

BRUXELLES IGNORE LES GENS DU VOYAGE

Partie II : Terrains publics : le grand vide !

A Bruxelles, il n'existe plus aucun terrain public pour accueillir les gens du voyage. Ni aire d'accueil résidentielle. Ni espace affecté à des séjours de courte durée. Rien. La politique par le vide. Et pourtant, les besoins sont là. Une situation indigne d'une Région.

En 2002, des parlementaires bruxellois introduisaient une proposition d'ordonnance pour pousser la Région à aménager 4 terrains de transit. Deux ans plus tard, le texte n'est plus qu'une résolution, soit une vague promesse qui ne trouvera jamais de réelle concrétisation.

Interrogés à plusieurs reprises en commission de l'aménagement du territoire sur la mise à disposition de terrains (de 2004 à 2014)^[1], les Ministres-Présidents manifestent très clairement leur absence d'intérêt et leur ignorance à l'égard des familles belges du voyage : il n'y aurait aucun terrain disponible, ni communal, ni régional (la Région n'a pas de foncier pour ça !). La méconnaissance de la réalité est flagrante du côté politique où les gens du voyage sont assimilés aux Roms. Les débats se focalisent essentiellement sur la mise à disposition d'espaces de transit et jamais sur du résidentiel, alors que les familles bruxelloises sont en demande.

Seule exception notable dans ce paysage particulièrement sombre et peu engagé, l'attitude de la Ville de Bruxelles qui ouvre un premier terrain de transit à Haren, fin 2003, rue des Grenouillettes, une propriété du CPAS. Le terrain est aménagé et peut accueillir une vingtaine de caravanes pour une durée limitée. Toutes ces années pourtant, il reste le plus souvent fermé.

De source associative, les écueils sont variés (tensions entre groupes, déchets non-collectés, redevance d'occupation trop élevée...) mais la difficulté principale reste l'absence de régulation sur l'accès au terrain (entrées/sorties)^[2], la Ville de Bruxelles et les gens du voyage n'ayant pas trouvé à s'accorder, entre ouverture inconditionnelle et régulation stricte. Le site est désormais fermé et le CPAS, qui a récupéré son bien, projette de le céder à un groupe de forains, qui dispose déjà d'une parcelle attenante. Il n'y a donc plus aucun moyen de s'installer légalement pour quelques semaines à Bruxelles et toujours aucun emplacement public de longue durée.

Subsides régionaux

Les lignes semblent tout de même bouger un peu au niveau de la Région ces dernières années. Des moyens financiers ont été débloqués en faveur des communes pour l'aménagement, notamment, de terrains à destination des gens du voyage. En 2018, Le Cabinet Vervoort a mis un budget de 15 millions d'euros dans la lutte contre le sans-abrisme (ce qui en dit long encore une fois sur les représentations qui entourent la communauté des gens du voyage !), en visant la création de logements de transit et/ou d'urgence mais aussi d'aires d'accueil^[3]. Le budget a été consommé mais aucune commune n'a remis de projet pour le public qui nous occupe. De même depuis 2015, les CPAS peuvent, par appel à projets^[4] encore, bénéficier de subventions spéciales pour aider des publics fragilisés (dont les gens du voyage), mais les résultats sont nuls là aussi.

Les communes sont réticentes, ne veulent pas accueillir et si la Région est prête à mettre de l'argent sur la table, elle n'est pas prête à céder des terrains, renvoyant la balle aux pouvoirs locaux. On

tourne en rond. Un dernier élément encore, la mise en place d'une commission de l'habitat mobile en 2016, à l'initiative des cabinets Fremault et Vervoort, réunissant tous les intéressés à la cause et qui avait pour but d'identifier des lieux d'accueil potentiels. En vain.

Et chez nos voisins proches ?

Difficile de faire pire qu'à Bruxelles. La Flandre et la Wallonie ne sont certainement pas exemplaires – rappelons que la Belgique a été condamnée en 2012^[5] par le Comité Européen des Droits Sociaux (CEDS) pour violation de droits protégés par la Charte sociale européenne (droit au logement, à la protection contre la pauvreté et l'exclusion sociale, droit à la non-discrimination...) – mais les choses ne sont pas complètement figées comme dans notre région.

La Wallonie vient de reconnaître, certes tardivement, l'habitat léger (dont l'habitat mobile) et le dernier appel à projets lancé en 2019 aux communes pour l'aménagement, l'acquisition ou l'extension d'aires d'accueil a rencontré neuf lauréats (dont Charleroi)^[6]. Des projets qui viendront s'ajouter à ceux des quelques communes qui accueillait déjà sur terrain propre aménagé et à celles qui s'engagent plus ponctuellement ou mettent à disposition des terrains non-spécifiques. Il y a évidemment moyen de faire mieux vu le potentiel foncier (253 communes) et reste la question de l'accueil hivernal ou de longue durée qui est pour l'instant complètement évacuée. Les communes subsidiées ont l'obligation d'accueillir l'été mais pas le reste de l'année.

C'est finalement du côté de la Flandre qu'il faut chercher pour trouver des aires d'accueil résidentielles. Les données régionales les plus récentes parlent de 514 emplacements pour des séjours de longue durée et 59 seulement pour l'accueil temporaire^[7]. Ces chiffres sont cependant très en-deçà des ambitions régionales de 2004 qui projetaient l'aménagement de 750 nouveaux emplacements résidentiels et de 500 places pour des séjours de courte durée^[8]. Au niveau des aires d'accueil de transit, la situation est alarmante, puisque les places disponibles sont même en nette régression^[9]. Comme dans les deux autres régions, ce sont les communes qui doivent mettre des terrains équipés à disposition via des fonds régionaux, mais l'incitant financier ne suffit pas à vaincre les résistances.

La situation des gens du voyage reste très inconfortable partout dans le pays. Les préjugés ont la vie dure.

Quelles solutions ?

Bruxelles n'a certes pas les mêmes espaces que ses voisines, mais il y a des terrains, à l'instar d'autres grandes villes (Gand, Anvers...) qui se sont engagées à accueillir les "voyageurs". Il y a des familles en demande mais leur nombre est limité. **Il suffirait d'un terrain par commune - pouvant contenir 5 à 7 caravanes – pour répondre aux besoins résidentiels.** Les terrains de taille réduite facilitent une bonne gestion des lieux.

L'aménagement d'un terrain (revêtement adapté, accès à l'eau et à l'électricité, sanitaires) coûte moins cher que de produire de la brique et génère des rentrées pour les communes, puisque chaque occupant paie son emplacement, ce que ne fait pas un terrain qui "dort".

Si l'incitant financier ne suffit pas à faire bouger, la Région, en tant qu'organe régulateur, devrait pouvoir fixer des objectifs à atteindre aux communes. La France l'a fait depuis longtemps^[10].

Mais la Région pourrait aussi donner l'exemple. Elle a des terrains, dont elle est d'ailleurs en train de sceller l'avenir via ses plans d'aménagement directeur (PAD). Pourquoi ne pas y faire une place structurelle aux gens du voyage ? On parle de dizaines d'hectares prêts à succomber à la promotion immobilière privée, alors qu'il faudrait seulement quelques petites surfaces pour parvenir à combler leurs besoins. S'il n'y a pas là une bonne dose de mauvaise volonté...

...

Cette analyse est publiée à l'aide de subsides de la Région de Bruxelles-Capitale, Insertion par le logement et avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

^[1]Commissions de l'aménagement du territoire et séance plénière du Parlement bruxellois : 02/05/2007, 18/01/2008, 03/02/2010, 12/11/2013 et 10/03/2014.

^[2]VALLET Cédric, Gens du voyage : la colère du peuple oublié, Alter échos, n°470, janvier 2019.

^[3]<https://rudivervoort.brussels/news/le-gouvernement-bruxellois-investit-15-millions-dans-les-communes-pour-le-sans-abrisme/>

^[4]Quatre publics-cible sont visés : les migrants, les sans-abri, les Roms et les gens du voyage. L'enveloppe initiale était de 850.000€, auxquels sont venus s'ajouter 500.000€ en 2017 pour des projets visant spécifiquement l'aide sociale aux personnes dites « Roms » et aux gens du voyage.

^[5]La Fédération internationale pour les droits humains et la Ligue belge des droits humains avaient porté plainte en 2010 au niveau européen pour violation des droits fondamentaux des gens du voyage. La condamnation reste symbolique.

^[6]Décret du 2 mai 2019 relatif à l'aide aux Gens du voyage modifiant la Deuxième partie, Livre 1er, Titre VII, du Code wallon de l'Action sociale et de la Santé et appel à projets lancée dans la foulée : <http://cohesionsociale.wallonie.be/sites/default/files/Descriptif%20GDV%20-%20Aide%20exceptionnelle%20en%20infrastructures.pdf>. Le subsidie prévoyait le financement de 10 projets seulement. Les communes lauréates sont : Charleroi, Mons, Lessines, Sambreville, Ramillies, Ottignies, Amay, Verviers et Bastogne.

^[7]https://www.wonenvlaanderen.be/sites/wvl/files/wysiwyg/residentiele_terreinen_meting_2019_2.pdf,
https://www.wonenvlaanderen.be/sites/wvl/files/wysiwyg/doortrekkersterreinen_meting_2019_aanpassing_november_voor_huizingen.pdf

^[8]Voir le contenu de la plainte de la Ligue internationale des droits humains au CEDS : <https://rm.coe.int/n-62-2010-federation-internationale-des-droits-de-l-homme-fidh-c-belgi/168074a191>.

^[9]La commune d'Huizingen a fermé l'année dernière un terrain de transit de 15 emplacements (ouvert en 2005). Le terrain de transit de la Ville d'Anvers (18 emplacements) a de même été fermé en 2016.

^[10]En France, la loi Besson impose aux communes de plus de 5000 habitants de mettre des aires d'accueil à disposition des voyageurs (aires de grande passage, aires de longs séjours ou séjours permanents, accueil temporaire...). En 2015, sur les 42000 places projetées, la moitié seulement étaient réalisées. Néanmoins, les associations représentatives des gens du voyage soulignent des progrès importants dans l'accueil, qui restent cependant répartis très inégalement sur le territoire : https://www.senat.fr/rap/r14-617/r14-617_mono.html#toc68