ADAAR travaille avec la ville à la création de « l'aire de stationnement » envisagée comme équipement pilote, qui ouvre à Chaffit en 1978 sur un terrain acquis par la ville en 1971¹⁶.



Aire de stationnement de Chaffit, son bloc sanitaire (1978), article du journal Le Dauphiné, 5 novembre 1977 (AM, CCAS VAL 726)

Dans la première moitié des années 1980, l'aire, où s'installe l'association¹⁷, reçoit en moyenne 30 familles (avec au moins deux caravanes par famille), soit 150 à 250 personnes pour des séjours d'environ deux semaines. L'aire étant prévue pour 25 caravanes, les équipements deviennent rapidement insuffisants et vétustes comme le déplore l'ADAAR qui souligne les difficultés pour les « gens du voyage » de stationner en dehors de l'aire au sein de l'agglomération valentinoise et plus largement dans la Drôme. En effet, le stationnement dans des lieux traditionnellement utilisés devient de plus en plus difficile en raison des expulsions, de l'industrialisation et de l'urbanisation¹⁸. L'ADAAR travaille sans cesse pour l'ouverture d'autres espaces de stationnement dans le département de la Drôme et pour étayer cette démarche publie de nombreuses statistiques sur la fréquentation de Chaffit.

¹² Voir la thèse de Laure Mouchard, *Politiques « d'origines ». L'administration des populations tsiganes en France de 1945 aux années 1980 : sociologie d'une entreprise collective d'aide, d'études et de gestion*, EHESS Marseille, soutenue le 22 octobre 2021.

¹³ L'association cesse ses activités en 2013 (procédure de liquidation judiciaire).

¹⁴ Témoignage rapporté par Mireille Vivant (le 10 juin 2021).

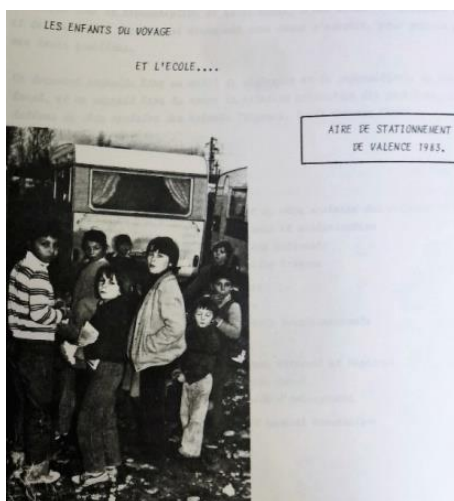
¹⁵ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, *Création d'une aire de stationnement pour les « Voyageurs »*, septembre 1972.

¹⁶ AMV, W1N16, acte de vente, 28 décembre 1971.

¹⁷ Une convention pour la gestion de l'aire est signée avec la ville.

¹⁸ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, rapport 1983.

Si l'axe rhodanien est un lieu de passage important, l'agglomération valentinoise constitue également un territoire d'attaches et d'implantation pour les familles. Ce double usage d'un même espace montre bien comment s'articulent, de manière complexe, logiques de circulation et ancrage territorial¹⁹. Avec les années, les séjours sur l'aire de Chaffit deviennent plus nombreux mais restent courts (70 % inférieurs à dix jours en 1984-1985). Les familles s'arrêtent le plus souvent à Chaffit pour régler des problèmes administratifs, en raison d'un décès, d'une maladie, d'une naissance, de visites à des proches, ou pour des raisons professionnelles (travail saisonnier, foires ou marchés). En 1984, un rapport note que des familles passaient deux fois par an et que désormais elles s'arrêtent à Chaffit plus souvent mais moins longtemps²⁰. Le rapport de l'association de 1981 note la vocation de Valence comme « ville étape », « même...pour les tziganes »²¹. Alors qu'elle s'inscrit dans une démarche de normalisation des « gens du voyage », l'association prend dans les années 1980 un positionnement plus critique : « Chaffit, c'est un peu une "réserve", un univers quasi-concentrationnaire où une population exclue de l'espace urbain se regroupe pour méditer sur son sort » est-il noté dans un rapport²². L'association souligne également qu'elle « se trouve devant un dilemme lié à sa double qualité de gestionnaire de l'aire mais aussi d'organisme à but "humanitaire" »²³. Dès la fin des années 1970, quelques familles restent plusieurs mois sur l'aire avant d'être logées en HLM. Puis, à partir des années 1980, durement touchées par les effets de la crise économique, certaines familles, par manque de moyens pour poursuivre le voyage, sont contraintes de faire une pause de plusieurs mois ou deviennent des habitants de Chaffit²⁴.



**ADAAR, Les enfants du voyage et l'école, rapport 1983
(AMV CCAS VAL 726)**

¹⁹ Sur cette question, voir Adèle Sutre, *Géopolitique des Tsiganes. Des façons d'être au monde entre circulations et ancrages*, Paris, Le Cavalier Bleu éditions, 2021.

²⁰ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, rapport 1984.

²¹ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, rapport 1983.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, rapports divers.

À côté de l'éducation sanitaire, de la formation et de l'organisation des loisirs, la question de la scolarisation des enfants est envisagée par l'ADAAR comme une « voie de promotion des Voyageurs » mais aussi de réduction de la délinquance²⁵. Le taux de scolarisation est faible car les parents sont inquiets des violences et discriminations que subissent leurs enfants dans une école à proximité (quartier Fontlozier) où ils sont d'abord scolarisés dans une classe spéciale, avant d'être répartis dans plusieurs établissements. Une monitrice-éducatrice manouche et une sœur trinitaire font du soutien scolaire sur l'aire à partir de 1979. L'ADAAR, qui obtient un agrément centre social CAF en 1980, met aussi en place un accueil pour les enfants de trois à six ans dans un bureau de chantier. Alors que l'aire de stationnement est créée en 1978, au même moment, un autre pan de l'histoire de Chaffit s'ouvre : la mise en œuvre du projet « Village Chaffit » composé de maisons HLM, où certaines familles passées par l'aire s'installent. Ce « village » HLM prend la suite de la « cité familiale de transit » installée depuis 1962 dans le quartier.

De la « cité familiale de transit » au « Village Chaffit »

En 1964, la « population musulmane » dans la Drôme est évaluée à environ 3 500 personnes²⁶. Seule une faible part de cette population (environ 150 personnes) est hébergée en foyers et dans une « cité familiale de transit », la plupart étant logés par leur propres moyens, en garnis, en hôtel meublés ou dans des logements anciens vétustes. L'histoire de l'action sociale à destination des « travailleurs algériens » et de leur famille à Valence, qui mêle logiques de contrôle, de normalisation et d'éducation²⁷ s'écrit en partie dans le quartier Chaffit. Dix années avant ce recensement, à l'été 1954, à la demande du préfet, une enquête est menée sur « les conditions de logement des travailleurs nord-africains à Valence »²⁸. Un programme est alors ouvert avec un habitat spécifique (foyers et cités familiale) à destination de cette population²⁹.

²⁵ AMV, CCAS VAL726, ADAAR, rapport 1972.

²⁶ Archives départementales de la Drôme (désormais ADD), 821W7, Préfecture de la Drôme, État récapitulatif des subventions sollicitées au ministère de l'Intérieur par les associations d'aide aux travailleurs algériens pour l'année 1965. La population recensée comprend « Ex-harkis et familles 448, Migrants algériens 2846, Tunisiens 97, Marocains 119, Ressortissants des États Noirs 17 ».

²⁷ Choukri Hmed, « L'encadrement des étrangers « isolés » par le logement social (1950-1980). Éléments pour une socio-histoire du travail des street-level bureaucrates », *Genèses*, vol. 72, n° 3, 2008, p. 63-81.

²⁸ ADD, 821W7, AG extraordinaire de l'Association drômoise pour l'amélioration de l'habitat des travailleurs nord-africains, 24 avril 1958.

²⁹ Sur le logement et les discriminations institutionnelles, voir Emmanuel Blanchard, *Histoire de l'immigration algérienne en France*, Paris, La Découverte, 2018, p. 99-106.

Les « Français musulmans d'Algérie » « isolés », des hommes seuls, sont d'abord logés dans un « centre d'hébergement provisoire » de la caserne Chareton ouvert au début de la guerre d'Algérie et étroitement surveillés dans ce contexte³⁰. En raison des travaux de la nouvelle préfecture sur l'emplacement de la caserne Chareton, il est prévu que les résidents du foyer soient hébergés dans le nouveau « foyer-hôtel » de la société SONACOTRAL³¹ qui ouvre au Pont des Anglais en 1962 (au sud du marché de gros). Mais ce foyer est à son ouverture réquisitionné pour loger des Français « rapatriés d'Algérie » ; ainsi, 70 « travailleurs pour la plupart algériens migrants du travail » continuent d'être hébergés dans un foyer plus petit ouvert en 1962 dans une partie des locaux de la caserne Chareton³² où se trouve aussi un « Centre d'accueil pour les travailleurs nécessiteux » (12 lits)³³. Ce n'est qu'en 1966, qu'est décidée une levée partielle de la réquisition qui permet le relogement des hommes restés à Chareton.

La « cité familiale de transit » du Pont des Anglais » (dite aussi de « Chantecouriol ») ouvre en 1962 et compte 10 logements dans « deux barres [...] en pré-fabriqués »³⁴ avec un bloc sanitaire et un hangar. Des familles installées dans cette cité étaient précédemment logées dans une partie des ruines de la caserne Chareton³⁵. Les premiers logés sont majoritairement des familles de « harkis »³⁶ (huit logements sur dix)³⁷. À la place d'un loyer, une redevance est demandée aux familles pour couvrir les frais d'eau et d'électricité. Un agrandissement et l'amélioration de cet habitat préfabriqué, qui se dégrade vite et sans système d'évacuation efficace des eaux usées (puits-perdu)³⁸, sont envisagés en 1964 mais ne verront pas le jour. En 1968, huit familles algériennes, une famille marocaine et une famille « de Français musulmans, ex-supplétifs » (harkis) y sont logés³⁹.

³⁰ ADD, 821W7, notes pour le chef de cabinet du préfet par le conseiller technique pour les affaires musulmanes, 3 octobre 1961.

³¹ LA SONACOTRAL (Société nationale de construction de logements pour les travailleurs originaires d'Algérie et leurs familles) est une société d'économie mixte fondée en 1956. Au milieu des années 1970, elle gère 70 000 lits.

³² Dans les locaux du Centre d'orientation Professionnelles et de la Direction des instruments de mesures.

³³ ADD, 821W7, lettre du président de l'Association drômoise d'aide aux travailleurs algériens au Ministre de l'Intérieur, 5 novembre 1965.

³⁴ ADD, 821W8, CR de l'assemblée générale annuelle du 9 décembre 1968 de l'Association drômoise d'aide aux travailleurs étrangers, p. 8.

³⁵ La caserne est en grande partie détruite par les bombardements américains du 14 août 1944.

³⁶ Hommes recrutés comme auxiliaires militaires par l'armée française, aussi appelés « ex-supplétifs » dans les sources.

³⁷ ADD, 821 W7, Notes d'information à l'attention du préfet par Lucien Coissard, 30 octobre 1964.

³⁸ ADD, 821W8, PV de la réunion des membres du Bureau du Conseil d'Administration de l'Association drômoise d'aide aux travailleurs étrangers, 7 octobre 1968, p. 4.

³⁹ ADD, 821W8, renseignements concernant les familles de travailleurs migrants logés par l'Association drômoise d'Aide aux Travailleurs étrangers, le préfet de la Drôme au FAS, les 13 janvier 1969.

D'abord pensé comme une solution urgente à la résorption des bidonvilles et du logement insalubre, le dispositif des cités familiales de transit sur le territoire est assez hétérogène et fortement lié dans sa genèse à la décolonisation⁴⁰. Dans un contexte où les logements HLM sont destinés aux classes moyennes et ouvrières supérieures, les « cités de transit » pour les familles immigrées sont aussi envisagées comme un logement de transition et le lieu d'un « apprentissage de la vie en immeuble collectif » comme le note le préfet de la Drôme en 1963⁴¹. À Valence, cette cité, comme d'autres en France, est financée par le Fonds d'Action Sociale rattaché au service du Premier ministre et gérée par une association. Subventionnée par le ministère de l'Intérieur et le Conseil général de la Drôme, l'Association drômoise pour l'amélioration de l'habitat des travailleurs nord-africains (1955-1972) compte parmi ses membres le préfet de la Drôme, des élus, des hauts fonctionnaires préfectoraux (dont un certain nombre sont nés en Algérie) et des directeurs d'organismes. Imprégnée d'un certain paternalisme colonial, elle gère les différents foyers de Chareton, la cité de transit, organise des cours de langues et d'enseignement général et ménager à destination des femmes et un bureau d'interventions sociales⁴². En 1964, l'association drômoise veut poursuivre « en faveur des migrants » « une action sociale plus efficace en ce qui concerne l'hébergement, le rattrapage scolaire et la formation professionnelle » et une « organisation dans tous les domaines d'une véritable tutelle sociale des ex-supplétifs français musulmans rapatriés, plus particulièrement en vue de leur accueil et de leur reclassement dans l'économie départementale »⁴³.



**Ex-cité familiale de transit du Pont des Anglais en 1973.
Sur la photo de droite, on peut voir le foyer Sonacotra en arrière-plan
(source : archives du CALD, thèse de Pierre Waechter, p. 183)**

⁴⁰ Muriel Cohen et Cédric David, « Les cités de transit : le traitement urbain de la pauvreté à l'heure de la colonisation », *Métropolitiques*, 29 février 2012.

⁴¹ ADD 821W7, lettre du préfet de la Drôme au ministre de l'Intérieur, 19 juillet 1963.

⁴² L'association change de nom en 1962 : Association drômoise d'aide aux travailleurs algériens, puis « travailleurs étrangers » en 1965. En 1958, il existe environ 140 associations du même type en France (Choukri Hmed, *Loger les étrangers "isolés" en France : socio-histoire d'une institution d'État : la Sonacotra (1956-2006)*, thèse Université Paris 1, 2006, p. 69). Sur cette association, voir la thèse de P. Waechter, p. 203-208.

⁴³ ADD 821W7, lettre du président de l'Association drômoise d'aide aux travailleurs algériens au ministre de l'Intérieur, 29 octobre 1964.

Dans un contexte où le logement à destination des immigrés est pris en charge par de nouveaux organismes, l'association qui gère la cité est dissoute en 1972. Cette dissolution est aussi liée à la gestion de la cité qui représentait une charge jugée trop importante pour le budget de l'association, en raison de la détérioration rapide des matériaux et de problèmes liés à l'alimentation en eau. La municipalité récupère le terrain et les préfabriqués (en très mauvais état) sont vidés de leurs occupants (des familles algériennes et marocaines, au total 65 personnes) relogés en HLM à la demande du préfet⁴⁴. La municipalité veut raser les préfabriqués qu'elle considère comme un « bidonville »⁴⁵ et un projet de nouvelle « cité de transit » est mis en œuvre par l'Office HLM qui construit trente-quatre « chalets » (préfabriqués en bande comportant plusieurs logements) à Chaffit⁴⁶.

À partir des années 1970, le travail social se déploie dans le quartier Chaffit à destination des familles immigrées logées en chalet, en particulier envers les femmes et des enfants. Des services sociaux sont proposés dans plusieurs chalets, comme un « Stop-enfants », service de garde pour douze enfants de trois mois à trois ans avec la présence d'une infirmière et d'une auxiliaire puéricultrice ; ce service est en lien avec des activités de couture et d'alphabétisation à destination des femmes. Un autre chalet, d'abord occupé par l'association Aide à Toute Détresse⁴⁷ est loué par la ville et fait office de Centre sanitaire et social à partir de 1977, en plus des permanences de l'assistance sociale et de la Protection Maternelle et Infantile (PMI).

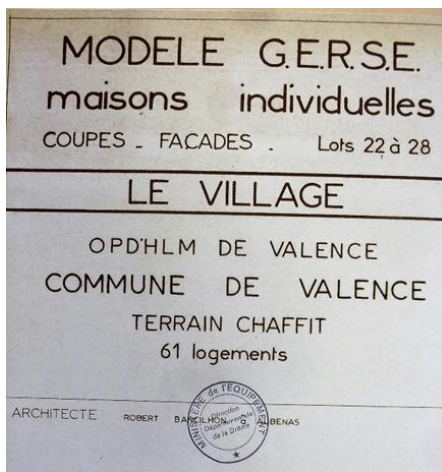
En 1977, le caractère provisoire du logement à la cité Chaffit prend fin : un projet de maisons individuelles HLM (61 maisons sont planifiées) est lancé dans le cadre du Programme 1977 de logements pour la résorption de l'habitat insalubre. Les chalets sont détruits et la ville cède gratuitement le terrain à l'Office HLM. Le chantier de la première tranche pour la construction de 28 maisons commence en août 1978 malgré le manque de réseau d'assainissement dans le quartier et les contraintes que présente cette zone classée comme non-constructible. La deuxième tranche ne sera jamais réalisée.

⁴⁴ L'association avait signé en 1962 un bail de 20 ans pour 1 franc symbolique par an avec la ville pour le terrain où elle construit la cité familiale de transit. La cession de la cité à la ville est envisagée dès 1970.

⁴⁵ Pierre Waechter, *op. cit.*, p. 383.

⁴⁶ Un projet de construction de nouvelle cité par le **Centre d'Amélioration du Logement de la Drôme (CALD)** n'est pas mis en œuvre.

⁴⁷ ATD est créée par le père Joseph Wresinski en 1957 dans un camp de familles sans-abri à Noisy-le-Grand en banlieue parisienne.



Projet du Village Chaffit par l'architecte (AMV 2400 W 0467)

En 1982, une enquête sur le relogement à Chaffit, des chalets aux maisons HLM, est menée par des travailleuses sociales. Celles-ci dénoncent de nombreux problèmes, tels que l'enclavement du quartier (aucun commerce) et son insalubrité (parasites et terrain marécageux) mais également des malfaçons dans la construction des maisons (matériaux de qualité médiocre, manque d'isolation) et un vide-sanitaire insuffisant. Elles notent l'arrivée de familles nombreuses en raison de la grande taille des logements mais aussi une augmentation très importante des loyers (176 % entre 1976 et 1981), et des départs, en particulier à Valensolles, pour un meilleur cadre de vie⁴⁸.

La parole des habitants, peu présente dans les archives, apparaît parfois. Par exemple en 1971, une mobilisation conduit à obtenir une ligne de bus pour « rompre l'isolement » du quartier. Des navettes dites « ménagères et scolaires » entre Chaffit et le centre-ville sont alors mises en place⁴⁹. Dans les années 1990, des activités socio-culturelles sont déployées par le Foyer laïc de Valensolles et la bibliothèque de quartier de Valence-Sud. La venue à Chaffit de l'écrivain-sociologue Azouz Begag en 1997, qui passe une journée avec les habitants, a aussi laissé des écrits sur le quartier, notamment d'adolescents qui y ont grandi⁵⁰. Dans le cadre d'un travail dans une classe au collège Émile Loubet, des élèves ont écrit des textes évoquant leur quartier.

Qu'on nous permette, en guise de conclusion provisoire, d'en citer deux extraits qui évoquent une autre histoire de Chaffit qu'il reste à écrire avec ses habitants :

⁴⁸ AMV, CCAS VAL 726, *Approche du quartier de Chaffit et des incidences du relogement*, 1982.

⁴⁹ AMV, 203/7.

⁵⁰ Chaffit est choisi comme un exemple de quartiers enclavés dans le livre d'Azouz Begag et de Reynald Rossini : *Du bon usage de la distance chez les sauvages*, Paris, Seuil, 1999.

La gosse de Chaffit

« [...] il y a longtemps de cela, lorsque je n'étais qu'un enfant, je vivais dans un quartier qui s'appelait Chaffit. C'était un quartier qui ne manquait pas d'ambiance, où tous les enfants de tous âges du quartier se réunissaient pour jouer à des jeux que l'on surnommait Le chat perché ou un, deux, trois soleil, le loup...

Lorsque les soirs frais d'été arrivaient, tous les hommes de Chaffit étaient tassés sur la place, où ils discutaient, riaient, mais aussi buvaient leur café, que leurs femmes leur avaient sagement préparé, et ils fumaient leurs cigarettes pendant que les femmes préparaient leurs délicieux gâteaux arabes des fêtes de l'Aïd, aux garages.

En effet, à Chaffit, à l'époque, la plupart des femmes cuisinaient dans leur garage qui étaient équipés de gazinières, avec leur bouteille de gaz tout près mais aussi de tables basses et de petits tabourets pour y accueillir les voisines lorsqu'elles avaient terminé leur nettoyage, leur cuisine...».

« Chaffit. Nous vivons dans le quartier le plus chaud de Valence : CHAFFIT. Pourquoi chaud ? Car on est en plein Sud ! On plaisante. Nous sommes très fières d'habiter à Chaffit dans des villas (HLM) très confortables. On se verrait très mal dans des cages à lapins à Fontbarlettes. On ne voudrait jamais quitter notre quartier pour tout l'or du monde. Le quartier est excentré, en fait nous ne vivons pas dans Valence même, mais un peu à l'écart. Nous sommes coincés entre l'autoroute, la clinique générale, les pompiers et la zone industrielle. Dès qu'on sort du quartier, il n'y a rien à faire... C'est peut-être un peu pour ça qu'on n'accepte pas les étrangers (nous nous réservons le droit d'entrée). Notre quartier, c'est à nous ! D'ailleurs, toutes les familles qui vivent à Chaffit (ou presque) forment une seule grande famille. [...] On voulait juste décrire notre quartier et vous faire comprendre que nous ne vivons pas tout à fait comme les autres. Mais, on ne vous a pas tout dévoilé, même Chaffit a ses petits secrets. »⁵¹.



**Une monitrice-éducatrice avec des enfants de Chaffit
AMV, CCAS VAL 756**

⁵¹ Archives de Nadia Allegri, bibliothécaire à Valence.

Pour aller plus loin

Ilse About, « De la libre circulation au contrôle permanent. Les autorités françaises face aux mobilités tsiganes transfrontalières, 1860-1930 », *Cultures & Conflits*, n° 76, 2009, p. 15-38. En ligne [ici](#).

William Acker, *Où sont les « gens du voyage » ? Inventaire critique des aires d'accueil*, Rennes, Éditions du Commun, 2021. En ligne [ici](#).

Emmanuel Blanchard, *Histoire de l'immigration algérienne en France*, Paris, La Découverte, 2018.

Muriel Cohen et Cédric David, « Les cités de transit : le traitement urbain de la pauvreté à l'heure de la colonisation », *Métropolitiques*, 29 février 2012. En ligne [ici](#).

Choukri Hmed, « L'encadrement des étrangers « isolés » par le logement social (1950-1980). Éléments pour une socio-histoire du travail des street-level bureaucrats », *Genèses*, vol. 72, n° 3, 2008, p. 63-81. En ligne [ici](#).

Adèle Sutre, *Géopolitique des Tsiganes. Des façons d'être au monde entre circulations et ancrages*, Paris, Le Cavalier Bleu éditions, 2021.