



HAL
open science

L'habitat des voyageurs en Indre-et-Loire : points de vue de voyageurs

Olivier Legros

► **To cite this version:**

Olivier Legros. L'habitat des voyageurs en Indre-et-Loire : points de vue de voyageurs. 2025. halshs-04921570

HAL Id: halshs-04921570

<https://shs.hal.science/halshs-04921570v1>

Preprint submitted on 4 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'habitat des voyageurs en Indre-et-Loire : points de vue de voyageurs

Note de synthèse rédigée par Olivier Legros, avec la collaboration de Willy et Candy André, Frédéric et Solange Braley, Michel Dourlet, Daniel Gaisne, Pierre Helfrich, Paul et Caroline Reinahrt, – mai 2023

Résumé

Construite sur la base du dialogue entre un chercheur en sciences sociales et des voyageurs d'Indre-et-Loire, principalement des pasteurs et leurs proches (femmes et enfants), cette enquête collective vise à appréhender la situation actuelle de l'habitat des voyageurs et ses problèmes tout en invitant les personnes rencontrées à identifier des propositions concrètes à court et à moyen terme pour améliorer l'habitat. L'amélioration des infrastructures existantes et quelques créations nouvelles (aire d'accueil, « petite aire », habitat adapté) font partie des points envisagés, de même qu'un usage plus fréquent des conventions d'occupation/stationnement. Au-delà de ces réponses techniques, les participants à cette enquête estiment que l'ouverture du dialogue avec les élus locaux et la reconnaissance des voyageurs comme des citoyens « à part entière » sont comme deux préalables indispensables à la recherche de compromis et à l'apaisement des tensions en lien avec l'habitat. Et ce dans l'intérêt de tous : les concernés, bien sûr, mais aussi les pouvoirs publics et les autres habitants des territoires locaux.

Notre démarche

Aujourd'hui comme hier, et ce combien même la participation de ceux qu'on appelle les « concernés », c'est-à-dire les personnes visées par les politiques publiques, est dans l'air du temps, les grandes décisions concernant l'habitat des voyageurs¹ restent l'affaire des pouvoirs en place et des professionnels de l'habitat. Partant de ce constat et dans le prolongement de la journée sur l'habitat des voyageurs d'Indre-et-Loire qui avait, entre choses, permis de souligner la nécessité d'envisager de nouveaux modes de faire pour recueillir la parole et favoriser la participation des concernés², Olivier Legros, président de Tsigane-Habitat et enseignant-chercheur à l'Université de Tours, a proposé à Willy André, membre du Conseil d'établissement de Tsigane-Habitat, pasteur à Descartes, dans le Sud de l'Indre-et-Loire, et entrepreneur dans le bâtiment, d'aller vers les voyageurs du département pour partager avec eux leurs réflexions au sujet de l'habitat.

Bien sûr, l'objectif n'était pas de s'entretenir avec *tous* les voyageurs, seulement de dialoguer avec *quelques* personnes installées dans différents territoires, en l'occurrence les secteurs de Descartes, Loches, Chinon, Montlouis, Neuillé-Pont-Pierre et Château-Renault. Sauf exception, il s'agissait de pasteurs du réseau de connaissances de Willy André, mais aucun d'entre eux, il faut le souligner, n'a parlé au nom de tous les voyageurs, s'exprimant seulement en leur nom propre, ce qui ne les empêche par ailleurs d'ailleurs d'avoir une bonne connaissance du territoire au sein duquel ils vivent, le plus

¹ La catégorie administrative des « gens du voyage » a été supprimée en 2017 et remplacée par celle de « citoyens itinérants français » (CIF). Nous avons toutefois conservé celle de « voyageurs » pour désigner les personnes dont le point en commun est de vivre en habitat mobile car elle prévaut parmi les concernés qui se désignent le plus souvent, en effet, comme « voyageurs ».

² Cf O. Legros, *L'habitat des Voyageurs en Indre-et-Loire, Dialogue élus, Voyageurs, professionnels, L'habitat des Voyageurs en Indre-et-Loire, vendredi 8 juillet 2022, La Milletière, Tours*, Note de synthèse, Tsigane Habitat.

souvent, depuis leur enfance. Des pasteurs donc, mais aussi bien souvent leurs femmes, parfois leurs enfants qui, à un moment ou à un autre, sont venus se mêler à la conversation.

Le recueil des réflexions des concernés sur l'habitat a été fait sur le mode du dialogue, c'est-à-dire à égalité de point de vue, sans porter de jugement porté sur les positions exprimées et sans prodiguer de conseils. Si la conversation était libre, il s'agissait toutefois d'aborder quelques grandes thématiques, évidemment primordiales quand on réfléchit à l'habitat : les dispositifs et les pratiques actuelles d'habitat, ainsi que les difficultés rencontrées au sein des territoires de vue, sans oublier les points jugés positifs ; les aspirations des concernés et de leurs proches à court et à moyen terme, sans oublier leurs propositions concrètes pour régler les problèmes d'habitat.

Le texte suivant est une synthèse de ces échanges. Il a été rédigé par Olivier Legros d'où l'emploi du « je » pour qu'il n'y ait pas de confusion ou de malentendu³. Afin d'assurer la meilleure adéquation entre les positions recueillies lors des entretiens et celles exprimées dans ce texte, celui-ci a toutefois été soumis à la lecture des interlocuteurs, discuté et validé.

Soulignons, pour terminer, que ce texte n'a pas vocation à dire aux acteurs publics ce qu'il faut faire. Il vise en revanche à apporter des éléments de réflexion, dont des pistes d'action concrètes, pour ouvrir et nourrir un dialogue constructif entre les concernés, les pouvoirs publics, voire ceux qu'on appelle le plus souvent les « riverains », c'est-à-dire les voisins des voyageurs.

Quand les voyageurs évaluent les politiques qui les visent : premiers constats

Quand nous évoquons les dispositifs existants, en particulier les aires d'accueil, le regard que portent mes interlocuteurs est plutôt sévère. L'isolement et/ou le rejet dans les marges est évidemment au cœur des discussions et source d'interrogations à propos des traitements qui semblent réservés aux voyageurs : « Pourquoi on est toujours à côté des déchetteries et des stations d'épuration ? Faudrait qu'ils arrêtent de nous mettre en dehors de la commune ! » me déclare-t-on par exemple lors d'un entretien.

Les lieux d'implantation des aires sont non seulement à l'écart des agglomérations mais souvent aussi dans des lieux peu propices à l'habitat, à cause de l'humidité (aires construites en zone inondable et parfois évacuées à cause du risque de crue, comme ce fut le cas à Chinon en 2022), facteur de maladies selon mes interlocuteurs, et des pollutions, des aires du département ayant été construites sur plusieurs couches de déchets industriels et/ou domestiques.

Les équipements aussi sont la cible des critiques : des aires mal nivelées et partiellement recouvertes de gravier (aires de petit passage) ce qui les rend infréquentables à cause de la boue en période hivernale, des infrastructures d'évacuation des eaux pluviales mal conçues ou insuffisantes d'où des problèmes de drainage et de stagnation des eaux ; là, des sanitaires inachevés (murs non revêtus ou en béton brut) ou en très mauvais état. Sur certaines aires, les chasses d'eau, les toilettes, les prises d'électricité ne fonctionnent pas et les délais de réparation sont interminables ce qui oblige les usagers à intervenir eux-mêmes, à leurs risques et périls, quand il s'agit de rétablir le courant au niveau du transformateur général. Mais peut-on faire autrement, quand, en période hivernale, il y a des enfants en bas-âge dans les caravanes ?

³ Olivier Legros assume l'entière responsabilité des propos tenus dans ce document.

On mentionne aussi les malfaçons... voire des aberrations dans la conception. Pourquoi, par exemple, sur cette aire d'accueil, avoir construit des toilettes, pour ainsi dire à ciel ouvert? et que les interrupteurs électriques sont, de surcroît, exposés à l'humidité ?

Une autre question revient fréquemment dans les échanges : le coût des emplacements auquel il faut ajouter celui des fluides (eau et électricité). En hiver, stationner sur une aire oblige à déboursier entre 20 et 30 euros par jour selon un interlocuteur... Et les prix vont en augmentant : on m'indique ainsi que sur une aire, le prix de l'emplacement vient de passer de 1 à 1,50 euros par jour.

Certaines aires d'accueil valent mieux que d'autres cependant et pour des raisons bien précises : une localisation à proximité de la ville, « l'école, les commerces et les services » me précise-t-on, des équipements bien entretenus et une gestion de qualité, un prix raisonnable (du fait, par exemple, de l'application d'un tarif spécial l'hiver pour l'électricité). Faut-il des exemples ? Je les prends volontairement hors du département. L'aire de Batz-sur-mer est pour ainsi dire dans la ville et les « bonnes pratiques » sont soulignées à propos des aires de la Sarthe, en particulier celle de Château-du-Loir où, me dit-on, l'eau est gratuite un jour par semaine pour que les emplacements soient nettoyés à fond par les usagers et les régisseurs et les réparations effectuées rapidement. En outre, des activités socioculturelles ont lieu de temps à autre, ce qui casse la monotonie et l'ennui, très fréquents sur les aires d'accueil. Où en est-on dans la construction des « projets sociaux » sur les aires d'accueil d'Indre-et-Loire ? Enfin, les dispositifs d'habitat ne se limitent pas aux aires. Il faut aussi considérer l'habitat adapté qui, de toute évidence rencontre un succès certain auprès de mes interlocuteurs.

Quand on parle des politiques d'habitat il faut considérer aussi l'attitude générale des pouvoirs publics vis-à-vis de l'habitat en caravane, et par conséquent des expulsions et des violences qui les accompagnent (retour sur expulsion La boule ces derniers jours). En effet, l'expulsion est un peu comme une menace permanente, une épée de Damoclès au-dessus de la tête de nombreux voyageurs. Or, ces derniers n'ont, dans bien des cas, pas d'autre choix que d'habiter dans l'illégalité comme me l'expliquent mes interlocuteurs : « On est poussé à la faute parce qu'on nous donne pas le choix ».

Les parcours résidentiels suivants le montrent bien d'ailleurs :

- 1) A... et ses proches n'ont pas de terrains à eux et ils ne peuvent aller sur une aire car leurs moyens sont insuffisants ; ils se déplacent donc à l'intérieur de leur territoire de vie, de « stationnement illicite » en « stationnement illicite » au gré des autorisations et... des expulsions.
- 2) B... et C... ont bien un terrain, mais ils doivent sortir au bout de trois mois car la loi leur interdit d'y séjourner davantage (il s'agit d'un terrain non constructible). Comme l'aire de leur secteur est occupée par un groupe familial, ils se déplacent eux aussi de stationnement illicite en stationnement illicite en attendant la saison estivale et le départ en mission.
- 3) D... et sa famille sont sur une aire d'accueil... mais ils devraient en principe la quitter au bout de trois mois. Ils sont donc en porte à faux vis-à-vis du règlement de l'aire car ils y stationnent depuis plus d'une année. Ils aimeraient pourtant en sortir, mais pour aller où ? S'ils sortent, ils se retrouveront en « stationnement illicite ». Or les pouvoirs locaux ne tolèrent plus les « stationnements illicites » car ils estiment être en conformité avec le schéma départemental. D... et sa famille préfèrent donc rester sur l'aire mais, ce faisant, ils empêchent d'autres groupes de s'y installer.

Il ne reste donc qu'une seule solution pour les voyageurs : stationner chez soi, mais cette alternative implique d'avoir des moyens suffisants pour acheter un terrain constructible et pouvoir y construire. Et même dans ce cas, ce n'est pas facile.... Ainsi deux de mes interlocuteurs m'expliquent bien qu'ils

ont eu un projet immobilier mais que l' élu local a refusé de délivrer un permis de construire au prétexte que le règlement du PLU (à moins que cela ne soit celui du lotissement ?) n'autorise pas l'habitat en caravane dans la zone considérée.

Pour ce couple comme pour tant d'autres, la situation est donc bloquée. D'où un sentiment de lassitude qui s'exprime par des expressions du type : « on est poussés à la faute » ; « on en a marre d'être obligés d'ouvrir des terrains » en faisant référence aux dispositifs anti-stationnement, tout ça pour dire que c'est bien contre leur gré que, dans la majorité des cas, les voyageurs stationnent dans l'illégalité.

Mes interlocuteurs soulignent aussi les discriminations dont leurs proches et eux ont fait l'objet, quand ils ont fait des démarches pour acheter un terrain (usage systématique du droit de préemption par les communes, information des notaires et des vendeurs), pour avoir un permis de construire ou encore pour des raccordements aux réseaux d'eau et d'électricité. La discrimination se fait alors sur la base du nom de famille car les noms des voyageurs locaux sont bien connus de la société locale et de ses institutions.

La seule solution est alors de recourir à un prête-nom ce qu'on m'explique preuve à l'appui. :

Vous voyez les deux terrains ? ils appartiennent à deux voyageurs. Le premier, on lui a refusé l'électricité et le deuxième, non. Pourtant les deux sont dans la même zone. Mais le deuxième il a demandé à un ami sédentaire de faire la demande à sa place.

Enfin, mes interlocuteurs sont unanimes à dénoncer le peu de considération dont ils font l'objet de la part des pouvoirs publics. On ne leur répond pas forcément quand ils font remonter des dysfonctionnements ou des problèmes sur une aire d'accueil auprès des élus. Ces derniers refusent de les écouter quand ils essaient de négocier l'autorisation temporaire d'un terrain en échange d'une remise en état ou d'une prise en charge des frais pour l'eau et l'électricité.

Ce manque de reconnaissance est très mal vécu :

Au lieu de faire des lois sans nous, ils feraient mieux de se rapprocher de nous [...]. On voit que malgré nos effets, on n'est pas les bienvenus [...] Je suis pasteur [...], j'ai fait d'énormes efforts pour avoir une bonne image au niveau des mairies, de l'Etat, mais il n'y a personne qui prend ça en compte [...] Depuis un an et demi, j'ai compris que le maire, il n'en a rien à faire de nous et qu'il cherche seulement à donner une mauvaise image de nous [...]. Il nous fait des mises en demeure tous les huit jours, il devrait plutôt nous donner un rendez-vous et discuter, peut-être que les choses s'amélioreraient [c'est-à-dire moins de « stationnements illicites » pour lui] ?

Un autre interlocuteur voit dans le manque de reconnaissance une explication aux dégradations éventuelles :

Si les gens ne veulent pas de nous, qu'est-ce qu'on s'en fout de laisser de la merde ? Même si on n'est pas d'accord avec cette idée, on peut pas dire qu'on n'y a pas penser.

Et encore un autre interlocuteur d'ajouter à propos de l'hostilité des pouvoirs locaux à l'endroit des voyageurs et de ses effets :

Les voyageurs, ils sont remontés, c'est normal !

Mais sur ce sujet encore, mes interlocuteurs font preuve de discernement : s'ils dénoncent l'attitude de certains élus qu'ils accusent même de racisme, ils peuvent aussi louer l'ouverture d'esprit et la qualité de l'accueil dans certaines communes, saluant le caractère « réglo » de tel ou tel élu, la parole

engagée obligeant, en quelque sorte, les uns, à accueillir dans le respect les groupes de passage, et, ces derniers, à partir au moment convenu et à revenir avec une équipe pour nettoyer les lieux.

Aspirations : diversité et points communs

Bien souvent, on imagine encore les voyageurs comme des personnes vivant dans l'instant présent et qui ne se soucient pas du lendemain. Les échanges avec mes interlocuteurs montrent le contraire : les voyageurs, en tout cas ceux que j'ai rencontrés et ils ne sont bien évidemment pas les seuls, font des projets, notamment en ce qui concerne l'habitat. Comment d'ailleurs, si ce n'était pas le cas, expliquer les achats de terrain ? Les demandes de raccordement ou d'autorisation de construire ?

Dans l'ensemble, les aspirations sont plutôt diverses. Certains souhaitent rester au même endroit, que ce soit sur un terrain privé ou sur une aire, tandis que d'autres préfèrent la mobilité. Au-delà des aspirations personnelles qui dépendent sans doute des situations personnelles (le capital financier notamment) et des trajectoires résidentielles, on note surtout des points communs.

D'abord l'attachement à la caravane, « bien plus douillette qu'une maison », m'indique cette voyageuse qui a vécu en logement ordinaire pendant longtemps. Opter pour la caravane ne signifie pas cependant rejeter les éléments de confort moderne. Tant par leurs demandes exprimées auprès des professionnels que des pouvoirs publics, mes interlocuteurs et, plus encore peut-être mes interlocutrices car c'est à elles qu'incombent généralement les charges domestiques, manifestent leur souhait d'accéder à un niveau minimal de confort : « sur le terrain, j'aime avoir mon nécessaire : une cuisine, une pièce de vie... », me déclare l'une d'entre elles.

Vivre en caravane, c'est aussi se garder la possibilité d'atteler et de partir quand on veut. L'attachement au voyage est d'ailleurs volontiers rappelé, mais le voyage n'est pas forcément comme l'imaginent les sédentaires. D'abord, il ne s'agit pas de se déplacer toute l'année. L'hiver par exemple, plusieurs de mes interlocuteurs indiquent qu'ils préféreraient stationner au même endroit, terrain privé ou petite aire de passage. Le voyage que l'on souhaite, et que l'on attend éventuellement avec impatience, se déroule du printemps à l'automne, cette période correspondant pour l'essentiel au temps des « missions ». D'abord les déplacements se déroulent à l'échelle de la région et puis c'est le départ vers des horizons plus lointains. Cette période est propice à une vie sociale intense alors que sur les aires d'accueil et sur les terrains privés, surtout quand on est sans ses proches, on s'ennuie plutôt pendant l'hiver.

S'ancrer l'hiver et voyager à la belle saison donc. Voilà ce qui correspondrait peut-être pour la majorité de mes interlocuteurs et de mes interlocutrices au voyage idéal, les autres formes de mobilité étant davantage déterminées par la nécessité (prendre soin des personnes âgées ou malades, travailler, assurer le service religieux) ou par des contraintes en lien avec l'action publique, en particulier les expulsions et/ou les menaces d'expulsion, dont la fréquence et la répétition conduisent en fin de compte à une sorte d'instabilité résidentielle. Et ce constat ne date pas d'hier, plusieurs des voyageurs avec lesquels je me suis entretenu expriment, éventuellement à leur insu, un lien possible entre les délais de stationnement autorisés (la loi des « 48 heures ») et la fréquence des déplacements dans leur jeunesse.

Au moins autant qu'au voyage, c'est à la vie familiale et communautaire que l'on est attaché, et ce combien même on souhaite aussi accéder à la propriété et avoir son terrain. Dans ce cas, l'idéal semble être de s'établir dans le même secteur géographique que ses proches. Cette vie à la fois familiale et communautaire a des avantages certains. Elle s'impose d'abord car, comme on sait, « l'union fait la force » et qu'il faut savoir faire bloc quand c'est nécessaire, mais mes interlocuteurs expriment aussi la solidarité intergénérationnelle et le plaisir des moments passés ensemble.

Enfin, l'accès à la propriété revient souvent dans les discussions. Peut-être parce qu'il est difficile de stationner sans s'exposer à des amendes voire à des expulsions pour cause de « stationnement illicite », mais aussi parce la propriété permet d'envisager plus sereinement l'avenir, ses vieux jours. Acquérir un terrain est chose difficile cependant, possiblement car les élus locaux s'y opposent comme on l'a signalé plus haut, et parce que les terrains sont chers, notamment dans les communes situées près des villes où l'urbanisation progresse d'année en année... et fait monter les prix. Les voyageurs se rabattent donc sur des terrains inconstructibles ce qui pose un autre problème, celui des autorisations de construire et du raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité.

Dans ce contexte où les parcours résidentiels sont bloqués, voués à se dérouler dans l'illégalité et bien souvent source de conflits avec les élus et le voisinage, quelles sont les solutions concrètes auxquelles songent les voyageurs pour régler ou, à tout le moins, atténuer les problèmes liés à l'habitat ?

Des solutions concrètes à court et à moyen terme

D'abord, il faudrait que les pouvoirs locaux ouvrent la discussion avec les voyageurs selon mes interlocuteurs. Expression de la reconnaissance pleine et entière des voyageurs en tant que citoyens français, le dialogue apparaît aussi comme un moyen efficace de lutter contre les préjugés en favorisant une meilleure connaissance mutuelle. C'est enfin la voie la plus sûre pour négocier et « co-construire », sur la base de relations personnelles, des solutions en phase avec les besoins des gens et les réalités locales et, ce faisant, d'atténuer les conflits :

Peut-être que nos déplacements seraient mieux cadrés, avec plus de respect des riverains et de meilleures conditions de vie pour nous. On ne serait plus obligés de casser des pierres et des cadenas pour ouvrir des terrains.

La recherche de solutions partagées peut se faire sur la base de l'honneur et du respect de la parole engagée comme on l'a indiqué plus haut, mais mes interlocuteurs évoquent aussi les conventions de stationnement ou d'occupation temporaire, une procédure qu'ils connaissent bien car elle est fréquemment utilisée par les pouvoirs locaux et par les pasteurs lors des missions évangéliques. Le conventionnement permet en effet de fixer les droits et les devoirs des uns et des autres tout en constituant une reconnaissance officielle des voyageurs et de leur « droit au territoire local » au même titre que les autres habitants. Le conventionnement a donc une valeur à la fois juridique et symbolique.

Les voyageurs avec lesquels je me suis entretenu comptent bien alimenter le dialogue avec des propositions très concrètes. D'abord, ils proposent de créer des équipements supplémentaires. C'est notamment le cas dans le secteur de Loches où il faudrait, selon eux, ouvrir dans les prochaines années une aire supplémentaire dans la ville de Loches car c'est là que se trouvent « l'école, les commerces et les services », me précise-t-on, et que « l'essence est de plus en plus chère ». Dans ce même secteur, il faudrait aussi créer deux nouvelles « aires de petit passage » afin de permettre aux groupes aujourd'hui itinérants toute l'année de passer l'hiver, ce qui éviterait nombre de stationnements illicites. Ces créations d'équipements s'imposent au vu de la croissance démographique, laquelle se traduit mécaniquement par une augmentation du nombre des caravanes et par conséquent des besoins en terme d'emplacements où stationner. Dans deux secteurs géographiques au moins (Montlouis-Saint-Martin-le-Beau, Tours-Nord-Monnaie), les voyageurs sont en attente des opérations d'habitat adapté qui ont été programmées. Or ces dernières ont du mal à voir le jour, sans qu'on leur explique clairement pourquoi d'ailleurs. Dans ces cas comme dans tant d'autres, les concernés pâtissent du manque et même de l'absence d'informations sur des sujets qui pourtant, les concernent au premier chef !

Plus souvent cependant, les propositions que font mes interlocuteurs portent sur les dispositifs existants. On évoque parfois la gestion (hygiène, respect du règlement), les délais de réparation et quasiment tout le temps les infrastructures qu'il s'agit de réparer (chasses d'eau, prises d'électricité, etc.), de finir de construire (toilettes à ciel ouvert, peintures ou carrelages dans les sanitaires...), et même de revoir entièrement en raison de problèmes d'écoulement/drainage des eaux. Il faudrait aussi amener l'électricité sur certaines aires de petit passage, en damer d'autres puis les revêtir entièrement de cailloux afin qu'on puisse y circuler y compris en période hivernale, quand il pleut et que les aires sont occupées par la boue et les flaques d'eau. De toute évidence, les voyageurs rencontrés – et ils ne sont sans doute pas les seuls à être dans ce cas – ont des savoirs et des compétences pratiques et techniques qu'ils serait dommage de ne pas prendre en compte dans la construction et l'entretien des équipements. N'oublions pas que nombre d'entre eux sont entrepreneurs dans les secteurs du bâtiment et de l'entretien des espaces verts. Ils savent donc de quoi ils parlent !

Le tableau suivant fait état des propositions secteur par secteur. Afin d'éviter tout malentendu, je rappelle que mes interlocuteurs ne prétendent aucunement avoir une vision exhaustive des besoins de tous les voyageurs au sein des territoires locaux. Les propositions indiquées restent personnelles ; elles devront être complétées et discutées.

Propositions concrètes pour l'habitat par secteur/territoire

Secteur géographique/territoire	Propositions à court et à moyen terme	Remarques éventuelles
Descartes	Améliorer les conditions de vie sur l'aire d'accueil (en part. toilettes et évacuation des eaux pluviales)	<i>La discussion porte sur l'aire mais il existe de nombreuses familles qui vivent sur des terrains.</i> Dans ce cas comme dans bien d'autres, les familles sont lasses d'attendre après l'intervention des pouvoirs locaux.
Loches	Du court au moyen terme : 1 Mise à niveau des aires de petit passage (dont celles de Saint-Hyppolyte et Saint-Flovier) et en attendant, conventionnement pour les stationnements hors aires 2 Création de deux aires de petit passage (Verneuil et Saint-Senoch) à court terme et sur toutes les communes du secteur (moyen terme) 3 Création d'une aire d'accueil dans le secteur de Loches	<i>La discussion porte principalement sur les groupes itinérants qui tournent autour de Loches.</i> La mise à niveau des aires de petit passage et la création de deux aires de petit passage devraient permettre de régler pendant un temps les problèmes de stationnement illicite, notamment l'hiver, car les groupes itinérants à l'année pourraient y stationner tout l'hiver.

Chinon	<p>1 Chercher des compromis avec les élus locaux</p> <p>2 L'amélioration des aires d'accueil (en particulier celle du Pressoir)</p> <p>3 La reconnaissance des voyageurs comme citoyens</p>	<p><i>La discussion porte principalement sur les groupes itinérants qui tournent autour de Chinon.</i></p> <p>Le conventionnement semble une procédure appropriée.</p> <p>Ce qui sous-entend : 1) amélioration des réseaux EP; 2) réfection des salles d'eau ; 3) gestion plus attentive des lieux (propreté) et plus stricte.</p> <p>« Quand je trouve marquée sur le fronton des mairies la devise « liberté, égalité, fraternité » je me dis que nous manquons de liberté, que l'égalité, ce n'est pas du tout ça et que côté fraternité, c'est un peu léger aussi ».</p>
Montlouis-Saint-Martin-le-Beau	La réalisation de TFL et habitats adaptés	Il suffit de voir le nombre de demandes pour s'en assurer !
Tours-Nord - Monnaie-Château-Renault	<p>1 Réaliser l'opération TFL dans le secteur de Monnaie.</p> <p>2 - Faire les travaux nécessaires sur l'aire de Château-Renault</p> <p>3 Et en attendant ?</p>	<p>L'opération est bloquée ! Et les concernés ne savent pas quand elle se concrétisera. Permettra-t-elle de loger l'ensemble des personnes en stationnement « illicite » dans le secteur aujourd'hui ?</p> <p>Les parkings ont été refaits mais il y a sûrement des progrès à faire côté hygiène. Qu'en est-il de l'éclairage de l'aire la nuit ?</p> <p>Les pouvoirs locaux semblent avoir une position tolérante à l'égard des « stationnements</p>

		illicites » à Tours Nord et à Monnaie
Neuillé-Pont-Pierre	<p>1 Ouvrir le dialogue, être écouté et respecté</p> <p>2 Corriger les malfaçons et s'assurer du fonctionnement correct de l'aire de Neuillé-Pont-Pierre</p> <p>3 Mettre à niveau les petites aires du secteur (électricité notamment).</p>	<p>Il y a des personnes malades qui requièrent des soins spécifiques réguliers(dialyse) sur les petites aires du secteur.</p> <p>Améliorer les conditions de vie sur les petites aires permettrait d'atténuer la pression sur l'aire de Neuillé-Pont-Pierre.</p> <p>La piste des TFL-habitat adapté est vue comme intéressante.</p>

Quelle(s) suite(s) donner à cette première enquête sur l'habitat des voyageurs en Indre-et-Loire ?

Aussi modeste soit-elle, cette enquête collective a permis de vérifier que, parmi les voyageurs, nombreux sont ceux qui sont en mesure de formuler des propositions concrètes et, sur cette base, de négocier des compromis avec les pouvoirs locaux. Cette enquête n'est toutefois qu'un début. Elle mériterait sûrement d'être approfondie pour chaque territoire pris en compte et élargie à d'autres secteurs géographiques. On pense notamment à la métropole tourangelle où les problèmes d'habitat sont complexes du fait de la pénurie d'espaces et de la pression foncière... qui s'exerce toujours au détriment des ménages les plus pauvres sur le plan économique. Même si ceux-ci sont les premiers concernés, il faudrait mener l'enquête auprès d'autres acteurs : bien entendu les élus et plus largement aux acteurs publics, mais aussi les « riverains-voisins », qu'il s'agit, comme on l'a fait avec les voyageurs, d'écouter attentivement si l'on veut mieux cerner les problèmes et tenter d'y répondre collectivement.