



**Gens du voyage et aménagement du territoire**

## **Rapport 2015**



---

St-Gall, décembre 2016

ERR Raumplaner AG  
St-Gall Herisau

Kirchgasse 16 | 9004 St-Gall | T +4171 227 62 62 | [st.gallen@err.ch](mailto:st.gallen@err.ch)

e r r

---

## Mentions légales

Editeur :

Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses

La fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses » a été instituée par la Confédération en 1997. Elle a pour mandat de garantir et d'améliorer les conditions de vie des gens du voyage en Suisse et de contribuer à préserver l'identité culturelle de cette minorité qui a pendant longtemps été persécutée et discriminée.

Les membres du Conseil de fondation suivants ont participé à la création de ce rapport dans le cadre du groupe d'accompagnement :

- Max Gisler, Dr iur., ancien conseiller communal, Steinhausen
- Jörg Hartmann, ancien responsable du service pour les gens du voyage du canton d'Argovie, Gebenstorf
- Martin Vinzens, Office fédéral du développement territorial ARE, Berne
- Ursula Waser, Naschet Jenische, Holderbank
- Fiona Wigger, Office fédéral de la culture OFC, Berne
- Urs Glaus, Dr iur., directeur de la Fondation, avocat, St-Gall

Daniel Huber (Radgenossenschaft der Landstrasse, Balsthal) et Sandra Gerzner (Citoyens Nomades, Fribourg) ont également collaboré au sein du groupe d'accompagnement.

Auteurs :

Thomas Eigenmann

Jon Gaudenz

ERR Raumplaner AG

Kirchgasse 16

9004 St-Gall

[www.err.ch](http://www.err.ch)

[st.gallen@err.ch](mailto:st.gallen@err.ch)

Téléphone +41(0)71 227 62 62

Fax +41(0)71 227 62 63

Pour une meilleure lisibilité, nous utilisons généralement uniquement le masculin. Il va de soi que ce rapport concerne et s'adresse également aux femmes.

---

## Sommaire

Termes importants	4
1 Résumé	5
2 Introduction	7
2.1 Mandat et objectif	7
2.2 Méthode	8
2.3 Participants	8
3 Changements de la situation de départ	9
3.1 Introduction	9
3.2 Aperçu des aires de séjour et de transit existantes en 2015	10
3.2.1 Aires de séjour	10
3.2.2 Aires de transit	13
3.2.3 3.2.3 Aperçu des modifications	22
3.2.4 Modifications en vue	23
3.3 Actions des principaux acteurs durant les 5 dernières années	26
3.3.1 Confédération	26
3.3.2 Cantons	27
3.3.3 Plans d'affectation communaux :	29
3.3.4 Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses	29
3.4 Bases légales	30
3.4.1 Loi sur l'encouragement de la culture	30
3.4.2 Loi sur l'aménagement du territoire	31
3.4.3 Niveau cantonal	31
3.5 Evaluation d'anciens terrains militaires	32
3.6 Conclusions tirées de la situation de départ	33
4 Modifications du concept	37
4.1 Introduction	37
4.2 Répartition géographique des aires de séjour et de transit	39
4.2.1 Répartition géographique des aires de séjour	40
4.2.2 Répartition spatiale des aires de transit pour les gens du voyage suisses	43
46	
4.2.3 Aires de transit pour les gens du voyage étrangers : aires de transit	47
4.3 Résumé	49
5 Actions nécessaires aujourd'hui	50
5.1 Introduction	50
5.2 Actions nécessaires et mise en œuvre : champs d'action	52
5.2.1 Sensibilisation de l'opinion	52
5.2.2 Prise en considération des besoins en terrains des gens du voyage dans la planification de l'aménagement du territoire	54
5.2.3 Création et amélioration d'aires de séjour ou de transit	57

---

## Termes importants

### Gens du voyage

Le terme « Gens du voyage », en allemand « Fahrende », décrit le mode de vie itinérant des Yéniches, Sinti et Roms. En 1998, le Conseil fédéral a attribué le statut de minorité nationale aux « gens du voyage ». Ce statut concerne les Yéniches et Sinti suisses, qu'ils soient itinérants ou sédentaires. Le terme « gens du voyage » est considéré comme discriminatoire et unilatéral par de plus en plus de personnes concernées.

Dans ce rapport, le terme « gens du voyage » décrit les Yéniches, Sinti et Roms qui sont activement itinérants, c'est-à-dire nomades ou semi-nomades et dont le métier est dépendant de leur mode de vie itinérant.

### Yéniches

Les membres de la communauté du voyage ou sédentaire, vivant principalement en Suisse, Allemagne et Autriche se nomment eux-mêmes Yéniches. On en compte 30 000 à 35 000 en Suisse, ils profitent du statut de minorité culturelle reconnue. Ils ont toujours vécu en Suisse et sont tous citoyens suisses. Ils ont leur propre langue yéniche qu'ils parlent au sein de leur communauté. Les « gens du voyage » suisses sont majoritairement Yéniches. Même pour les Yéniches sédentaires ou ayant renoncé au mode de vie itinérant, cette façon de vivre reste un élément constitutif de leur identité.

### Roms

Les Roms comprennent différents groupes de population ayant une origine et une langue indienne communes. Ils vivent depuis des siècles en Europe, la plupart du temps de façon sédentaire, rarement itinérante. C'est la plus grande minorité du continent.

### Sinti / Manouches

Les Sinti, resp. Manouches (en Romandie) vivant en Suisse ne se considèrent pas comme des Roms. Ils se sont en partie fondus dans la communauté yéniche. Ils sont également reconnus en tant que minorité nationale en Suisse.

## Abbreviations fréquentes :

ARE	Office fédéral du développement territorial
OFROU	Office fédéral des routes
OFC	Office fédéral de la culture
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département de la défense, de la protection de la population et des sports

---

## 1 Résumé

Quinze ans après la publication de l'expertise « Gens du voyage et aménagement du territoire », la situation concernant les aires de séjour et de transit en Suisse après 2005 a été examinée une troisième fois (après 2005 et 2010), à l'aide de sondages. Dans l'ensemble, le résultat se révèle, une fois de plus, décevant malgré les quelques efforts et progrès signalés.

Depuis le rapport 2010, une seule nouvelle aire de séjour a été construite. Ainsi, depuis 15 ans, seules quatre nouvelles aires de séjour ont été créées (passant du nombre de 11 à 15). Au vu du laps de temps important, on peut parler de « status quo ». Selon le concept actualisé, qui se base sur le rapport « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001) et qui prend en considération les besoins des organisations des gens du voyage, environ 25 aires de séjour supplémentaires seraient aujourd'hui nécessaires.

L'évolution du nombre d'aires de transit est encore plus inquiétante et continue dans cette voie clairement négative. Le nombre d'aires de transit pour les gens du voyage suisses, déclarées par les communes, a chuté de 46 à 31 au cours des 15 dernières années, soit un tiers de moins. Depuis 2010, 7 aires de transit, de petite taille pour la plupart, ont été supprimées alors que 3 ont été construites, resp. annoncées durant le sondage. Si l'on considère que près de la moitié de toutes les aires de transit recensées en 2015 ne sont utilisables que de façon limitée par les gens du voyage (en raison d'autres utilisations périodiques comme des festivals, marchés, cirques ou parking pour piscine, ou manquant d'une infrastructure suffisante en eau et électricité), il est évident que l'urgence reste totale en la matière. Elle est d'autant plus pressante que, depuis quelques années, un nombre grandissant de jeunes gens souhaite vivre selon les traditions de leurs aïeux. Ils dépendent donc des possibilités de halte dans notre pays.

D'un point de vue de la conception et de l'aménagement du territoire, surtout au niveau des plans directo-riaux cantonaux, certaines choses ont commencé à bouger au cours des années passées. Les conditions cadres de planification se sont améliorées. Dans la pratique, la volonté de créer de nouvelles aires de séjour et de transit n'aboutit pas, souvent à cause du manque d'acceptation de la part de la population de la commune concernée. Le schéma de pensée « les gens du voyage sont les bienvenus, chez les autres » perdure. La création d'aires provisoires représente une chance d'améliorer la situation, à court terme. Plusieurs exemples récents le montrent (p. ex. dans le canton de Berne).

Le besoin exprimé dans le rapport « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001), soit 40 aires de séjour et 80 aires de transit pour les gens du voyage suisses n'a toujours pas été comblé. Au vu de l'évolution et de la situation actuelle, le besoin en améliorations concrètes sur place reste bien présent pour les gens du voyage. Il est impératif d'améliorer les conditions de vie des gens du voyage suisses en tant que minorité reconnue officiellement dans ce pays. D'autre part, il faut trouver des solutions pour les gens du voyage étrangers qui traversent généralement la Suisse en grands groupes.

### Actions nécessaires

Au vu de la situation toujours plus compliquée pour les gens du voyage, les trois stratégies proposées dans le rapport (2001) sont toujours autant d'actualité et constituent le noyau dur des mesures à prendre au-  
jourd'hui :

Reconnaissance dans la planification du territoire :

Les cantons, en tant que responsables principaux lors de la planification coordonnée des aires de séjour et de transit, ont mis certains projets en mouvement ces dernières années, en particulier au niveau des plans

directeurs, mais il reste encore des lacunes. Il est nécessaire de définir des tâches et responsabilités définitives, avec un délai clair, sur la base d'un concept d'aménagement, tant pour les acteurs cantonaux individuels que pour les communes (éventuellement les régions).

Au niveau du plan d'affectation des communes, il faut assurer les aires de transit et de séjour existantes et futures par une définition de zones claire et spécifique, afin de garantir une sécurité juridique durable et d'empêcher de futures fermetures.

De plus, la halte spontanée, forme traditionnelle d'arrêt pratiquée aux origines, ne saurait être empêchée par de nouveaux obstacles du droit de la planification et de la construction (p. ex. obligation d'autorisation non justifiée) ou par des limitations imposées par la police (p. ex. interdictions de camper ciblées contre les gens du voyage). La halte spontanée doit être tolérée, si ce n'est encouragée, par les autorités.

Lors des révisions du droit cantonal de planification et de construction, il faut considérer le sujet des aires de séjour et de transit ainsi que celui de la halte spontanée afin de créer ou d'améliorer les conditions juridiques pour faciliter le mode de vie itinérant.

#### Revalorisation et création d'aires :

Considérant que près de la moitié de toutes les aires de transit ne sont utilisables que de façon limitée, il faut assurer leur disponibilité continue et sans tracasseries administratives, au moins durant la période estivale. Les conflits d'affectation cités par les communes où se trouvent ces aires, soit leur réquisition pour d'autres utilisations (marchés, emplacements de parking pour manifestations, etc.), doivent être désamorcés et solutionnés. Il faut également contrôler les travaux d'assainissement et la revalorisation des aires existantes, ou des éventuels sites alternatifs dans l'environnement proche. Les cantons, en collaboration avec les communes, doivent créer de nouvelles aires de séjour et de transit en se basant sur leur planification générale.

Concernant les aires de transit qui nécessitent une coordination urgente à grande échelle, nous demandons à la Confédération d'en prendre la direction et de mettre en œuvre les réflexions menées jusqu'ici.

#### Sensibilisation de l'opinion :

Les expériences des dernières années montrent que les deux stratégies mentionnées ne peuvent avoir un effet sur place que si la population sédentaire majoritaire se montre ouverte et positive vis-à-vis de la minorité itinérante et se montre disposée à permettre la résidence des gens du voyage, aussi dans leur propre commune.

Afin de contrer les préjugés de la population, souvent liés à un manque de connaissance et à d'anciennes peurs, il est nécessaire, plus que jamais, de sensibiliser régulièrement l'opinion publique, à l'appui de données concrètes et fondées. L'engagement de la fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses », des organisations des gens du voyage ainsi que des cantons et des communes pour sensibiliser la population doit s'intensifier et la collaboration doit être renforcée.

Un travail de relations publiques régulier et ciblé mettant en valeur les aspects positifs de la thématique des gens du voyage, sans pour autant la romancer, constitue une base essentielle pour instaurer un climat de confiance et d'acceptation au sein de la population. On utilisera différents moyens de communication à cet effet (Internet, télévisions/films, journaux, livres/brochures, etc.) afin d'atteindre tous les groupes de population. Toute manifestation ou rencontre directe entre la population sédentaire et des représentants des communautés de gens du voyage sont également à encourager (durant des présentations, visites scolaires, marchés, concerts, spectacles de théâtre, etc.).

## 2 Introduction

### 2.1 Mandat et objectif

La fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses » a mandaté le bureau d'aménagement du territoire ERR (Eigenmann Rey Rietmann, aménagiste FUS SIA, St-Gall) en 2000 pour traiter du sujet des gens du voyage en Suisse dans le contexte de l'aménagement du territoire et d'en rédiger un rapport d'expertise. L'objectif de la fondation est, entre autres, de promouvoir la collaboration intercantonale et intercommunale afin de créer et de gérer des aires de séjour et de transit. La réalisation de cet objectif requiert une vue d'ensemble permise par une actualisation périodique des possibilités de halte mises à disposition des gens du voyage. Ainsi, les données citées en 2000 ont été actualisées tous les 5 ans et présentées dans le rapport 2005, resp. le rapport 2010. En 2015, la fondation a à nouveau mandaté les experts pour décrire, dans un nouveau rapport, les développements et les tendances des cinq dernières années et en particulier le niveau de réalisation du concept proposé dans le rapport « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001) et d'en tirer les conséquences.

De façon analogue aux précédents rapports, nous nous concentrerons sur les aires de stationnement officielles pour les gens du voyage, donc les aires de séjour et de transit. Le sujet de la halte spontanée sera approfondi dans d'autres travaux de la fondation. A l'aide de l'inventaire des aires de séjour et de transit actuel, d'autres données actuelles ainsi que des développements juridiques et politiques des dernières années, il s'agissait d'évaluer si les demandes des gens du voyage étaient encore trop peu prises en considération et si elles avaient trouvé une réponse adéquate.

En premier lieu, on exposera la situation actuelle des aires de séjour et de transit existantes. Il faudra ensuite comparer la situation avec les données de 2000, 2005 et de 2010. Ensuite, on définira les mesures à entreprendre aujourd'hui pour l'avenir, tout en proposant des actions concrètes, dans le cadre du concept proposé dans le rapport (2001), avec la collaboration des organisations des gens du voyage. Il faut également prendre en considération la problématique des gens du voyage étrangers.

L'objectif premier du rapport 2015 est de servir au Conseil de fondation pour le travail politique à tous les niveaux (Confédération, cantons, communes, grand public, etc.). Il servira de base de travail au Conseil de fondation pour faire des propositions à la Confédération et aux cantons pour qu'ils puissent travailler de façon plus dynamique, afin de mettre des aires de séjour et de transit adaptées à la disposition des gens du voyage et d'assurer leur existence sur le long terme. Outre l'obligation constitutionnelle, il s'agit de travailler à la préservation et à la promotion de la diversité culturelle en Suisse. Ainsi, l'applicabilité du rapport reste au premier plan pour la fondation ainsi que pour les autorités décisionnaires, les organisations des gens du voyage ainsi que les autres personnes concernées ou intéressées.

La fondation travaille étroitement avec l'Office fédéral de la culture (OFC) et dispose d'une représentation au sein du groupe de travail sur le mode de vie des gens du voyage, créée en 2015. Le rapport 2015 servira également de base spécialisée pour le travail de ce groupe qui œuvre, sous l'égide de l'OFC, à l'élaboration d'un plan d'action pour améliorer les conditions du mode de vie des gens du voyage et pour la promotion de la culture des communautés Yéniche, Sinti/Manouche et Rom.

## 2.2 Méthode

Pour préparer la rédaction du rapport 2015, les sondages précédents ont été légèrement adaptés et réalisés dans les mêmes conditions que dans les années 2000, 2005 et 2010. A savoir :

- Sondage auprès des communes (en partie auprès des cantons en tant que propriétaires terriens) qui gèrent des aires de séjour et de transit ;
- Sondage auprès de tous les bureaux cantonaux d'aménagement du territoire.

Pour terminer, les principaux aspects du sondage mené auprès des communes (infrastructure, gestion, aspects financiers) ont été transmis aux organisations des gens du voyage. Le but est de pouvoir ainsi évaluer plus largement les aires individuelles et en particulier les secteurs soumis à amélioration.

Le rapport 2015 présente les résultats de ces sondages. Il les compare avec le rapport d'expertise « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001) ainsi qu'avec le rapport 2005 et 2010 et décrit les modifications qui ont été faites. On a attaché particulièrement d'importance à savoir comment le concept du rapport d'expertise d'il y a quinze ans a été mis en œuvre, les mesures encore nécessaires aujourd'hui et quelles méthodes sont à appliquer, resp. quelles démarches sont à entreprendre pour la mise en œuvre des mesures futures.

Pour compléter, nous nous sommes entretenus avec les organisations des gens du voyage, les offices fédéraux ARE et OFC, les autorités communales et cantonales et avec des gens du voyage. De plus, nous avons visité des aires de séjour et de transit créées depuis le rapport 2010.

Le présent rapport est agrémenté des documents suivants :

- inventaire de toutes les aires (description avec chiffres-clés, évaluations des gestionnaires, resp. des organisations des gens du voyage, esquisses, etc. selon les sondages)
- tableau récapitulatif de toutes les aires (fichier Excel)
- flyer récapitulatif des principales déclarations

## 2.3 Participants

Les auteurs du rapport, Thomas Eigenmann et Jon Gaudenz, tiennent à remercier pour leur aide :

- les offices de l'aménagement du territoire des cantons ayant répondu au sondage
- toutes les communes et cantons qui gèrent des aires de séjour et de transit ayant répondu au sondage
- les organisations des gens du voyage ayant répondu au sondage complémentaire et apporté des commentaires ou prises de position :
  - Association Yéniche Suisse
  - Mission tzigane
  - Bewegung der Schweizer Reisenden BSR
  - Radgenossenschaft der Landstrasse
  - Citoyens Nomades
  - Verband Sinti & Roma Schweiz (VSRS)
  - J.M.S. (Jenische-Manouche-Sinti)
  - Zigeunerkulturzentrum

## 3 Changements de la situation de départ

### 3.1 Introduction

La situation de départ est décrite dans le rapport d'expertise (2001) ainsi que dans le rapport 2005 et 2010 selon les quatre aspects suivants :

- les besoins en terrains pour les gens du voyage
- aperçu des aires de séjour et de transit existantes
- procédures appliquées jusqu'ici par les acteurs principaux
- bases légales

Le premier aspect, les besoins en terrains pour les gens du voyage, n'a pour ainsi dire pas changé au cours des quinze dernières années. Les principes suivants, qui ont été décrits en détail dans le rapport d'expertise (2001), sont toujours d'actualité et requièrent notre attention, plus que jamais :

- le mode de vie des gens du voyage nécessite des terrains
- les gens du voyage veulent pouvoir se déplacer légalement et sans créer de polémique
- leurs déplacements sont la base de leur existence économique
- un réseau suffisant d'aires de séjour et de transit est nécessaire
- il faut créer des aires de séjour et des aires de transit séparées les unes des autres\*
- les aires de séjour et de transit doivent être réservées uniquement aux gens du voyage

\*) Concernant ce point, il est à noter que la séparation des aires de séjour et des aires de transit n'est plus une obligation aujourd'hui. Entre-temps, les cantons de Berne, Argovie, Lucerne et Soleure, par exemple, ont mis en place des « modèles mixtes » (voir. chap. 3.2.2).

Aspects qualitatifs :

Grâce aux sondages menés auprès des communes et des bureaux cantonaux d'aménagement du territoire ainsi qu'aux discussions, en particulier avec la fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses et l'Office fédéral de la culture OFC, on peut constater que les demandes spécifiques concernant l'aménagement des aires de séjour et de transit n'ont pas été réalisées ces 15 dernières années. Le sondage supplémentaire réalisé en 2015 auprès des organisations des gens du voyage apporte des informations encore plus étendues concernant les aspects qualitatifs. Afin d'obtenir des déclarations différenciées, nous utiliserons la catégorie « suffisante », en plus des catégories « bonne » et « insuffisante » utilisées dans les précédents rapports.

L'évaluation de la qualité des aires de séjour et de transit réalisée par les auteurs repose sur les sondages réalisés auprès des communes concernées ainsi que sur les évaluations, en particulier celles des organisations des gens du voyage. S'il est fait mention d'un critère d'amélioration, la qualité est évaluée comme « suffisante ». Pour deux critères ou plus, l'évaluation est « insuffisante » (voir les tableaux des chapitres suivants).

### 3.2 Aperçu des aires de séjour et de transit existantes en 2015

#### Aire de séjour

Elle sert de lieu de séjour stationnaire, surtout pendant les mois d'hiver. Les gens du voyage louent une place à l'année sur l'aire de séjour et y vivent dans des constructions simples (p. ex. chalets en bois), des mobile homes ou des caravanes. Dans les communes où se trouvent les aires de séjour, les gens du voyage sont inscrits toute l'année, leurs enfants y vont à l'école.

#### Aire de transit

L'aire de transit sert de lieu de séjour de courte durée – allant jusqu'à un mois – pendant les déplacements des mois d'été. Elle doit être équipée de l'infrastructure nécessaire aux besoins quotidiens. Contrairement aux campings qui servent au repos des touristes, les aires de transit permettent aux gens du voyage d'exercer une activité lucrative en plus de servir de lieu de vie.

#### Places de stationnement

Cela désigne la surface dont dispose une famille sur une aire de séjour ou de transit, pour habiter et pour travailler (aire de séjour : env. 150 à 200 m<sup>2</sup>, aire de transit : env. 130 à 150 m<sup>2</sup>). Une place sur une aire de transit doit offrir suffisamment d'espace pour une caravane et une fourgonnette.

#### Aire de transit pour les gens du voyage étrangers

Il s'agit d'une aire de grande superficie (35 à 80 places de stationnement) pour les gens du voyage étrangers, c'est-à-dire pour les convois de gens du voyage qui passent par la Suisse. Comme le séjour est généralement de courte durée, une aire fixe offrant raccord d'eau et container de déchets suffit comme infrastructure.

#### Halte spontanée

La halte spontanée décrit l'arrêt d'un petit groupe de gens du voyage (5 à 6 caravanes) pour une durée allant jusqu'à un mois (en général) sur un terrain privé. C'est la forme originelle et traditionnelle du mode de vie des gens du voyage. Elle ne nécessite pas d'infrastructure permanente. Elle se fait souvent sur un terrain agricole dont le propriétaire reçoit une compensation pour le dérangement occasionné tels que les frais d'électricité, l'élimination des déchets, etc.

Les aires de séjour et de transit énumérées ci-après sont des aires à caractère public, en général occupées pour une longue durée. Elles se distinguent des aires à caractère privé qui sont très souvent petites et qui ne sont pas recensées à l'échelle nationale. Comme indiqué dans l'introduction, ce qu'on appelle la « halte spontanée » ne sera traitée que superficiellement dans ce rapport, comme cela était déjà le cas dans les rapports précédents (voir chap. 3.3.3, resp. 5.2.2).

#### 3.2.1 Aires de séjour

Nombre :

Selon les sondages effectués, il existe aujourd'hui (état en automne 2015) en tout 15 aires de séjour en Suisse.

Depuis le rapport 2010, on compte une aire supplémentaire. Il s'agit de l'aire de séjour « Schiltacker » sur le domaine de la ville de St-Gall. Elle a été conçue en collaboration avec la dizaine de familles concernée et a ouvert ses portes en automne 2013. Grâce à un plan d'attribution des zones et à un plan d'aménagement qui ont permis la création des bases dans la loi sur l'aménagement, l'existence de l'aire, dont la construction a coûté près de 3 millions de francs, est assurée sur le long terme (voir chap. 3.3.3).

Dans la commune de Hauterive (FR), l'aire de séjour de « Châtillon » (partie du village de Posieux) a été déplacée de quelques centaines de mètres au nord en raison des travaux d'assainissement de la déchetterie de « La Pila ». L'existence de cette aire est aussi légalement assurée : « Zone d'affectation des gens du voyage » (ZGV). Le canton de Genève a également installé une aire de séjour dans la même commune (Versoix) au cours des 5 dernières années. Au lieu de l'aire de séjour « Le Molard » (64 places de stationnement), un nouvel emplacement pour les gens du voyage est disponible sur le domaine « La Bécassière » depuis 2012 (46 places pour les gens du voyage, 50 pour les forains).

Ces changements n'ont presque pas eu d'influence sur le nombre de places disponibles dans toute la Suisse sur les aires de séjour. L'augmentation générée par la nouvelle aire de séjour à St-Gall est compensée par la réduction du nombre de places de stationnement sur la première aire de séjour à Versoix (déplacement).

Aperçu des aires de séjour existantes en 2015 :

Canton	Commune	Qualité <sup>1</sup>	Nombre de places de stationnement
Zurich	Dietikon	suffisante <sup>c</sup>	5
	Kloten	suffisante <sup>c</sup>	7
	Winterthur	insuffisante <sup>b, c</sup>	5
	Zurich	insuffisante <sup>a, b</sup>	30
Berne	Berne	bonne	36
	Biel	bonne	14
Fribourg	Hauterive	suffisante <sup>a</sup>	22
St-Gall	St.Gallen	bonne	10
	Uznach	bonne	7
	Wil	insuffisante <sup>a, b</sup>	17
	Wil	bonne	15
Grisons	Cazis	suffisante <sup>c</sup>	10
	Chur	suffisante <sup>c</sup>	7
Argovie	Spreitenbach	bonne	6
Genève	Versoix	suffisante <sup>c</sup>	46
<b>Total</b>			<b>237</b>

<sup>1</sup> 3 critères d'amélioration :

- a) Développer l'infrastructure (y compris développement de l'aire de séjour au niveau de sa superficie)
- b) Baisser le prix de location
- c) Garantie en droit de l'aménagement du territoire (droit public : planification d'affectation ; droit privé : propriété ; explications, voir chapitre 3.3.3 Communes)

# Les gens du voyage et l'aménagement du territoire

## Aires de séjour Modifications de 2000 à 2015

Etat en automne 2015

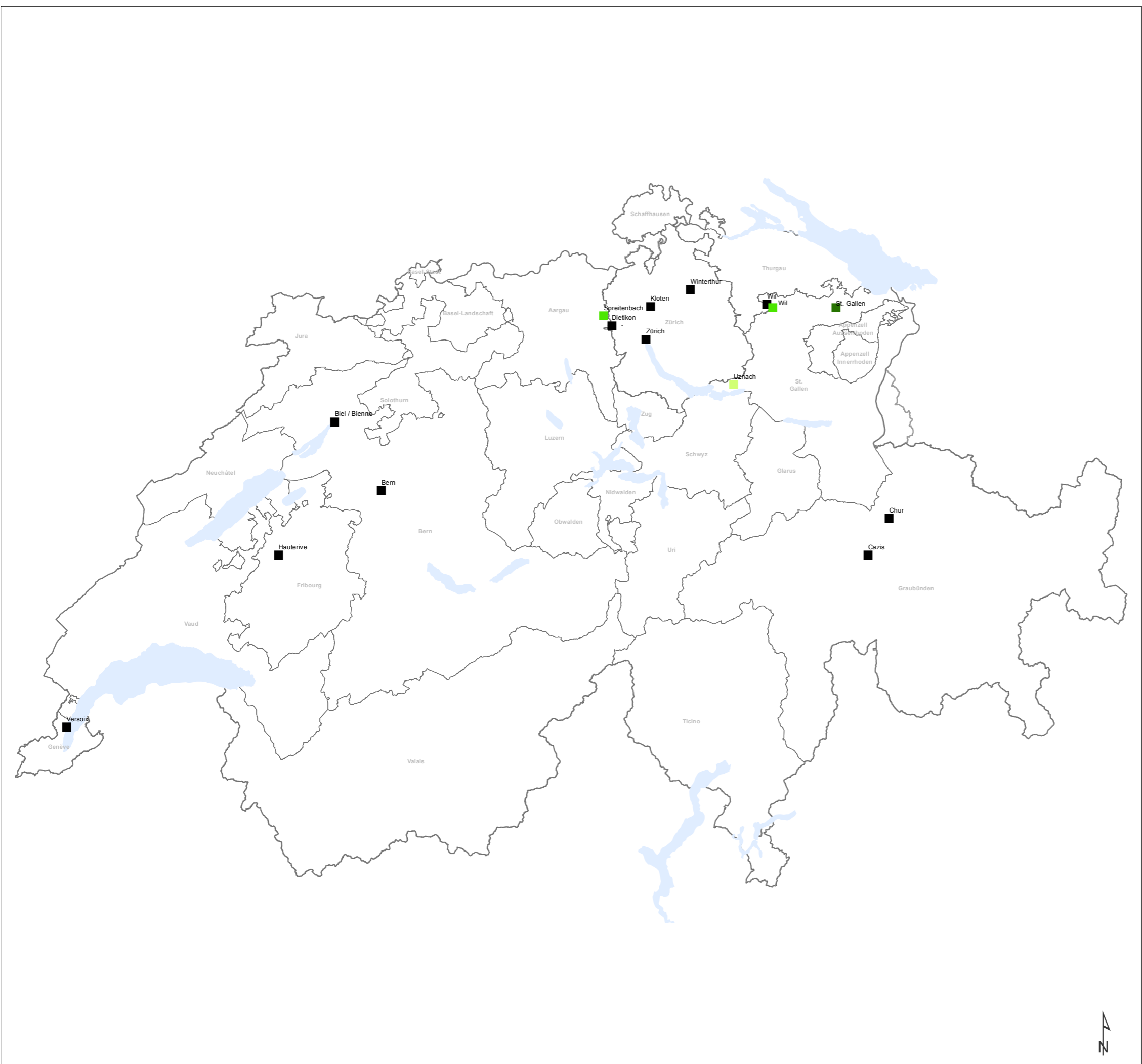


■ Aires de séjour inventaire 2000

Modifications:



Nouvelle aire de séjour,  
resp. ajoutée au recensement

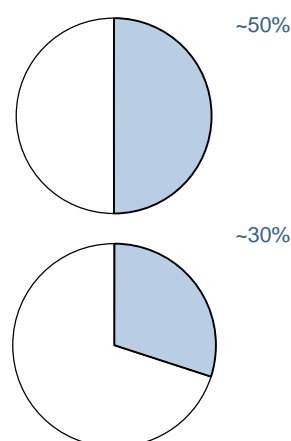


Selon le rapport de 2001, qui repose sur des résultats détaillés, la Suisse compte environ 2500 personnes itinérantes actives<sup>2</sup>. Selon les indications de la Radgenossenschaft, environ 60 % d'entre elles, soit environ 1500 personnes itinérantes, ont besoin d'une place sur une aire de séjour.

Actuellement, ces chiffres sont à interpréter comme valeurs minimales suite aux discussions menées avec les organisations des gens du voyage. La demande en aires de séjour, ainsi qu'en aires de transit, a augmenté. Les observations des années passées ont montré qu'un nombre grandissant de jeunes gens choisissent le mode de vie des gens du voyage. Le nombre de gens du voyage actifs est donc en hausse et entraîne une demande croissante en aires supplémentaires. Les informations à ce sujet ne sont malheureusement pas disponibles, c'est pourquoi les chiffres du rapport 2015 se basent sur les valeurs utilisées jusqu'ici. Les gens du voyage ne vivant pas sur des aires de séjour passent l'hiver dans des appartements, souvent contraints à ce choix en raison de l'offre insuffisante en aires de séjour. En se basant sur le rapport (2001), nous considérons qu'environ 3 personnes vivent sur une même place.

Le rapport d'expertise constatait qu'en 2000, le nombre d'aires de séjour suffisait pour environ 40 % des gens du voyage suisses qui en avaient besoin. Malgré la création des aires de séjour à Uznach, Wil, Spreitenbach et St-Gall, il faut noter que cette proportion est montée à tout juste 50 % aujourd'hui.

Si le calcul porte sur tous les gens du voyage suisses (env. 2500), donc en comptant ceux qui ne demandent pas de place de séjour pour diverses raisons, l'offre d'aires de séjour ne suffit que pour à peine 30 % des gens du voyage.



Qualité :

Grâce aux évaluations plus larges et complètes, comparativement aux rapports de 2005 et 2010, nous avons ajouté le critère « développer l'infrastructure » en plus des critères d'amélioration de la qualité « baisser le prix de location » et « Garantie en droit de l'aménagement du territoire » (cf. tableau de la page précédente).

Contrairement aux aires de transit, la qualité des aires de séjour est majoritairement satisfaisante à bonne. Concernant l'infrastructure, les gens du voyage indiquent, entre autres, que les aires de séjour de Zurich et Hauterive auront besoin d'être agrandies afin de créer des places de stationnement pour la génération suivante. Près d'un tiers des aires de séjour n'est pas encore suffisamment assurée. De plus, l'usage des bases légales est décisif. A ce sujet, les organisations des gens du voyage critiquent la gestion de l'aire de séjour de Versoix, le droit de location leur y est refusé.

<sup>2</sup> Le chiffre de 2'500 personnes itinérantes comprend les gens du voyage actifs en l'an 2000 ainsi que le nombre de gens du voyage qui sont devenus actifs jusqu'en 2010, expliquant ainsi le besoin accru en aires de séjour et de transit (voir rapport (2001), chap. 3.1.2 Population des gens du voyage suisses actifs et chap. 3.3.2 Aires de séjour).

Globalement, l'exploration permet de conclure que la qualité des aires de séjour a considérablement changé au cours des 5 dernières années.

### 3.2.2 Aires de transit

Les sondages menés auprès des communes, des cantons et des organisations des gens du voyage ont montré qu'il existe différents « types », resp. « cas spéciaux » en matière d'aires de transit. Il est nécessaire de les différencier selon le contexte. Il s'agit des types suivants (une même aire de transit peut cumuler plusieurs types) :

- Aires de transit destinées majoritairement aux gens du voyage suisses
- Aires de transit pour les gens du voyage suisses et étrangers
- Aires de transit à utilisation limitée (ouverture seulement « périodique », etc.)
- Aires de transit servant d'aire de séjour en hiver (formes mixtes)
- Nombre d'aires de transit supprimées. Les types/cas spéciaux sont expliqués plus bas.

Au sens plus large, les « aires de transit destinées aux gens du voyage étrangers » (en particulier les grands groupes de Roms et Sinti), font aussi partie des aires de transit. En raison du mode de vie différent des gens du voyage étrangers, impliquant d'autres besoins au niveau de la taille, de l'équipement, de la gestion, etc., les aires de transit pour gens du voyage étrangers, contrairement à ce que mentionne le rapport 2001, ne sont plus comptabilisées parmi les aires de transit. Elles font l'objet d'un chapitre séparé (voir chap. 4.2.3).

Nombre :

Selon les sondages effectués, il existe aujourd'hui (état à l'automne 2015) en tout 31 aires de séjour en Suisse. Font partie de ce décompte tous les types d'aires de transit mentionnés plus haut, à l'exception des aires de transit provisoires. Le nombre d'aires de transit est descendu à 7 aires depuis le dernier rapport, donc au cours des 5 dernières années. Depuis l'an 2000, où on comptait 46 aires de transit, leur nombre a chuté d'environ 30% au cours des 15 dernières années.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> voir aussi les rapports de 2005 et 2010, chap. 3.2.2 Aires de transit

◦ Nouvelles aires, resp. ajoutées au recensement :

Canton	Commune	Nombre de places de stationnement	
Zurich	Winterthur	14	Nouvelle aire
Berne	Jegenstorf	20	Ajoutée au recensement
Argovie	Würenlos	15	Ajoutée au recensement
<b>Total</b>		<b>49</b>	

Depuis 2010, une seule nouvelle aire de transit a été aménagée pour toute la Suisse. Il s'agit de l'aire de transit « Riet » à Winterthur. Les aires de transit de Jegenstorf et Würenlos existent depuis déjà plusieurs années. Mais elles ne sont publiques que depuis quelques mois. Toutes deux sont sur terrain privé et sont gérées par des agriculteurs. Cette situation est assurée sur le long terme grâce à des accords avec le canton.

◦ Aires abandonnées / fermées :

Canton	Commune	Nombre de places de stationnement
Zurich	Hausen am Albis	3
	Hittnau	5
	Horgen	5
Grisons	Andeer	5
	Rodels	8
Thurgovie	Märstetten	2
Tessin	Rivera	10
<b>Total</b>		<b>38</b>

Entre 2010 et 2015, 7 aires de transit ont été abandonnées, respectivement fermées. On notera que 4 aires supplémentaires ont été abandonnées. Elles étaient majoritairement ou exclusivement utilisées par les gens du voyage étrangers, donc considérées comme telles et abordées plus en détail dans le chapitre 4.2.3.

Les raisons de ces fermetures sont à différencier :

- Conflits d'utilisation : le terrain est utilisé pour différents événements publics (p. ex. marchés, place de parking, manifestations sportives, fêtes forestières). Pendant ce temps, il n'est plus disponible pour les gens du voyage (Hausen am Albis, Horgen).
- Infrastructure : L'infrastructure de l'aire n'est pas suffisante, ce qui a provoqué une forte baisse de la demande de la part des gens du voyage au cours des dernières années (Andeer, Rodels, Märstetten)
- autres motifs (Hittnau, Rivera)

Il est à noter que toutes les aires étaient la propriété des communes (communes municipales, resp. bourgeoises), à l'exception de la place de Rivera.

Contrairement aux rapports précédents, l'aire de transit de Wettingen n'est plus mentionnée dans la statistique, car cette place communale est considérée comme une « aire de transit provisoire » du point de vue de la commune et du canton. Elle n'a donc pas de place dans le plan directeur cantonal d'Argovie.

Suite aux modifications précitées, la situation des aires de transit au printemps se dessine ainsi : On différencie :

– Aires de transit :

Ces aires sont entièrement disponibles pour les gens du voyage au moins durant la période estivale, donc la période principale d'activité (voir les explications sur les heures d'ouverture en page 20)

– aires de transit à « utilisation limitée » :

- Il s'agit d'aires qui sont ouvertes à la demande ou périodiquement car le terrain est utilisé temporairement pour d'autres affectations (place de parking pour piscine, stand de tir, local associatif, etc. ; manifestations telles que fêtes, marchés, cirques, foires, etc.). Ces autres affectations ont généralement priorité.
- Aires qui existent officiellement selon le recensement de l'été 2015 (avec règlement d'utilisation, etc.) mais qui ne sont pas disponibles pour les gens du voyage en raison de leur infrastructure limitée voire inexistante, de leurs prix très élevés, etc.

Aperçu des aires de transit existantes en 2015 :

Canton	Commune	Qualité <sup>4</sup>	Nombre de places de stationnement
Zurich	Winterthur	bonne	14
Berne	Jegenstorf	bonne	20
	Thun *	suffisante <sup>b</sup>	13
Lucerne	Luzern *	insuffisante <sup>a, c</sup>	8
Zoug	Cham	bonne	15
Soleure	Grenchen *	insuffisante <sup>a, c</sup>	7
Bâle-Campagne	Aesch (BL)	insuffisante <sup>a, c</sup>	3
	Liestal	suffisante <sup>a</sup>	10
	Wittinsburg	insuffisante <sup>a, c</sup>	10
Grisons	Bonaduz	suffisante <sup>a</sup>	18
	Felsberg	insuffisante <sup>a, c</sup>	3
Argovie	Aarau *	bonne	16
	Kaiseraugst *	suffisante <sup>a</sup>	10
	Windisch *	suffisante (mois d'hiver seulement) <sup>d</sup>	12
	Würenlos *	bonne	15
	Zofingen	suffisante <sup>d</sup>	10
Thurgovie	Frauenfeld	insuffisante <sup>a, c</sup>	9
	Weinfelden	insuffisante <sup>a, c</sup>	5
<b>Total</b>			<b>198</b>

Indications :

- Ces deux tableaux s'entendent sans les aires de transit provisoires et sans les aires de transit pour gens du voyage étrangers.
- Les aires marquées d'un \* représentent des formes mixtes d'aires de séjour et de transit.
- cf. explications en page précédente sur la signification du terme « utilisation limitée »

Des aires de transit à « utilisation limitée » sont disponibles en plus :

Canton	Commune	Qualité <sup>4</sup>	Nombre de places de stationnement
Zurich	Gossau (ZH)	utilisation limitée <sup>a, c, d</sup>	4
	Meilen	utilisation limitée <sup>a, b, d</sup>	5
	Rorbas	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	3
	Schlieren	utilisation limitée <sup>a, c, d</sup>	5
	Wädenswil	utilisation limitée <sup>a, d</sup>	6
Berne	Brienz (BE)	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	4
Schwyz	Feusisberg	utilisation limitée <sup>a, c, d</sup>	5
Nidwald	Stans	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	4
Bâle-Campagne	Allschwil	utilisation limitée <sup>b, c, d</sup>	5
Appenzell Rh. E.	Teufen (AR)	utilisation limitée <sup>a, c, d</sup>	13
St-Gall	Buchs (SG)	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	6
	Rüthi (SG)	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	3
Thurgovie	Kreuzlingen	utilisation limitée <sup>a, b, c, d</sup>	12
<b>Total</b>			<b>75</b>

<sup>4</sup> Besoin d'amélioration de la qualité de 4 critères (explications cf. p 18 à 20) :

- a) Développement de l'infrastructure (y compris développement de l'aire de transit au niveau de sa superficie)
- b) Baisser le prix de location
- c) Garantie en droit de l'aménagement du territoire (droit public : planification d'affectation ; droit privé : propriété ; explications, voir chapitre 3.3.3 Communes)
- d) Heures d'ouverture, resp. allonger la durée du séjour

# Les gens du voyage et l'aménagement du territoire

## Aires de transit Modifications de 2000 à 2015

Etat en automne 2015



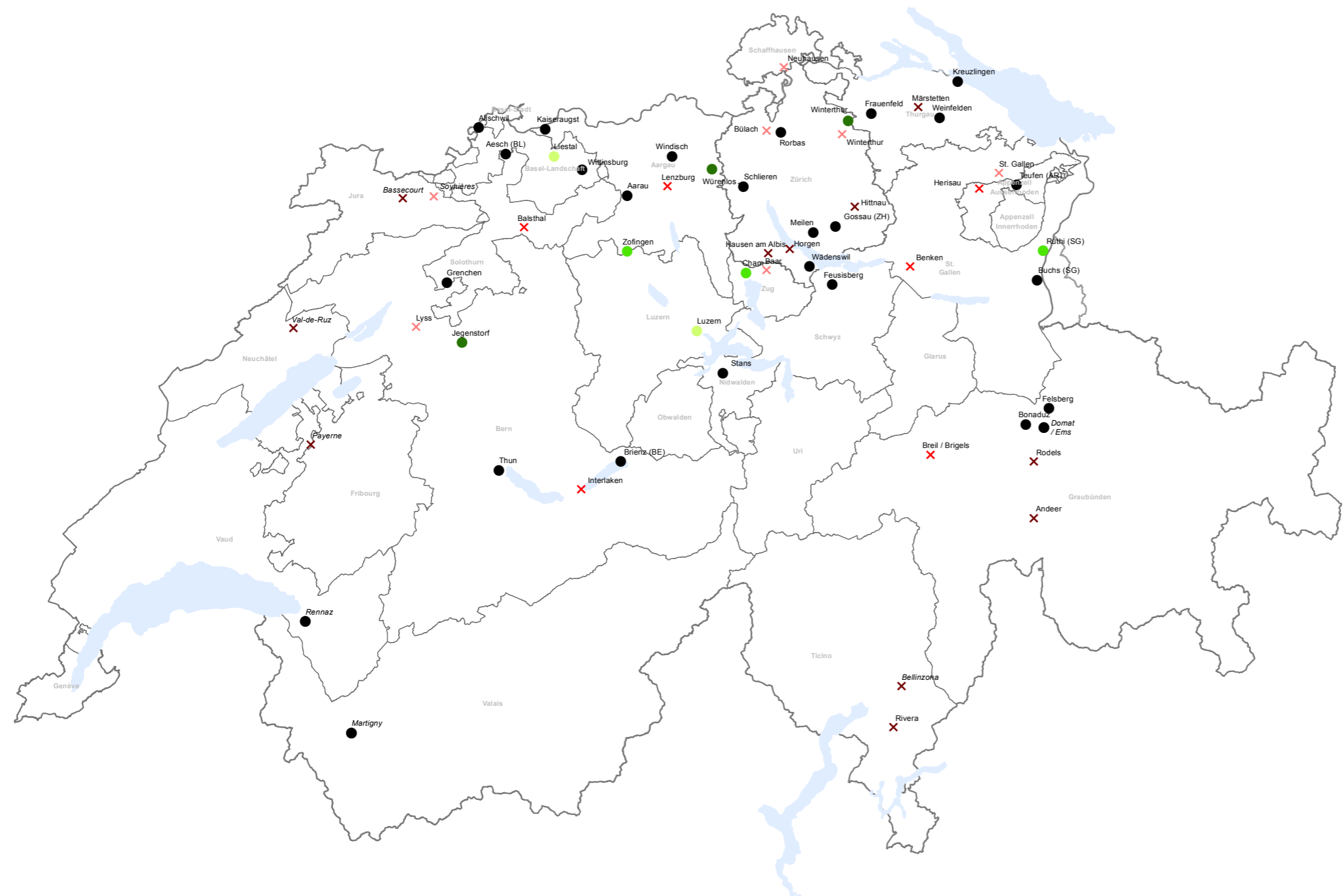
● Aires de transit selon le recensement de l'an 2000:  
- pour les gens du voyage suisses  
- pour les gens du voyage étrangers

Modifications:

2000-2005	2005-2010	2010-2015
●	●	●
×	×	×

● Nouvelle aire de transit, resp. ajoutée au recensement

× Aire de transit abandonnée:  
- pour les gens du voyage suisses  
- pour les gens du voyage étrangers



Au total, 31 aires de transit ont été saisies durant le sondage 2015. Parmi elles, 13 aires sont « à utilisation limitée » (voir aussi chap. 4.2.2).

Les formes mixtes d'aires de séjour et de transit représentent une particularité. C'est le cas à Thoune (depuis la rénovation en 2015), Lucerne, Grenchen, Aarau (depuis l'assainissement en 2012), Kaiseraugst, Windisch et Würenlos. Les terrains sont utilisés en tant qu'aire de transit durant la période estivale et (aussi) en tant qu'aire de séjour durant l'hiver. Concernant leur infrastructure, le respect de la sphère privée, etc. ces aires ne sont pas considérées comme des aires de séjour au sens strict du terme. D'autre part, cette forme mixte d'aire de séjour et de transit (« à double utilisation ») peut répondre temporairement au besoin de places de stationnement en hiver. Cette forme mixte s'est révélée être une solution durable par exemple dans la ville d'Aarau (sécurité, vandalisme, etc.).

Conformément aux rapports précédents, les aires citées en formes mixtes sont ajoutées au recensement des aires de transit.

Pour résumer, on peut tirer le bilan suivant des quinze dernières années :

	Nombre d'aires de transit
Etat en 2000	46
Création, resp. prises en compte de nouvelles aires de transit	+2
Nombre d'aires de transit supprimées	-8
Etat en 2005	40
Création, resp. prises en compte de nouvelles aires de transit	+5
Nombre d'aires de transit supprimées	-9
Etat en 2010	36
Création, resp. prises en compte de nouvelles aires de transit	+3
Nombre d'aires de transit supprimées <sup>5</sup>	-8
Etat en 2015	31

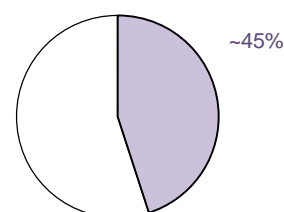
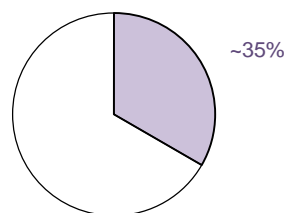
<sup>5</sup> En comptabilisant le terrain communal à Wettingen toujours existant mais devenu entre-temps une aire seulement temporaire

Selon les évolutions présentées concernant le nombre des aires, les résultats sont les suivants :

Selon le rapport, l'offre en nombre de places sur les aires de transit en 2000 suffisait pour environ deux tiers de tous les gens du voyage suisses actifs (env. 2500).<sup>6</sup> Depuis, la situation a constamment empiré. Concrètement, le recul du nombre d'aires de transit signifie qu'en 2015, elles ne suffisent que pour près d'un tiers (env. 35%) des gens du voyage suisses.

En comptabilisant les 8 aires provisoires (cf. p. 21) et leurs 115 places (total : 390 places) exploitées en 2015 (certaines déjà avant) et majoritairement bien occupées, le nombre total d'aires de transit suffit à peine pour la moitié (env. 45 %) des gens du voyage suisses.

Et si l'on ne compte pas les dites aires de transit à « utilisation limitée » dans l'offre, le manque de place est encore plus évident qu'il n'y paraît sur les deux diagrammes.



Le manque actuel en aires de transit est évident.

Près de la moitié des 31 aires de transit pour les gens du voyage suisses – en général Yé-niches, parfois aussi Sinti/Manouches – acceptent aussi les gens du voyage étrangers. Mais l'usage est très variable d'un cas à l'autre. Là où certains gestionnaires tolèrent plus qu'ils ne souhaitent les gens du voyage étrangers, voyageant en général en grands groupes de Roms (parfois Sinti), d'autres gestionnaires ne font aucune différence entre les gens du voyage suisses et étrangers. Les organisations des gens du voyage soulignent qu'il faut aussi accepter les membres étrangers de la famille sur les aires pour les gens du voyage suisses. Les aires conçues exclusivement (Domat/Ems) ou majoritairement (Kaiseraugst, Rennaz, Martigny) pour les grands groupes de gens du voyage étrangers sont considérées comme des aires de transit pour gens du voyage étrangers et sont décrites plus en détail dans le chap. 4.2.3.

Qualité :

La qualité des aires de transit existantes a été évaluée dans le rapport d'expertise (2001) sur la base des critères « Développer l'infrastructure », « Baisser les loyers », « Garantir dans le droit de l'aménagement du territoire » et « Améliorer les heures d'ouverture ». Durant les 10 années suivantes, il y a eu des améliorations ponctuelles. Globalement, les modifications qualitatives entre 2000 et 2010 sont à considérées comme minimes.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Le chiffre de 2'500 gens du voyage suisses actifs repose sur des recherches détaillées qui ont été réalisées dans le cadre du travail pour le rapport (2001). Comme pour les aires de séjour, on considère que chaque place abrite environ 3 membres de la famille, voir rapport de 2001, chap. 3.3.3 Aires de transit ; Aujourd'hui, on peut constater que les 5 aires de transit de l'époque, destinées majoritairement aux gens du voyage étrangers, situées en Romandie et offrant environ 180 places, ont également été comptabilisées (sans quoi l'offre ne suffirait que pour environ 40 % des gens du voyage actifs)

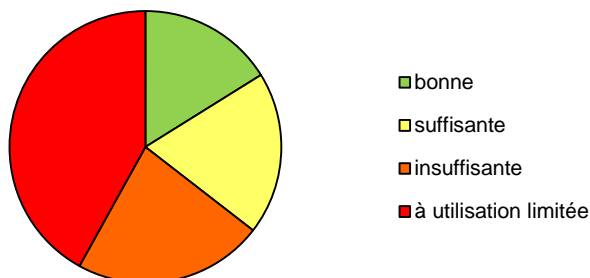
<sup>7</sup> vgl. Standberichte 2005 und 2010, Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze

Au cours des 5 dernières années, la qualité des aires de transit existantes pour les gens du voyage suisses s'est améliorée dans deux cantons, en particulier au niveau de l'infrastructure. Depuis le rapport 2010, les aires de transit suivantes ont fait l'objet d'assainissements :

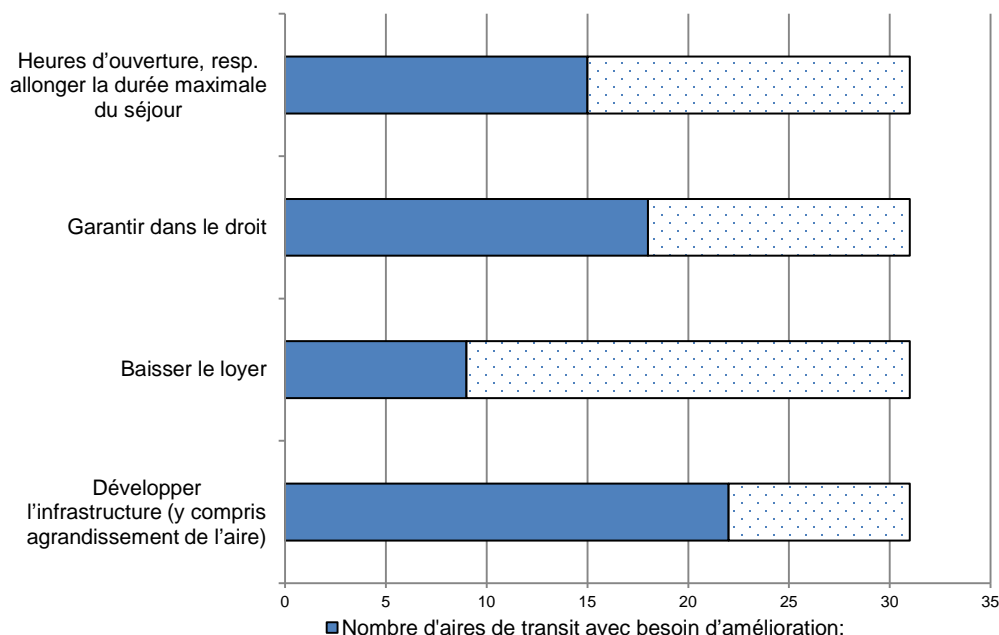
- Canton de Berne : Aires de transit Thun-Allmendingen et Jegenstor
- Canton d'Argovie : Aires de transit Windisch, Aarau, Zofingen et Würenlos

Globalement, la situation n'a pas beaucoup changé et aujourd'hui encore, la majorité des aires de transit souffrent de défauts au niveau de la qualité. Selon le tableau de la page 16, resp. du diagramme suivant, la qualité de près d'un sixième des aires de transit est considérée comme « bonne » et près de deux tiers des aires sont considérées comme « insuffisantes » ou « à utilisation limitée ».

Qualité des aires de transit (31) :



Concernant les quatre critères évalués, le diagramme suivant montre que le besoin d'amélioration du critère « développer l'infrastructure » est le plus important, il concerne près du deux tiers de toutes les aires de transit. En font également partie les très petites aires de transit, qui n'offrent qu'un nombre insuffisant de places de stationnement.



La situation très insatisfaisante des aires de transit pour les gens du voyage, tant au niveau quantitatif que qualitatif, se présente à l'aide de l'exemple des heures d'ouverture. Pour ce domaine et de façon analogue au rapport 2001, nous différencions quatre catégories :

Heures d'ouverture : « Catégories »	Nombre d'aires de transit
A) Ouvert toute l'année	9
B) Ouvert du printemps (mars/avril) à l'automne (septembre/octobre)	11
C) <i>Ouvert seulement à la demande, le terrain étant utilisé pour d'autres événements</i>	8
D) <i>Ouvert seulement en dehors de la saison de baignade (env. mai-septembre), resp. seulement durant l'hiver</i>	3
Total :	31

Les gens du voyage se déplaçant majoritairement du printemps à l'automne et plus rarement en hiver, les catégories A) et B) sont les seules répondant aux besoins, soit deux tiers des aires de transit. Les catégories C) et D) sont clairement évaluées comme insatisfaisantes par les organisations des gens du voyage. Elles utilisent le terme de « aire de transit périodique » (terme plus général utilisé dans ce rapport : « aire de transit à utilisation limitée », limitation qui se constate aussi dans l'infrastructure, les coûts d'utilisation, etc. ce qui est abordé dans le chapitre 4.2.2). Les aires ouvertes toute l'année (catégorie A) sont préférées, car elles sont accessibles durant les mois d'hiver, au vu de la situation parfois difficile du marché du logement (voir aussi les formes mixtes d'aires de séjour et de transit mentionnées dans ce contexte, comme à Lucerne, Grenchen et Aarau, Kaiseraugst, Windisch et Würenlos).

On indiquera également que deux aires des catégories A et B affichent une durée maximale par séjour. Cette durée est de seulement 2 semaines (Rüthi, SG) et 3 semaines (Zofingen). Selon les organisations des gens du voyage, la possibilité d'un séjour d'une durée de 4 semaines (un mois) est très importante afin de permettre aux gens du voyage d'exercer leur métier, indissociable de leur mode de vie.

Occupation :

L'occupation des aires de transit varie beaucoup. Les sondages ne présentent pas de tendances générales. 5 à 8 aires n'ont pas ou presque pas été utilisées par les gens du voyage au cours des dernières années. Les sondages menés auprès des organisations des gens du voyage concluent que la petite taille (moins de 5 places de stationnement) et/ou le manque d'infrastructure, parfois combiné à des prix de location déraisonnables sont la cause de ce manque d'occupation. D'autres déclarations générales sur la statistique d'occupation des aires de transit sont peu probantes au vu de l'état incomplet et hétérogène des données. Il n'est non plus possible de déduire des tendances évoluant selon le temps.

Aires provisoires :

Les 31 aires de transit recensées en 2015 présentent, au vu de leur autorisation (garantie à long terme seulement partielle, resp. dans le droit de l'aménagement du territoire), un caractère plus ou moins « définitif ». Durant les dernières années, plusieurs aires de transit provisoires ont été mises en place. On citera en particulier le canton de Berne qui a mis à disposition des aires de transit à caractère provisoire suite aux manifestations dans la capitale et à Nidau (vers Bienne), organisées par les représentants des gens du voyage (Mouvement des Voyageurs Suisses) en 2014. Ces aires de transit provisoires sont majoritairement restrictives et limitées dans le temps. Il existe parfois une option, accordée par la commune ou le canton, permettant d'allonger la durée d'exploitation, resp. pour transformer le terrain en une aire définitive (y compris infrastructure). L'aire non temporaire de Wettingen, ouverte depuis longtemps, constitue un cas spécial dans ce sens. Il s'agit d'un terrain communal à affectation multiple et peut être défini comme une aire temporaire du point de vue du canton d'Argovie.

Les aires provisoires se trouvent dans les villes suivantes :

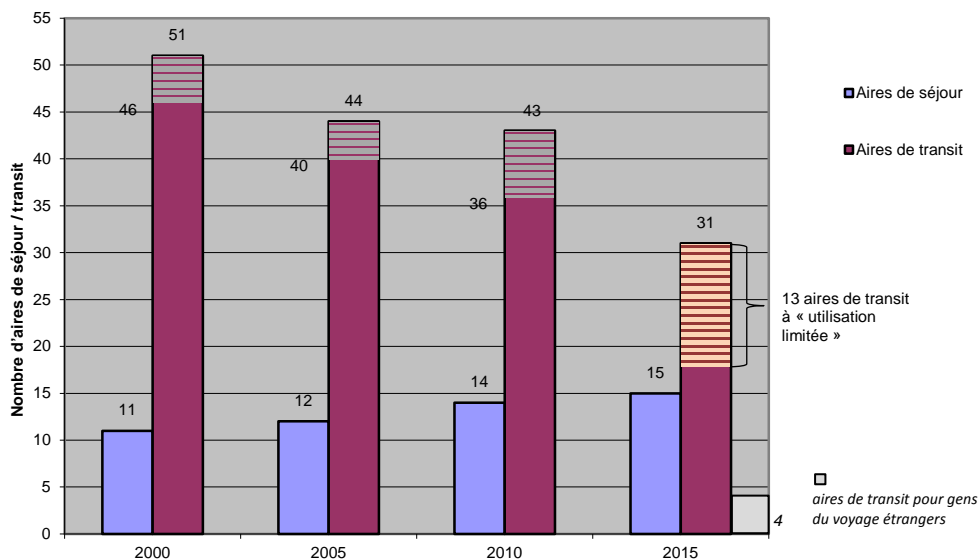
Canton	Commune	Nombre de places de stationnement
Zurich	Zürich	15
Berne	Bern	20
	Biel	15
	Matten b. Interlaken	15
	Sumiswald	5
Argovie	Wettingen	20
Tessin	Giubiasco	15
Jura	Courtedoux	10
Total:	env. 8	env. 115

Ces aires provisoires ne sont pas comptabilisées dans la statistique du nombre d'aires de transit présentée en page 16.

3.2.3 3.2.3 Aperçu des modifications

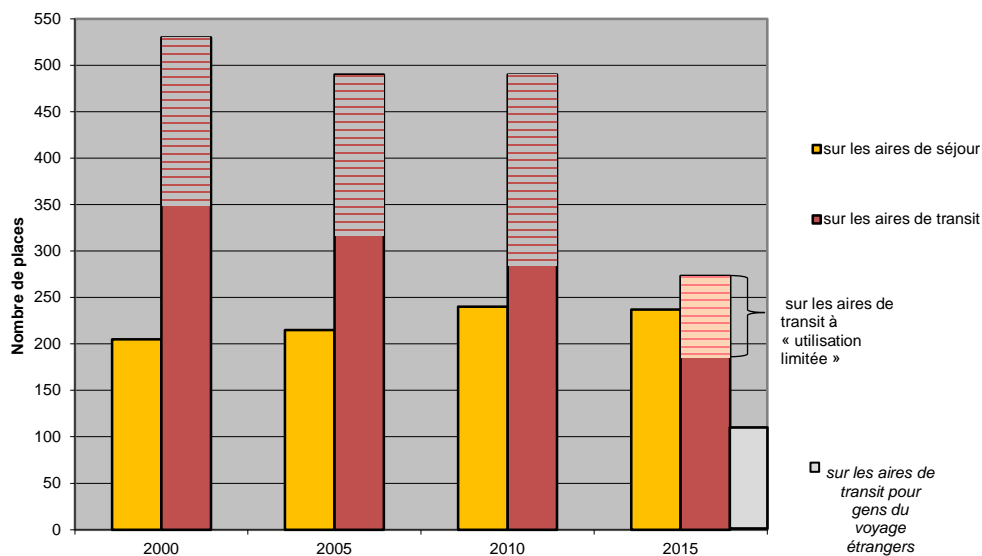
Les graphiques suivants et la carte résument les modifications du nombre d'aires de séjour et de transit durant les 15 dernières années (état : automne 2015).

Evolution du nombre d'aires au cours des 15 dernières années



Alors que le nombre d'aires de séjour a légèrement augmenté (plus 4), la situation des aires de transit s'est clairement dégradée. Leur nombre est passé de 46 à 31 (en comptant les terrains considérés aujourd'hui comme aires de transit pour gens du voyage étrangers), soit une réduction de près d'un tiers.

Evolution du nombre de places au cours des 15 dernières années



# Les gens du voyage et l'aménagement du territoire

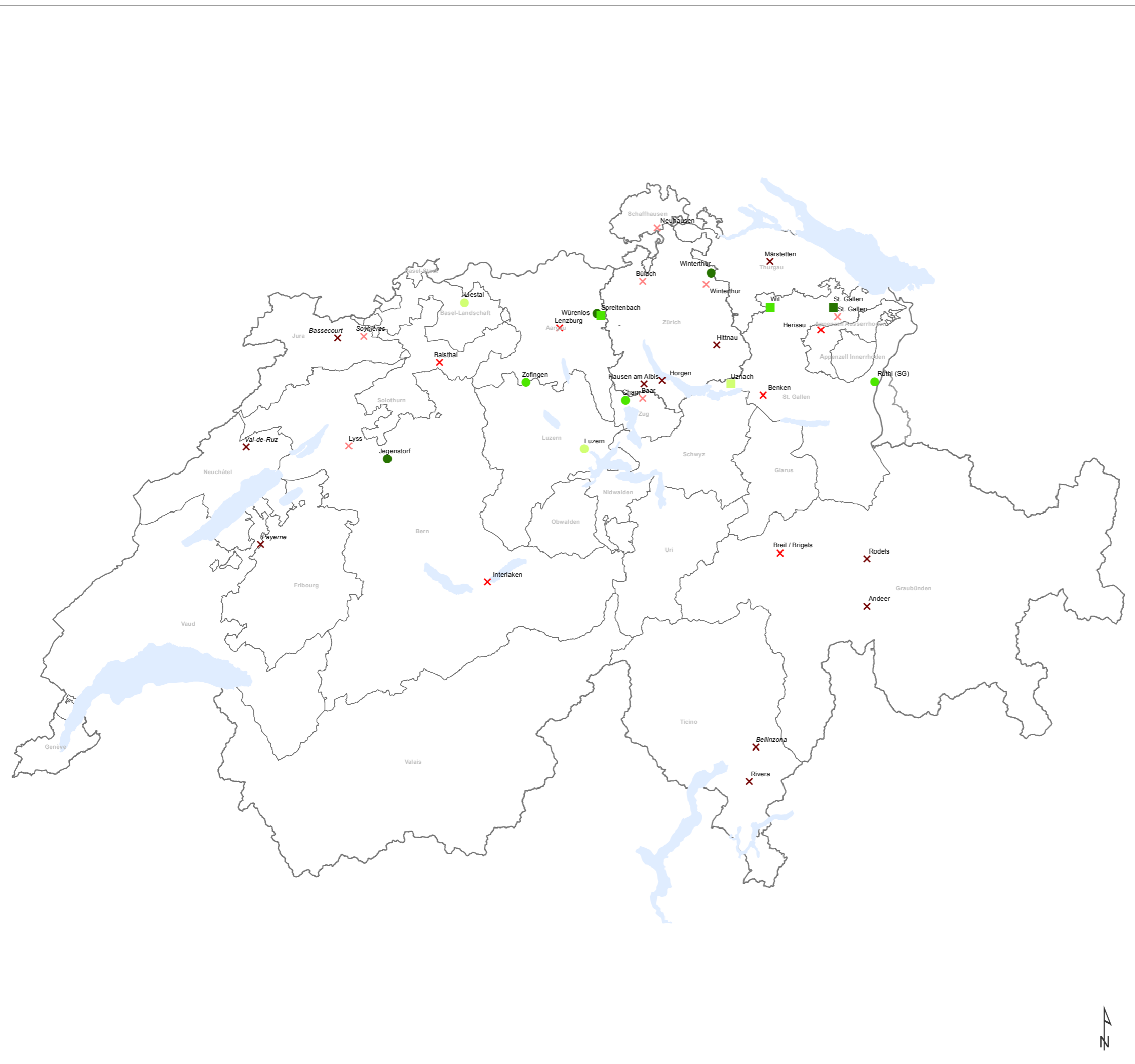
## Aires de séjour et de transit Modifications de 2000 à 2015

Etat en automne 2015



### Modifications:

2000-2005	2005-2010	2010-2015	
			Nouvelle aire de séjour, resp. ajoutée au recensement
			Nouvelle aire de transit, resp. ajoutée au recensement
			Aire de transit abandonnée: - pour les gens du voyage suisses - pour les gens du voyage étrangers



## 3.2.4 Modifications en vue

Les sondages auprès des cantons et les discussions avec la Fondation, les organisations des gens du voyage, etc. ont montré que des modifications du nombre d'aires de séjour et de transit sont prévues dans un futur proche. Les indications ci-après ne sont en aucun cas contractuelles et non exhaustives :

## a) Aires menacées de fermeture ou en voie de fermeture

Canton	Commune	Type
Zurich	Schlieren	Aire de transit
Schwyz	Feusisberg	Aire de transit
Appenzell Rh. E.	Teufen (AR)	Aire de transit

L'aire de transit de Schlieren sera définitivement fermée en 2016 en raison de la construction de la ligne de chemin de fer Limmattal. La petite aire dans la commune de Feusisberg, presque entièrement dépourvue d'infrastructure et très rarement utilisée, sera abandonnée à moyen terme. L'aire de Teufen est utilisée presque toute l'année pour d'autres affectations depuis la rénovation du bâtiment de l'arsenal en 2013 (place de parking pour différentes manifestations). C'est pourquoi la commune et le canton d'Appenzell Rh. E. cherchent d'autres terrains, jusqu'ici sans succès.

## b) Aires en projet / préparation

Selon le rapport 2010, plusieurs nouvelles aires étaient prévues à l'époque. Le tableau suivant présente l'état de la réalisation aujourd'hui (fin 2015), soit cinq ans plus tard (l'évolution est marqué d'un symbole) :

- Aires prévues en remplacement d'une aire existante en 2010 :

Canton	Commune	Type	Etat de la réalisation	
Genève	Versoix	Aire de séjour	Création de l'aire, propriété du canton (2012)	☺
Jura	Delémont	Aire de transit	Etablissement prévu dans le plan directeur cant. (approbation du parlement à venir)	~

- ☺ → réalisation réussie  
 ~ → réalisation « démarrée »  
 ! → réalisation abandonnée

- Autres aires prévues (selon le rapport 2010) :

Canton	Commune resp. région	Type	Etat de la réalisation	
Zurich	Winterthur	Aire de transit	Aire créée, y compris garantie dans le droit (2013)	☺
Berne	Belp	Aire de séjour	Création et transmission aux gens du voyage dans le droit de la construction	☺
Soleure	Oensingen	Aire de séjour/transit	Etablissement dans le plan directeur cantonal (en consultation)	~
St-Gall	Gossau	Aire de transit	Etablissement dans le plan directeur cantonal, refus communal (vote 2016)	!
St-Gall	St. Gallen	Aire de séjour	Aire créée, y compris garantie dans le droit (2013)	☺
St-Gall	Thal	Aire de transit	Etablissement dans le plan directeur cantonal, refus communal (vote 2016)	!
Argovie	Non défini	Aire de séjour	Consultation préalable dans le plan directeur cant., création prévue	~
Argovie	Région Aarau	Aire de transit	Etablissement dans le plan directeur cant. (commune Würenlos) ; Assainissement, accords avec le propriétaire, etc.	☺
Argovie	Région Freiamt	Aire de transit	Etablissement dans le plan directeur cant. (commune Würenlos) ; Création prévue	~
Argovie	Région Lenzburg	Aire de transit	Consultation préalable dans le plan directeur cantonal, création prévue	~
Valais	Région Mittelwallis	Aire de transit	Discussions avec le canton et les communes en cours	~
Valais	Région Oberwallis	Aire de transit	Discussions avec le canton et les communes en cours	~

- ☺ → réalisation réussie  
 ~ → réalisation « démarrée »  
 ! → réalisation abandonnée

Le tableau montre que des 14 aires prévues, seules 4 ont été créées au cours des cinq dernières années, soit juste un tiers. Deux aires n'ont pu être réalisées pour cause de refus au niveau communal (Gossau, Thal). Pour les autres, la réalisation est encore en cours.

En plus des aires à créer citées dans le rapport 2010, les aires suivantes sont en discussion depuis quelques mois et, selon la volonté du canton concerné, devraient être réalisées dans peu de temps :

- Nouvelles aires prévues :

Canton	Commune resp. région	Type
Berne	Erlach	Aire de séjour
Berne	Herzogenbuchsee	Aire de séjour et/ou aire de transit
Berne	Muri bei Bern	Aire de séjour et/ou aire de transit
Berne	Matten bei Interlaken	Aire de séjour et/ou aire de transit
Soleure	Flumenthal	Aire de séjour
Bâle-Ville	Stadt Basel	Aire de séjour
Grisons	Zillis	Aire de séjour et de transit
Neuchâtel	Im Bereich des Sees	Aire de transit
Tessin	Lodrino	Aire de transit

Selon les tableaux présentés, des discussions, ou plus précisément des planifications, sont actuellement en cours pour créer 15 à 20 nouvelles aires de séjour et de transit.

A Zillis, dans les Grisons, le camping « Rania » est officiellement disponible pour les gens du voyage depuis juin 2016, comme l'a récemment communiqué la Radgenossenschaft der Landstrasse, nouvelle locataire.

Au niveau géographique on remarque que les initiatives concernant de nouvelles aires ont été lancées surtout dans le centre du pays et en Suisse orientale et récemment aussi dans le canton de Berne (mot-clé : aires provisoires). Il reste à faire évoluer la situation en Romandie et en Suisse centrale, au vu du très petit nombre d'aires existantes.

De façon générale, les tableaux montrent que dans de nombreuses régions ou communes du pays de nouvelles aires sont prévues, parfois même depuis plusieurs années ! Comme l'ont montré différentes expériences, la création de nouvelles aires nécessite souvent beaucoup de temps de préparation et de planification, sans oublier un grand travail de conviction, mêlé à de nombreuses incertitudes. La résistance de la population des communes concernées ainsi que le manque d'acceptation en est la raison, sans oublier une volonté politique insuffisante dans la commune concernée, ce à quoi s'ajoutent les problèmes financiers.

### 3.3 Actions des principaux acteurs durant les 5 dernières années

Les principaux acteurs politiques sont la Confédération, les cantons et les communes. Les intérêts des gens du voyage sont défendus par la fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses » et par les organisations des gens du voyage.

#### 3.3.1 Confédération

Parmi les activités importantes de la Confédération au cours des 5 dernières années on cite :

Publication du 3e rapport de la Suisse pour la mise en œuvre de la convention-cadre du Conseil européen pour la protection des minorités nationales (janvier 2012) :

Constatation de la Confédération que la situation concernant les aires de séjour et de transit pour les gens du voyage ne s'est pas améliorée au cours des 10 dernières années malgré de nombreuses tentatives.

Institution d'un groupe de travail pour améliorer les conditions pour le mode de vie itinérant et pour promouvoir la culture yéniche, sinti/manouche et rom :

Ce groupe de travail, sous la direction de l'Office fédéral de la culture (OFC), repose sur deux motions du parlement, en réaction à des manifestations organisées par des représentants des gens du voyage en 2014. Dans sa réponse, le Conseil fédéral a expliqué qu'il souhaitait s'impliquer pour mettre en place des mesures concrètes permettant à la minorité des gens du voyage un mode de vie conforme à leur culture. A cet effet, un groupe de travail, constitué d'offices fédéraux, cantons, communes, associations de gens du voyage et autres groupes (DTAP, associations de communes, etc.), a discuté des objectifs et mesures à entreprendre. Sur cette base, la Confédération a élaboré un plan d'action pour améliorer les conditions cadre du mode de vie itinérant et pour promouvoir la culture yéniche, sinti et rom. Ce plan d'action fait partie de la stratégie pour le développement durable 2016-2019 (SDD) de la Confédération.

Plan directeur cantonal :

Le rapport d'expertise (2001) et les rapports 2005 et 2010, ainsi que le complément au guide de la planification directrice de la Confédération pour la planification directrice des cantons (1997) de l'ARE, recensant les demandes des gens du voyage, servent de base importante pour l'évaluation des planifications directrices cantonales par la Confédération. A cet effet, un projet interne, datant de 2008, est actuellement en cours pour évaluer les plans directeurs de la 3e génération, incluant la thématique des gens du voyage (exigences minimales, aspects de la réalisation, etc.). Selon les informations de l'ARE, une pratique s'est établie sur cette base dans le cadre de l'évaluation et de l'approbation des plans directeurs cantonaux. Cette pratique est positive et assure un standard unifié concernant la thématique des gens du voyage. Il n'est pour l'instant pas défini quand une révision définitive du chapitre « Urbanisation » aura lieu, avec prise en considération de la thématique des gens du voyage.

## 3.3.2 Cantons

Jusqu'ici, les demandes des gens du voyage recevaient une réponse différente dans chaque canton. Peu à peu, il semble que l'idée d'un concept cantonal global en matière d'aires de transit et de séjour s'installe. En ce qui concerne les plans directeurs, certains cantons se sont activés au cours des 5 dernières années. Le rapport d'expertise « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001) et les rapports 2005 et 2010 ont souvent été cités comme documents porteurs. Les éléments suivants s'intéressent au plan directeur des cantons.

Planification directrice :

Le tableau suivant permet une comparaison grossière de la prise en compte des gens du voyage dans la planification directrice des cantons en tant qu'instrument de planification stratégique, à caractère obligatoire :

Zurich	■	Schaffhouse	■
Berne	■	Appenzell Rhodes-Extérieures	■
Lucerne	■	Appenzell Rhodes-Intérieures	□
Uri	■	St-Gall	■
Schwyz	■	Grisons	■
Obwald	■	Argovie	■
Nidwald	■	Thurgovie	■
Glaris	□	Tessin	□
Zoug	■	Vaud	■
Fribourg	□	Valais	■
Soleure	►	Neuchâtel	■
Bâle-Ville	■	Genève	■
Bâle-Campagne	■	Jura	■

- Problématique des gens du voyage prise en considération / évoquée dans le plan directeur
- Problématique des gens du voyage non prise en considération dans le plan directeur
- Plan directeur actuellement en élaboration (consultation)

Selon le rapport 2005, les besoins des gens du voyage avaient été pris en compte et concrétisés par le plan directeur de 5 cantons. En 2010, ce nombre est monté à 14, soit la moitié des cantons.<sup>8</sup> Aujourd'hui, plus du trois quarts de tous les cantons (21 sur 26) incluent la problématique des gens du voyage (aires de séjour et de transit) dans leur planification directrice. Une ébauche est en cours dans le canton de Soleure, soumise à approbation.

<sup>8</sup> voir Rapport 2005, chap. 5.2.2 et Rapport 2010, chap. 3.3.2

Le degré de réalisation de ces projets est très variable, seuls certains cantons prennent la problématique vraiment en compte, avec des tâches clairement définies. Ainsi, certains plans directoriaux ne parlent pas d'attribution de responsabilité entre les cantons et les communes, resp. les régions. La sensibilisation de la population et la garantie juridique du maintien des aires de transit existantes est évoquée dans le plan directeur dans près d'un quart des cantons. On peut saluer le plan directeur du canton d'Argovie qui garantit la halte spontanée (voir chap. 3.4.2) par une directive de planification begrüessen.<sup>9</sup> La question des gens du voyage étrangers n'est abordée que par les cantons de Berne, Argovie et Jura (en révision).

#### Concepts :

Les cantons de St-Gall et d'Argovie ont élaboré des concepts déjà avant 2010. Cette évolution se remarque maintenant aussi dans les cantons de Berne (2011, approfondissement 2013), Schwyz (2012) et Zurich (projet 2011, en révision). Ces documents constituent la base d'une prise en considération détaillée de cette problématique dans les différents plans directoriaux ainsi que de base de décision pour les régions et communes concernées. Ils constituent un document central pour le canton.

Le concept qui a été élaboré en 2015 dans le canton du Valais doit encore être ratifié par le canton.

#### Autres :

Plusieurs cantons ont nommé un service cantonal, ou un médiateur du canton pour les gens du voyage, afin d'établir une fonction de coordination sur le long terme entre les autorités, l'administration et les organisations des gens du voyage.

Dans le canton de Berne on citera la communauté de travail née en 2007 : AG Fahrende.<sup>10</sup> Elle a nommé un comité supplémentaire en mai 2014, qui a pour but accélérer la recherche de terrains pouvant devenir des aires de séjour et de transit.

Certains cantons prévoient de garantir la réalisation d'aménagements d'aires de séjour et de transit en délimitant les plans / zones d'affectations cantonales (entre autres Obwald, Tessin, Neuchâtel, Jura), resp. les plans d'affectation spéciaux (entre autres Zurich).

La prise en compte juridique des demandes des gens du voyage dans les décrets cantonaux (lois, arrêtés, etc.) sera abordée dans le chapitre 3.4.3.

---

<sup>9</sup> « La possibilité de la halte spontanée pour les gens du voyage résidants en Suisse ou pour les personnes originaires de Suisse, autorisée par les propriétaires terriens, est une alternative indispensable aux aires de transit. Tant qu'il n'y a pas d'intérêt public concret qui s'y oppose, les autorités se doivent de tolérer autant que possible la halte spontanée. » (Plan directeur cantonal d'Argovie : S 4.4 Aires de stationnement pour les gens du voyage)

<sup>10</sup> « L'AG Fahrende du canton de Berne est composée de représentants du canton, des associations communales bernoises et des gens du voyage. Elle est sous la direction de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT).

### 3.3.3 Plans d'affectation communaux :

Afin de garantir à long terme les nouvelles aires de séjour et de transit <sup>11</sup> (voir chap. 3.2), les communes ont créé des plans de zones, resp. des plans d'affectation spéciaux avec réglementations/directives détaillées et les descriptions suivantes :

- « Plan de construction Schiltacker II (aire de séjour pour gens du voyage) » (ville de St-Gall)
- « Plan d'aménagement public aire de transit pour gens du voyage » (Winterthour)
- « Zone spéciale gens du voyage SPF » (Würenlos)

Concernant les aires existantes, il n'y a eu pratiquement aucune modification du plan de zones au cours des 5 dernières années. Ceci explique pourquoi le recensement des différentes aires de transit (voir chap. 3.2.2) a pu se passer sans gros problèmes, resp. sans oppositions.

Accords, aménagement des aires :

Le canton d'Argovie, entre autres, a signé des accords (d'exploitation) entre les cantons et les communes, resp. le propriétaire terrien des nouvelles aires de transit afin de garantir une coordination, une répartition des tâches et un engagement clairs sur la durée.

Afin d'assurer une gestion aussi fluide que possible, les nouvelles aires de transit (Winterthour, Jegenstorf, Würenlos) ont établi des règlements d'utilisation, en partie après discussion avec la Fondation ainsi qu'avec la Radgenossenschaft.

#### Garantie juridique

Il s'agit d'une garantie à long terme de l'existence d'une aire dans le droit public et/ou privé. On différencie :

##### a) garantie dans le droit public :

On entend par garantie la définition claire et explicite d'une aire dans le plan d'affectation communal afin d'en assurer l'existence à long terme, avec une propriété contractuelle. Il faut obtenir une description explicite et claire des zones comme « zone pour gens du voyage », « zone spéciale aire de transit » et autres correspondants. De plus, un plan d'affectation spécial contribue à une garantie en droit d'aménagement du territoire.

De plus, les accords de gestion sont des contrats de droit public entre les cantons et la commune où se trouve l'aire.

##### a) garantie dans le droit privé :

La garantie est assurée par la propriété du terrain concerné. La garantie dans le droit privé connaît un cas spécial lors de la conclusion d'un droit de servitude, par exemple entre le canton et un propriétaire terrien privé (avec entrée dans le livre foncier)

### 3.3.4 Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses

On notera les activités suivantes de la fondation durant les cinq dernières années en particulier, en plus du travail de sensibilisation et de conseil :

- Site Internet « Les gens du voyage suisses, autrefois et de nos jours » -> Travail de sensibilisation en allemand, français et italien

---

<sup>11</sup> «La garantie légale de l'aire à Jegenstorf, située dans la zone agricole, gérée par un privé, a été obtenue par un contrat de servitude y compris contrat de prestations avec le canton de Berne.

- Conférence « 40 aires de séjour et 80 aires de transit pour les gens du voyage d'ici 2020 – demande insolente ou offre minimale pour une minorité ? » (7 avril 2011), patronat : DFAE et DFI
- Document « Best Practice », 2012 (exemples d'aires modèle, procédure pour la création d'aires de séjour et de transit, contenu recommandé des accords/règlements)
- Rapport sur le lieu de domicile des gens du voyage, 2012
- Mesure du degré d'invalidité pour une personne issue de la communauté des gens du voyage, 2012 (Arrêt du tribunal fédéral du 1503.2012, 9C\_540/2011)
- Le besoin d'agir dans le cadre de la problématique des gens du voyage nécessite plus de moyens financiers : Selon le message culture du Conseil fédéral, la Confédération et la Fondation doivent disposer de moyens supplémentaires pour la période 2016 à 2020.
- Collaboration avec le département fédéral de la défense, de la protection et du sport (DDPS), en particulier armasuisse, concernant les possibilités de nouvelles aires pour les gens du voyage
- Collaboration au sein du groupe de travail pour améliorer le mode de vie itinérant et pour promouvoir la culture yéniche, sinti et rom, sous la direction de l'OFC, en vue de créer un plan d'action

### 3.4 Bases légales

L'arrêté du Tribunal fédéral 129 II 321 du 29 mars 2003 stipule que l'aménagement du territoire doit prendre en considération les besoins en terrains des gens du voyage en tant que partie du peuple suisse ; cela reste aujourd'hui encore de grande importance. Ce document est très souvent utilisé comme référence, ce qui lui confère une grande valeur. Une réelle obligation pour les collectivités publiques n'existe par contre toujours pas.

#### 3.4.1 Loi sur l'encouragement de la culture

La loi sur l'encouragement de la culture est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012. L'art. 17 contient la disposition selon laquelle la Confédération est à même d'entreprendre des mesures « pour permettre aux gens du voyage de mener la vie qui correspond à leur culture. » Ainsi on a créé une base légale permettant à la Confédération de soutenir activement et plus amplement que jusqu'ici les demandes des gens du voyage au-delà d'un simple soutien financier. Il peut également soutenir activement la création d'aires de séjour et de transit par les cantons et les communes.<sup>12</sup> Le parlement a approuvé le message culture 2016-2020 le 19 juin 2015. Ce message stipule que la Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses est en droit de percevoir une contribution sensiblement plus élevée, en se basant sur l'art. 17 de la LEC (voir chap. 3.3.4)

---

<sup>12</sup> A l'entrée en vigueur de la Loi sur l'encouragement de la culture, la loi fédérale concernant la fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses » (7 octobre 1994) a été abrogée.

### 3.4.2 Loi sur l'aménagement du territoire

La Révision de la loi sur l'aménagement du territoire est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2014, ce qui a engendré des adaptations en particulier dans les secteurs des plans directoriaux et de l'urbanisation, resp. des zones de construction. La problématique des gens du voyage n'a pas été abordée dans cette révision. Mais les dispositions transitoires (art. 37b LAT) sont d'importance, elles imposent aux cantons de devoir adapter leurs plans directeurs sous cinq ans concernant le contenu minimum en matière d'urbanisation. En raison de la vision globale demandée par la LAT concernant le sujet de l'urbanisation, nous avons la possibilité de prendre en considération, resp. de préciser l'aspect des aires de séjour et de transit pour les gens du voyage. Ceci concerne, en plus de la planification directrice des cantons, également l'évaluation de la loi cantonale en matière de planification et de construction qui est actuellement en cours dans plusieurs cantons (p. ex. Berne, Appenzell Rh.E., St-Gall), ainsi que les planifications locales des communes.

### 3.4.3 Niveau cantonal

Grâce à la nouvelle loi sur le camping (04.12.2014), le canton d'Obwald a prévu la création d'une nouvelle aire de transit dans la vallée de la Sarnera à l'aide d'un plan d'affectation cantonal.

Les autres cantons n'ont entrepris aucune adaptation de la réglementation de la construction qui ait une influence sur le mode de vie des gens du voyage au cours des cinq dernières années.

D'une façon générale, la halte spontanée est possible au niveau cantonal, pour autant que les communes n'y aient apporté de restriction.<sup>13</sup> Il faut par contre constater que la halte spontanée est de plus en plus accessible dans certains cantons. Les cantons de Fribourg, Vaud et Neuchâtel par exemple, limitent la halte spontanée en la soumettant à une demande d'autorisation des autorités. Cette barrière se base sur les « Recommandations du 31 octobre 2013 relatives au stationnement des gens du voyage en Suisse latine » de la Conférence latine des Chefs des Départements de justice et police (CLDJP). Ces recommandations soulignent, entre autres, que même dans le cas où le propriétaire a exprimé son accord pour une halte spontanée des gens du voyage, la police doit en informer les autorités communales (voir art. 16, al. 1 des recommandations).

Les bases légales concernant la halte spontanée à l'échelle du pays sont quasi inexistantes et on se demande si une réglementation unique au niveau fédéral serait plus utile.

Dans le canton de Berne, on constate des efforts afin de créer une base légale qui permettra d'utiliser l'instrument du plan cantonal de construction (plan d'affectation cant.) aussi pour la

---

<sup>13</sup> On citera la réglementation en vigueur depuis 2008 dans le canton de Lucerne : dans ce canton, la commune peut « autoriser le stationnement de véhicules des gens du voyage dans les lieux autorisés et avec l'accord du propriétaire terrien pendant plus de 30 jours sans autorisation de construire ». (cf § 177 de la loi sur l'aménagement du territoire et la construction du canton de Lucerne - PBG LU )

création d'aires de séjour et de transit. La modification de la loi sur la construction (état au 9.6.2016, projet soumis au référendum)<sup>14</sup> a pour but de renforcer la compétence du canton en supprimant l'habituelle procédure communale d'un changement de zones.

On indiquera d'une part que la compétence communale – caractéristique du système fédéral suisse – a régulièrement empêché la construction de nouvelles aires suite au vote négatif organisé dans différentes communes. D'autre part, on peut douter de l'efficacité d'un plan d'affectation cantonal au niveau de l'acceptation d'une aire par la population sur place.

### 3.5 Evaluation d'anciens terrains militaires

Dans son rapport 2010, la Fondation a poursuivi sa coopération avec le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), en particulier avec armasuisse. Les représentants de la Fondation et d'armasuisse se sont efforcés pendant des années de proposer des terrains adaptés aux cantons, issus du parc disponible de l'armée, pour la création de places pour les gens du voyage. La Confédération a proposé en tout 50 terrains adaptés aux cantons, à des prix très raisonnables.

Pourtant, le résultat de ces efforts reste très modeste : il reste à savoir si la création d'une aire de transit est possible sur un grand terrain dans le canton du Tessin (région aérodrome Lodrino). Ce terrain s'y prête idéalement de tous points de vue ; la Fondation encourage la Confédération à évaluer d'autres terrains qui se trouvent encore aujourd'hui dans le parc de l'armée. La question est de savoir si cette évaluation peut se faire, indépendamment du concept de stationnement qui s'applique depuis des années.

Armasuisse est toujours disposée et volontaire pour évaluer des terrains existants avec les cantons et pour les mettre à disposition en tant qu'aires de séjour ou de transit. D'autres terrains, propriétés de la Confédération, par exemple de l'Office fédéral des routes (OFROU) doivent être évalués sur leur éventuelle transformation selon les besoins.

---

<sup>14</sup> Art. 102 Loi sur la construction (plan de quartier cantonal) : zones pour utilisations publiques, en particulier aires de stationnement pour les gens du voyage, ainsi que zones pour installations sportives et de loisirs, zones vertes et zones protégées ; (al. 1, let. e)

### 3.6 Conclusions tirées de la situation de départ

Dans le rapport 2001, les conclusions suivantes ont été tirées suite à la constatation de la situation de départ :

- Les besoins en terrains des gens du voyage pour les prochaines années sont connus.	- Toujours valable actuellement (selon les sondages auprès des organisations des gens du voyage).
- Le manque d'aires de séjour et de transit est évident.	- La situation s'est dégradée en ce qui concerne les aires de transit. Les besoins exposés alors sont toujours actuels.
- Les aires de séjour existantes sont presque entièrement occupées.	- On constate en partie une offre trop limitée en places sur les aires de séjour existantes qui ne répondent pas aux besoins sur place.
- La plupart des aires de transit existantes souffrent de graves défauts.	- Ceci reste d'actualité, malgré les travaux d'assainissement effectués sur certaines aires.
- Pour la réalisation d'aires de séjour ou de transit, il faut mettre en œuvre plusieurs procédures :  1. Interprétation généreuse des lois de planification et de construction existantes ainsi que de la planification des zones actuelle afin de répondre aux besoins existants rapidement et pratiquement.  2. Actions conceptuelles qui définissent en premier les aires de séjour et de transit dans le plan directeur cantonal et ensuite l'attribution d'une zone correspondante dans le plan d'affectation communal.	  Cette déclaration est toujours d'actualité, il est nécessaire de l'appliquer encore plus. Ceci concerne par exemple la mise à disposition, resp. la création d'aires provisoires.  Ceci est toujours d'actualité, on cherchera à réduire la durée souvent très longue de ces procédures (accélération des procédures).

D'une façon générale, ces aspects formulés il y a 15 ans peuvent et doivent encore être confirmés par l'enquête actuelle. En considérant les évolutions de ces dernières années qui n'ont pas apporté d'amélioration essentielle pour les gens du voyage malgré divers efforts, ces conclusions se montrent aujourd'hui sous une lumière un peu différente, comme le montre le descriptif suivant.

- **Aujourd'hui encore, il est urgent d'agir**

Malgré certaines améliorations, la situation des gens du voyage s'est globalement dégradée au cours des 15 dernières années en raison de la baisse nette du nombre d'aires de transit. Le nombre d'aires de séjour ainsi que celui des aires de transit est très éloigné des chiffres exposés il y a des années. La menace pesant sur le mode de vie des gens du voyage est d'autant plus inquiétante si l'on considère le nombre de jeunes gens du voyage qui ne peuvent vivre selon le mode de vie traditionnel que dans des conditions très difficiles (cf. chap. 3.2.1). Les efforts fournis jusqu'ici concernent surtout des déclarations d'intention, des concepts et des définitions dans les plans directeurs. Cela est certes nécessaire et utile, mais cela ne permet

pas d'améliorer concrètement la situation des gens du voyage. Il est donc urgent d'agir concrètement et avec détermination afin de mettre en œuvre les idées et les déclarations d'intention sur place afin de permettre le mode de vie des gens du voyage.

- **Le manque d'aires de séjour et de transit porte encore préjudice au mode de vie des gens du voyage**

En ce qui concerne les aires de séjour, grâce à la création d'une nouvelle aire, il y a une petite amélioration pour quelques familles de gens du voyage (cf. chap. 0). Par contre, certaines familles doivent encore, et à contrecœur, passer les mois d'hiver dans des appartements. Certaines aires de séjour sont depuis devenues trop petites afin de répondre aux besoins actuels, resp. futurs des gens du voyage (génération suivante).

Par contre, la situation s'est dégradée depuis l'an 2000 en ce qui concerne les aires de transit (cf. chap. 3.2.1). Pour plus de la moitié des gens du voyage suisses, le manque d'aires de transit représente un frein à leur mode de vie. Suite à la fermeture de plusieurs aires, la répartition des aires de transit en Suisse présente des lacunes. La distance pour aller au travail ou vers les clients s'allonge et rend l'activité professionnelle des gens du voyage plus difficile. De plus, les aires de transit existantes sont utilisées plus fréquemment, ce qui conduit en partie à une surpopulation des aires.

Dans ce contexte, les organisations des gens du voyage indiquent clairement que parmi les 31 aires de transit existantes selon le chap. 3.2.2, 5 d'entre elles ne sont réellement pas (plus) utilisables. Outre les aires existantes qui seront fermées définitivement dans un proche avenir (Schlieren Feusisberg, Teufen AR), il s'agit d'aires présentant de gros défauts au niveau de la qualité. 9 autres aires de transit ne sont que partiellement disponibles pour les gens du voyage durant les principaux mois d'activité en raison d'autres affectations (marchés, fêtes, places de parking pour différents événements, etc.). Ces aires, appelées « périodiques » par les organisations des gens du voyage sont clairement évaluées comme insuffisantes et ne sont ainsi plus utilisées ou très rarement. On notera donc pour résumer que parmi les 31 aires de transit existantes, presque la moitié (13) sont à classer comme « à utilisation limitée ».

- **Il ne faut surtout pas fermer les aires de transit déjà existantes**

Les aires de transit disparaissent souvent dans la plus grande discrétion. La fermeture d'une aire de transit existante est d'autant plus grave quand on considère l'organisation et les coûts générés par la création d'une nouvelle aire. En règle générale, la création d'une nouvelle aire de transit nécessite plusieurs années, en particulier la phase de planification avec les procédures juridiques et le financement. De plus, cela engendre des investissements de plusieurs centaines de milliers de francs. A contrario, l'assainissement ou l'amélioration des aires existantes s'avèrent être bien plus simples et moins coûteuses, et sont généralement réalisables à court terme. Il est donc nettement plus rentable de s'engager pour le maintien ou l'amélioration des aires de transit déjà existantes. S'il n'est pas possible d'améliorer la qualité des aires existantes, il reste au moins la possibilité de demander un lieu de remplacement adapté.

- **Il est urgent d'améliorer les aires de transit existantes**

Les aires de transit existantes n'ont pas changé au cours des 15 dernières années, sauf pour quelques améliorations ou travaux d'assainissement ponctuels. Le rapport d'expertise de 2001 citait le développement de l'infrastructure, la baisse des prix de location, l'amélioration des périodes d'ouverture et surtout la garantie en droit d'aménagement du territoire comme mesures nécessaires.<sup>15</sup>

Selon les organisations des gens du voyage, il est nécessaire d'observer attentivement les aires dont l'utilisation est périodique ou limitée. Il faut ici en premier améliorer la disponibilité continue des aires durant la période d'activité principale et mettre en place une procédure simple des réservations, arrivées/départs, etc. Il est aussi nécessaire d'agir au niveau de l'entretien de l'infrastructure existante qui a souvent besoin d'être rénovée. Les travaux d'assainissement les plus coûteux nécessitent des négociations plus longues, la possibilité d'opposition de la population et sont par conséquent les bienvenus mais ne sont pas prioritaires.

- **Il est urgent d'évaluer les possibilités de nouvelles aires de séjour et de transit en prenant en compte les anciens terrains du domaine public**

Le constat actuel sur les efforts de vente d'anciens terrains militaires du DDPS aux cantons et communes pour les utiliser comme aires de séjour ou de transit nous ramène à la dure réalité. Il faut encourager intensivement les autres efforts de recherche de terrains du domaine public pour les aires de séjour et de transit.

- **Il faut une garantie en droit d'aménagement du territoire des aires de séjour et de transit**

Les nouvelles aires de séjour et de transit sont, au niveau de leur qualité et de la réalisation du droit d'aménagement du territoire, convaincantes. C'est pourquoi ces aires bénéficient d'une durée de vie beaucoup plus longue que les aires qui n'ont pas d'existence juridique dans les plans d'affectation et qui peuvent ainsi être fermées dans de courts délais. Une garantie en droit d'aménagement du territoire dans le plan d'affectation de chaque commune (cas particulier : plan d'affectation cantonal) est un aspect central pour la création de nouvelles aires.

D'autres solutions du droit (public) sont des alternatives envisageables. On trouve ainsi quelques aires de transit, par exemple sur terrain agricole, dont l'existence à long terme a été garantie par des accords, resp. des contrats de prestation entre le canton et le propriétaire terrien (commune ou privés).

- **La halte spontanée doit être facilitée**

En plus des aires de transit, la halte spontanée représente un mode de séjour court important qui ne trouve que peu de place dans les discussions publiques. Ce mode de séjour peut également être considéré comme de l'entraide, sans charge spécifique pour la communauté. Le fait que le nombre d'aires de transit a baissé au cours des 15 dernières années joue un rôle important dans la discussion autour de la halte spontanée. Les dispositions légales (dans le droit de la construction) et leur interprétation, en particulier au niveau communal, ne devraient pas limiter la halte spontanée. Il est également nécessaire de trouver une cohérence à l'échelle nationale.

---

<sup>15</sup> voir Rapport d'expertise de 2001, chap. 4.3.3 Répartition géographique des aires de transit

- **Les instruments de l'aménagement du territoire sont nécessaires, mais il faut également les mettre en œuvre**

Pour coordonner et concrétiser les besoins en terrains des gens du voyage, il est nécessaire de développer un concept cantonal global qui contiendra également des aspects subcantonaux en fonction de la situation géographique. Pour la réalisation de la planification du concept, il faut obtenir sa fixation dans le plan directeur. Cette procédure est depuis saluée par la majorité des bureaux d'aménagement du territoire cantonaux, même si aujourd'hui, seuls 4 cantons (St-Gall, Argovie, Berne, Schwyz) ont définitivement accepté de tels concepts.

En se basant sur le concept cantonal, ou sur le plan directeur, il faut prendre en compte la réalisation d'une aire de séjour ou de transit au niveau communal dans la planification d'affectation.

L'expérience du canton de St-Gall montre que l'existence d'un concept cantonal et la fixation dans le plan directeur ne suffisent pas pour créer des aires de séjour et de transit sur place.

L'environnement politique et par là même l'opinion de la population décide en fin de compte si une déclaration d'intention bienveillante sera effectivement mise en œuvre, signifiant ainsi un bénéfice pour les gens du voyage. L'acceptation souvent faible par la population ainsi que la question du financement jouent un rôle décisif, comme le montrent divers exemples.

- **La sensibilisation de l'opinion de la population reste un travail constant indispensable**

La sensibilisation de l'opinion, soit la sensibilisation ciblée de la population pour les besoins des gens du voyage, représente un travail permanent et indispensable. Il est crucial d'assurer en continu la présence de la thématique des gens du voyage dans les médias, ainsi que dans le discours public, et cela sous un jour positif !

Elle constitue aussi la base qui permettra au travail de planification de porter ces fruits et de garantir le succès durant le processus politique.

---

## 4 Modifications du concept

### 4.1 Introduction

Les conditions du concept, selon le rapport d'expertise « Gens du voyage et aménagement du territoire » (2001) n'ont pas changé non plus au cours des cinq dernières années. La morosité des groupes de gens du voyage est de plus en plus ostensible en raison de la situation de plus en plus difficile concernant les aires de transit. La qualité de vie offerte sur ces aires toujours plus rares laisse bien souvent à désirer, que ce soit en raison d'une infrastructure très réduite, du niveau des nuisances sonores ou encore la proximité de déchetteries, resp. de sites d'extraction.

Les gens du voyage suisses veulent conserver leur mode de vie qui se différencie de la majorité sédentaire. Par contre, leurs exigences concernant l'espace de vie ne se différencient pas vraiment de celles du reste de la population :

- habiter dans des conditions dignes, en sécurité
- travailler sans restriction afin de gagner un revenu suffisant

Le voyage en lui-même ne pose pas de problème aux gens du voyage, contrairement à la halte. Le mode de vie des gens du voyage dépend de l'existence d'aires de transit et de séjour, en plus de la possibilité de la halte spontanée. Là où la majorité sédentaire a suffisamment de zones constructibles pour les logements et le travail, celles-ci manquent encore et toujours à la majorité des gens du voyage.

Les demandes essentielles formulées concernant les aires de séjour et de transit (type, infrastructure, etc.) dans le rapport « Gens du voyage et aménagement du territoire », il y a de cela quinze ans, n'ont que peu changé.<sup>16</sup> Selon les sondages auprès des organisations des gens du voyage et les résultats du groupe de travail de la Confédération (voir plus bas), nous pouvons conclure que les habitudes de vie des gens du voyage ont évolué de façon similaire à celles de la population sédentaire. Les revendications des gens du voyage ont, tout comme celles de la population sédentaire, augmenté depuis quelques années et décennies concernant la superficie de la surface de vie (aujourd'hui environ 45m<sup>2</sup> par personne dans la population sédentaire). On parle donc ici de plus grandes caravanes, resp. de véhicules mais aussi de plus d'espace libre pour vivre, travailler, laisser jouer les enfants, etc. Il est évident que les demandes concernant la sphère privée (protection de la vue/du bruit de l'extérieur des aires de transit/séjour, éventuellement aussi entre les places des différents groupes/familles), la sécurité (sorties d'urgence en cas d'incendie, protection contre le vol, agressions, etc.) ainsi que le confort matériel (machines à laver, installations sanitaires, etc.) ont évolué.

Concernant les besoins actuels des gens du voyage suisses, le groupe de travail « Aires », sous la direction de l'OFC, a défini des exigences de qualité, à considérer comme des standards. Ces standards sont listés ci-après (colonne de gauche). Le tableau expose comment ces exigences peuvent être respectées sur les aires de séjour et de transit existantes (sans les aires provisoires, ni les aires de transit pour gens du voyage étrangers) (colonne de droite) :

---

<sup>16</sup> cf. Rapport (2001), chap. 4.2 Exigences pour les aires de séjour et de transit

Exigences / standards selon le groupe de travail « Aires » :	Etat réel Selon le recensement par ERR 2015 :
<b>a) Aires de séjour</b>	
7 à 25 places	Près du <b>trois quarts</b> des places $\geq 7$ places de stationnement (env. un quart avec $> 20$ places de stationnement)
La taille totale doit comprendre 8'000 à 12'000 m <sup>2</sup>	Env. <b>un quart</b> des aires $\geq 8'000$ m <sup>2</sup> (env. la moitié $\geq 20'000$ m <sup>2</sup> )
Frais : 200-300 francs par place de stationnement, par mois	Env. <b>la moitié</b> des aires
<b>b) Aires de transit</b>	
Les aires doivent être accessibles toute l'année	Près d' <b>un tiers</b> des aires, y compris formes mixtes, utilisées comme aires de séjour en hiver (Thoune, Lucerne, Grenchen, Aarau, Kaise-raugst, Windisch, Würenlos)
Au moins 10 places disponibles. Une surface de 2000 à 3000 m <sup>2</sup> serait une surface totale adaptée.	Environ <b>la moitié</b> des aires avec au moins 10 places de stationnement ; env. <b>un quart</b> des aires $> 2000$ m <sup>2</sup> (4 aires $> 3'000$ m <sup>2</sup> )
Infrastructure minimum : eau, électricité, toilettes mobiles	Env. <b>deux tiers</b> des aires
Coût de la place : 5-12 fr./jour (resp. 3.50-10 fr./jour)	Env. <b>la moitié</b> (resp. env. un tiers) des aires, hors charges (en part. système prepaid selon le principe du pollueur-payeur)
Les frais d'élimination des déchets sont inclus dans le prix de location	Presque toutes les aires

Concernant le besoin en surface de chaque aire de séjour et de transit, il faut considérer les aspects suivants du point de vue de l'aménagement du territoire : la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), approuvée il y a quelques années par le peuple, encourage les cantons et communes à adopter une attitude plus économe avec la ressource limitée qu'est notre sol. La désignation de nouvelles zones de construction (classement de terrain agricole, etc.) sera traitée de façon plus restrictive à l'avenir, en particulier dans un but de protection de notre pays.

L'attribution de surfaces se trouvant sur des zones de construction existantes pour la création d'aires de séjour et de transit concurrence ainsi encore plus d'autres affectations répondant aux attentes de notre société individualiste et multiculturelle. Les intérêts entrant en concurrence seront par exemple la création de parcs de loisirs et de sport (parfois forts en émission : parc pour skates, affectations temporaires de terrains en friche pour des rencontres de jeunes / migrants, abris pour requérants d'asile, etc.), la construction et la gestion d'infrastructures de tous genres (installation pour la circulation, routes, chemins, mais parfois aussi des SETEC (systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussée) le long des autoroutes, épuration des eaux, lignes à haute tension/lignes de gaz, etc.) ou aussi pour la protection de la nature (p. ex. d'anciens terrains de gares de marchandise comme en ville de Bâle, les lieux deviennent des sites pour des espèces d'animaux et de plantes rares; occupation du terrain lors de revitalisation de tranches de cours d'eau canalisés/mis sous terre).

Il semble donc indiqué de répondre au besoin de plus en plus important en aires de séjour et de transit, sans oublier les objectifs fixés pour utiliser le sol de façon économe et intelligente, tout en considérant les volontés d'affectation concurrentes. En comparaison au rapport 2001, nous considérons que l'augmentation du besoin en superficie est appropriée.

Superficie proposée pour une aire de séjour/transit, pour chaque place – comparaison entre le rapport d'expertise de 2001 et le rapport de 2015 :

	Superficie totale : (Postulat : 10 places de stationnement ; espaces communs compris)		Superficie par place de stationnement :	
	Rapport (2001)	Nouveau (2015)	Rapport (2001)	Nouveau (2015)
Aire de séjour :	env. 2'000 m <sup>2</sup>	env. 3'000 m <sup>2</sup>	env. 130 – 150 m <sup>2</sup>	env. 150 – 200 m <sup>2</sup>
Aire de transit :	env. 1'000 m <sup>2</sup>	env. 2'000 m <sup>2</sup>	env. 100 m <sup>2</sup>	env. 130 – 150 m <sup>2</sup>

Bien que d'un point de vue global, il n'est pas obligatoire que toutes les aires de séjour et de transit (y compris formes mixtes) en Suisse répondent aux mêmes exigences (standards de qualité, de taille, etc.), certaines exigences minimales, resp. directives peuvent s'avérer utiles afin de guider les autorités, administrations, voisins concernés.

Le rapport présent (tout comme les rapports 2005 et 2010) n'aborde pas dans le détail l'aspect financier de la création d'une nouvelle aire de séjour et de transit. De façon générale, les frais mentionnés dans le rapport (2001) peuvent servir encore aujourd'hui d'indicateurs, en considérant le besoin accru en surface et les exigences sur la qualité, l'inflation, les nouvelles directives et normes légales (sécurité, protection de l'environnement, ...) etc.<sup>17</sup>

#### 4.2 Répartition géographique des aires de séjour et de transit

La répartition géographique des aires de séjour et de transit suit la même idée conceptuelle sur laquelle se base le rapport 2001.<sup>18</sup> La présentation de la répartition géographique des aires de séjour et de transit s'oriente aux aires existantes en 2015, en prenant en compte les besoins actuels des gens du voyage selon le sondage supplémentaire réalisé auprès des organisations des gens du voyage.

Le rapport « Gens du voyage et aménagement du territoire » poursuit l'approche d'une vue d'ensemble nationale au sujet des gens du voyage et de l'aménagement du territoire. Il est évident et indispensable de concrétiser les indications du rapport lors de la réalisation concrète au niveau du droit de l'aménagement du territoire ou lors de la construction. On citera quatre aspects à prendre particulièrement en compte :

- Les indications géographiques pour les aires de séjour ou de transit ont été créées dans une optique nationale. Il est fort possible de réaliser les aires de séjour ou de transit p. ex. 20 km plus loin que le site proposé. Par contre, 20km de déplacement peut amener le projet

<sup>17</sup> cf. Rapport (2001), chap. 4.3.2 et 4.3.3 Répartition géographique des aires de séjour et de transit

<sup>18</sup> cf. Rapport (2001), chap. 4.3.1 Concept

à traverser une frontière cantonale. Dans ce sens, il est nécessaire de créer un lien avec les cantons voisins dans les concepts cantonaux pour les aires de séjour et de transit.

- Les zones d'agglomération en Suisse ne cessent de croître en superficie et se distinguent par une croissance de la population et des places de travail tandis que les zones rurales présentent des tendances à l'émigration et à des faiblesses structurelles. Cette évolution géographique, cumulée à des activités professionnelles différentes dans la communauté des gens du voyage, provoque une augmentation du besoin d'aires de séjour et de transit à proximité des agglomérations. Dans cette optique, le présent concept présente quelques différences comparativement au rapport d'expertise (2001) et aux rapports 2005 et 2010.
- Les « Régions MS » utilisées dans les précédents rapports <sup>19</sup> n'ont pour ainsi dire plus été utilisées dans la pratique au cours des dernières années. Afin de poursuivre la différenciation pratiquée dans le concept au niveau régional, nous utilisons désormais le terme de « région d'aménagement du territoire ». <sup>20</sup> Ce total de 136 régions est en général structuré en tant qu'associations de communes, sous la direction du canton. Elles s'articulent autour d'un centre et respectent certains liens fonctionnels.
- Les données concernant la taille des aires de séjour et de transit (voir chap. suivant) sont également pratiques et en lien aux conditions concrètes (demande, affectations, etc.). Il est tout à fait possible et, le cas échéant même préférable, de construire une aire plus petite ou plus grande, où le besoin effectif au niveau local aura été évalué en considérant les attentes des gens du voyage. Du point de vue des organisations des gens du voyage, il faut garantir une taille minimale absolue de 5 à 8 places de stationnement.

Il est souhaitable que la concrétisation du présent concept trouve un écho dans les concepts d'aménagement et d'organisation des cantons ainsi que dans les planifications directoriales des cantons. D'autre part, les principes centraux des concepts publiés durant les dernières années et les révisions des plans directoriaux des cantons ont pris le présent concept en considération lors de leurs réflexions.

#### 4.2.1 Répartition géographique des aires de séjour

Les tableaux suivants présentent, en plus des aires de séjour existantes, les régions où transitent les gens du voyage et qui ont besoin d'une ou plusieurs aires de séjour supplémentaires. Pour chaque nouvelle aire de séjour nécessaire, on indique comme valeur moyenne 10 places de stationnement, ce qui représente une surface d'environ 3000 m<sup>2</sup> (y compris espaces communs), conformément aux valeurs indiquées dans le rapport d'expertise (2001).

Depuis le rapport d'expertise (2001) et les rapports 2005 et 2010, il y a eu quelques petites modifications dans le concept. Celles-ci se manifestent d'une part par la création d'une nouvelle aire de séjour à St-Gall, avec 10 places de stationnement. D'autre part, l'évaluation des besoins des deux organisations des gens du voyage ont montré qu'il existe un besoin d'aires de séjour

---

<sup>19</sup> Le total de 106 régions MS (MS = mobilité spatiale) décrivent une structure d'analyse microrégionale de la Suisse. Elles se distinguent par une certaine homogénéité spatiale et forment de petits bassins d'emploi fonctionnant avec les centres régionaux.

<sup>20</sup> Les régions d'aménagement du territoire servent de structures politiques et régionales selon l'Office fédéral de la statistique.

supplémentaires dans les régions du Lac Léman, du Lac de Constance et de la vallée du Rhin. Comme le montre le tableau suivant, il est clair que la prochaine génération aura besoin de plus de places sur les aires de séjour existantes à Zurich, Hauterive (FR), Wil et Coire.

Communes disposant d'une aire de séjour

Régions d'aménagement du territoire liées aux gens du voyage et nécessitant une ou plusieurs aires de séjour

Concept aires de séjour:

Canton	Région d'aménagement du territoire	Commune	Qualité	Nombre de places de stationnement	« Bilan » par canton (nombre d'aires de séjour)		
					Existantes	à réaliser	Total
Zurich	Glattal	Kloten	suffisant <sup>c</sup>	7			
	Limmattal	Dietikon	suffisant <sup>c</sup>	5			
	Stadt Zürich	Zürich	insuffisante <sup>a, b</sup>	30 +20*			
	Winterthur und Umgebung	Winterthur	insuffisante <sup>b</sup>	5			
	Zürcher Oberland		à réaliser	10	4	1	5
Berne	Bern - Mittelland	Bern	bonne	36			
	Bern - Mittelland		à réaliser	10			
	Seeland Biel/Bienne	Biel	bonne	14	2	1	3
Lucerne	Luzern und Umgebung		à réaliser	10			
	Surental-Sempachersee-Michelsamt		à réaliser	10		2	2
Schwyz	Innerschwyz		à réaliser	10			
	Innerschwyz		à réaliser	10			
	March		à réaliser	10		3	3
Nidwald	Nidwalden-Engelberg		à réaliser	10		1	1
Zoug	Zug		à réaliser	10		1	1
Fribourg	Gruyère		à réaliser	10			
	Sarine	Hauterive	suffisant <sup>b</sup>	22 +20*	1	1	2
Soleure	Grenchen-Büren		à réaliser	10			
	Olten-Gösigen-Gäu		à réaliser	10			
	Solothurn und Umgebung		à réaliser	10		3	3
Bâle-Ville	Basel-Stadt		à réaliser	10		1	1
Bâle-Campagne	Basel Landschaft		à réaliser	10		1	1
St-Gall	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	St.Gallen	bonne	10			
	Region Sarganserland-Werdenberg		à réaliser	10			
	Regio Wil	Wil	insuffisante <sup>a, b</sup>	17 +20*			
	Regio Wil	Wil	bonne	15			
	Region Zürichsee Linth	Uznach	bonne	7	4	1	5
Grisons	Bündner Rheintal	Chur	suffisant <sup>c</sup>	7 +20*			
	Heinzenberg-Domleschg	Cazis	suffisant <sup>c</sup>	10			
	Mesolcina		à réaliser	10	2	1	3
Argovie	Aarau und Umgebung		à réaliser	10			
	Baden Regio	Spreitenbach	bonne	6	1	1	2
Thurgovie	Frauenfeld		à réaliser	10			
	Oberthurgau		à réaliser	10		2	2
Tessin	Bellinzonese		à réaliser	10		1	1
Vaud	Aigle		à réaliser	10			
	Lausanne		à réaliser	10			
	Yverdon		à réaliser	10		3	3
Valais	Sion-Hérens-Conthey		à réaliser	10		1	1
Neuchâtel	Neuchâtel		à réaliser	10		1	1
Genève	Genève	Versoix	suffisant <sup>c</sup>	46	1		1
Total				237 260 +80* 577	15 aires de séjour existantes 26 aires de séjour à réaliser 41 aires de séjour demandées selon le concept		

Indications:

Besoin d'amélioration de la qualité de 4 critères (explications cf. p. 12) :

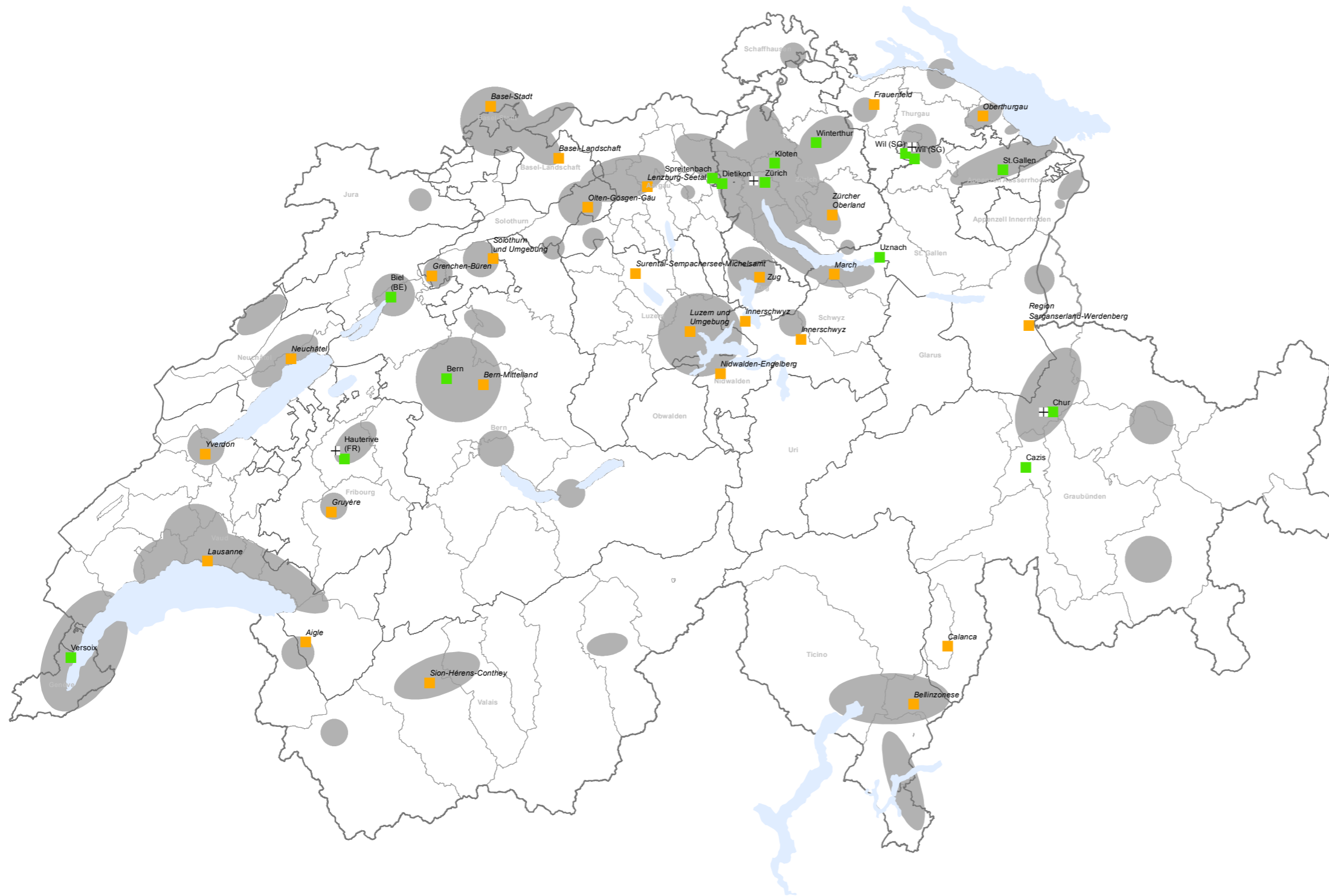
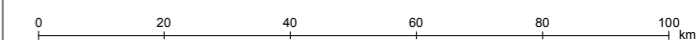
- a) Développer l'infrastructure (y compris développement de l'aire de séjour au niveau de sa superficie)
- b) Baisser le prix de location
- c) Garantie en droit de l'aménagement du territoire (droit public : planification d'affectation ; droit privé : propriété ; explications, voir chapitre 3.3.3 Communes)







\*) quatre aires de séjour existantes présentant un besoin d'agrandissement de 20 places chacune

# Les gens du voyage et l'aménagement du territoire

Concept:  
Répartition géographique des aires de séjour

Etat: 2015



-  Communes disposant d'une aire de séjour
-  Aire de séjour existante nécessitant un agrandissement
-  Régions d'aménagement du territoire auxquelles les gens du voyage sont liés et qui nécessitent une aire de séjour
-  Agglomérations (schématisé)
-  Frontières cantonales
-  Frontières des régions d'aménagement du territoire



#### 4.2.2 Répartition spatiale des aires de transit pour les gens du voyage suisses

La liste suivante présente les régions où se trouvent les zones économiques de travail des gens du voyage. Cette liste est agrémentée d'un plan « Répartition géographique des aires de transit ». Pour chaque nouvelle aire de séjour nécessaire, on indique comme valeur moyenne 10 places de stationnement, conformément aux valeurs indiquées dans le rapport d'expertise (2001).

Les aspects suivants sont à prendre en considération pour l'interprétation du concept (tableau combiné à la représentation sur carte) :

Entre 2000 et 2010, 8 aires de transit ont disparu. Depuis 2010, avec les aires de Würenlos et Jegenstorf ainsi que la nouvelle aire de transit de Winterthour, 3 aires ont été créées. Durant cette même période (2010-2015), 8 aires ont disparu, ainsi le solde présente un déficit de 5 aires.

Selon l'évaluation des besoins réalisée par les organisations des gens du voyage, il est particulièrement urgent d'agir dans les régions suivantes afin d'y construire des aires de transit :

- Suisse Romande (Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Valais), y compris arc jurassien (BE, SO, JU)
- Suisse centrale (Lucerne, Obwald)
- Nord-est de la Suisse (Zurich, St-Gall, Thurgovie)

La constatation que 13 aires existantes ne sont utilisables que de façon limitée et ceci pour la plupart depuis des années, est une découverte très importante. Elles doivent urgemment faire l'objet d'un assainissement ou remplacées (voir aussi chap. 3.2.2). Il s'agit des aires suivantes :

- 5 aires n'existant pas (plus) dans les faits :
  - Schlieren (sera fermée définitivement en 2016)
  - Rorbas (seulement 3 places de stationnement, pas accessible depuis 3 ans, avant seulement env. 1 mois/an)
  - Feusisberg (pas d'infrastructure, seulement 5 places de stationnement, fermeture en discussion)
  - Teufen (AR) (occupé pratiquement toute l'année pour d'autres affectations (manifestations diverses)
  - Rüthi (SG) (infrastructure spartiate, seulement 4 places de stationnement, très chères, etc.)
- 8 aires utilisables seulement de façon périodique :  
Gossau (ZH), Meilen, Wädenswil, Brienz, Stans, Allschwil, Kreuzlingen, Buchs (SG).  
Comme expliqué dans le chap. 3.2.2, il s'agit d'aires qui ne sont disponibles qu'à la demande, car elles sont occupées lors d'autres événements qui ont en général la priorité (places de parking pour piscine voisine, place de tir, local d'association etc. ; manifestations de toutes sortes comme fêtes, marchés, cirques, foires, etc.)

Etant donné que ces 13 aires ne correspondent aucunement aux besoins des gens du voyage, elles sont listées séparément dans le concept, en tant qu'aire « à utilisation limitée ». Elles ne font donc pas partie du décompte. Le concept ne prend pas position sur l'éventuel assainissement d'une telle aire « à utilisation limitée » ou de la nécessité de réaliser une nouvelle aire de transit pour la remplacer.

Les aires provisoires sont comptabilisées pour les réflexions du concept. Dans quelques cas au moins, on peut espérer que ces aires provisoires deviennent des aires de transit définitives dans un délai raisonnable (par ex. Courtedoux : établissement dans le plan directeur cant. JU).

En accord avec les prévisions du plan directeur, en particulier dans les cantons de Zurich, Berne, St-Gall et Argovie, le nombre total d'aires de transit nécessaires pour les gens du voyage, comparativement au rapport, resp. aux rapports 2005 et 2010, reste fixé à env. 80, comme le montre le tableau suivant. En considérant la durée individuelle de séjour, respectivement le moment de l'arrivée/du départ de chaque famille itinérante, le nombre de 10 places de stationnement pour les aires de transit à construire est à considérer comme valeur minimale et à augmenter selon les possibilités.

Communes disposant d'une aire de transit

Communes disposant d'une aire de transit « à utilisation limitée »

Régions d'aménagement du territoire qui nécessitent une ou plusieurs aires de transit

Concept aires de transit :

Canton	Région d'aménagement du territoire	Commune	Qualité	Nombre de places de stationnement	« Bilan » par canton (nombre d'aires de transit) :			
					existantes	à réaliser	Total	dont aires à utilisation limitée
Zurich	Glattal		à réaliser	10	6	8	14	5
	Knonaueramt		à réaliser	10				
	Limmattal	Schlieren	a, c, d	5				
	Pfannenstiel	Meilen	a, b, d	5				
	Stadt Zürich		à réaliser	10				
	Weinland		à réaliser	10				
	Winterthur und Umgebung	Winterthur	bonne	14				
	Winterthur und Umgebung		à réaliser	10				
	Zimmerberg	Wädenswil	a, d	6				
	Zimmerberg		à réaliser	10				
	Zürcher Oberland	Gossau (ZH)	a, c, d	4				
	Zürcher Oberland		à réaliser	10				
	Zürcher Unterland	Rorbas	a, b, c, d	3				
Zürcher Unterland		à réaliser	10					
Berne	Bern-Mittelland	Jegenstorf	bonne	20	3	7	10	1
	Bern-Mittelland		à réaliser	10				
	Bern-Mittelland		à réaliser	10				
	Jura-Bienne		à réaliser	10				
	Oberaargau		à réaliser	10				
	Oberland-Ost	Brienz (BE)	a, b, c, d	4				
	Oberland-Ost		à réaliser	10				
	Seeland Biel / Bienne		à réaliser	10				
	Seeland Biel / Bienne		à réaliser	10				
	Thun-Innertport	Thun *	suffisant <sup>b</sup>	13				
Lucerne	Luzern und Umgebung	Luzern *	insuffisante <sup>a</sup>	8	1	3	4	
	Luzern und Umgebung		à réaliser	10				
	Oberes Wiggertal-Luthertal		à réaliser	10				
	Surental-Sempachersee-Michelsamt		à réaliser	10				
Uri	Uri		à réaliser	10		1	1	
Schwyz	Innerschwyz		à réaliser	10	1	2	3	1
	March	Feusisberg	a, c, d	5				
	March		à réaliser	10				
Nidwalden	Nidwalden-Engelberg	Stans	a, b, c, d	4	1		1	1
Obwalden	Sarneraatal-Obwalden		à réaliser	10		1	1	
Glarus	Glarus		à réaliser	10		1	1	
Zoug	Zug	Cham	bonne	15	1		1	
Fribourg	Gruyère		à réaliser	10		4	4	
	Lac		à réaliser	10				
	Sarine		à réaliser	10				
	Sarine		à réaliser	10				
Solethurn	Grenchen-Büren	Grenchen *	insuffisante <sup>a, c</sup>	7	1	3	4	
	Olten-Gösigen-Gäu		à réaliser	10				
	Solethurn und Umgebung		à réaliser	10				
	Thal		à réaliser	10				
Bâle-Campagne	Basel Landschaft	Liestal	suffisant <sup>a</sup>	10	4		4	1
	Basel Landschaft	Wittinsburg	insuffisante <sup>a, c</sup>	10				
	Basel Landschaft	Aesch (BL)	insuffisante <sup>a, c</sup>	3				
	Basel Landschaft	Allschwil	b, c, d	5				
Schaffhausen	Schaffhausen		à réaliser	10		1	1	
Appenzell Rh.E.	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	Teufen (AR)	a, c, d	13	1	1	2	1
	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		à réaliser	10				

Indications :

➤ Les aires de transit provisoires (voir p. 21) ne sont pas présentes dans ce tableau. Si une aire provisoire devait devenir « définitive », le besoin en aires de transit supplémentaires baisse (marqué en jaune).

➤ Les aires marquées d'un \*) représentent des formes mixtes d'aires de séjour et de transit (voir p. 17).

Canton	Région d'aménagement du territoire	Commune	Qualité	Nombre de places de stationnement	« Bilan » par canton (nombre d'aires de transit) :			
					existantes	à réaliser	Total	dont aires à utilisation limitée
St-Gall	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		à réaliser	10	2	6	8	2
	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		à réaliser	10				
	Region Sarganserland-Werdenberg	Buchs (SG)	a, b, c, d	6				
	Region Sarganserland-Werdenberg		à réaliser	10				
	Region Sarganserland-Werdenberg		à réaliser	10				
	St.Galler Rheintal	Rüthi (SG)	a, b, c, d	3				
	Regio Wil		à réaliser	10				
Region Zürichsee Linth		à réaliser	10					
Grisons	Bündner Rheintal	Bonaduz	suffisant <sup>a</sup>	18	2	3	5	
	Bündner Rheintal	Felsberg	insuffisante <sup>a, c</sup>	3				
	Bündner Rheintal		à réaliser	10				
	Davos		à réaliser	10				
	Oberengadin		à réaliser	10				
Argovie	Aarau und Umgebung	Aarau *	bonne	16	5	2	7	
	Baden Regio	Würenlos *	bonne	15				
	Brugg und Umgebung	Windisch *	suffisant (seulement en hiver) <sup>d</sup>	12				
	Fricktal Regio	Kaiseraugst *	suffisant <sup>a</sup>	10				
	Lenzburg-Seetal		à réaliser	10				
	Oberes Freiamt		à réaliser	10				
	Wiggertal	Zofingen	suffisant <sup>d</sup>	10				
Thurgovie	Frauenfeld	Frauenfeld	insuffisante <sup>a, c</sup>	9	3	1	4	1
	Frauenfeld	Weinfelden	insuffisante <sup>a, c</sup>	5				
	Kreuzlingen	Kreuzlingen	a, b, c, d	12				
	Oberthurgau		à réaliser	10				
Tessin	Bellizonese		à réaliser	10		2	2	
	Luganese		à réaliser	10				
Vaud	Aigle		à réaliser	10				
	Lausanne		à réaliser	10				
	Morges		à réaliser	10				
	Moudon		à réaliser	10				
	Moudon		à réaliser	10				
	Nyon		à réaliser	10				
	Payerne		à réaliser	10				
	Yverdon		à réaliser	10				
Valais	Brig-Östlich Raron		à réaliser	10		3	3	
	Sierre		à réaliser	10				
	Sion-Hérens-Conthey		à réaliser	10				
Neuchâtel	Centre Jura		à réaliser	10		3	3	
	Neuchâtel		à réaliser	10				
	Neuchâtel		à réaliser	10				
Genève	Genève		à réaliser	10		2	2	
	Genève		à réaliser	10				
Jura	Jura		à réaliser	10		2	2	
	Jura		à réaliser	10				
Total				263	31 aires de transit existantes			
				640	64 aires de transit à réaliser			
				903	95 aires de transit au total			
				-75	Dont : 13 aires de transit à « utilisation limitée »			
			min. 800	<b>81 aires de transit demandées selon le concept</b>				

## Indications :

Besoin d'améliorations de la qualité de 4 critères (explications cf. p. 18 à 20) :

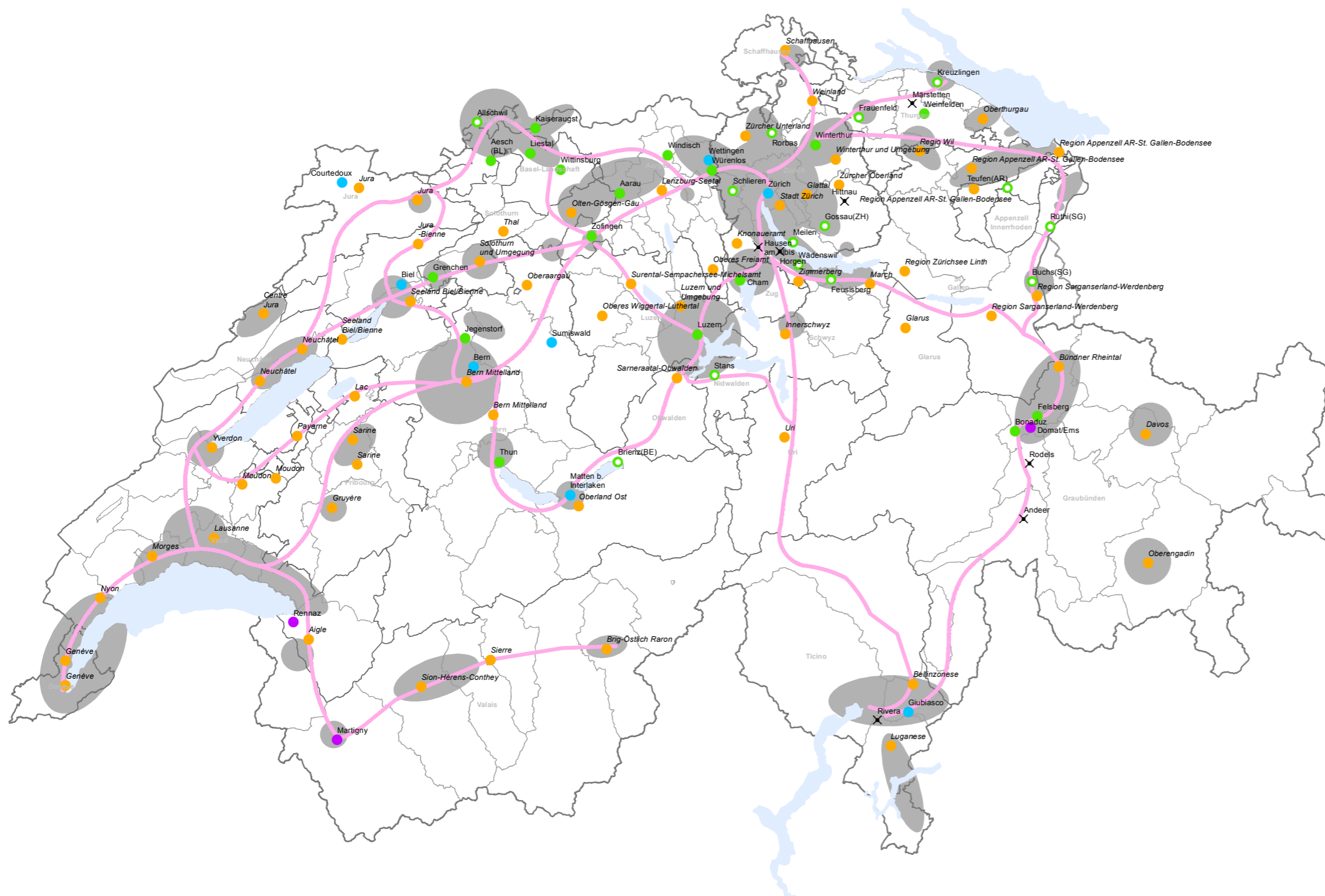
- a) Développement de l'infrastructure (y compris développement de l'aire de transit au niveau de sa superficie)  
b) Baisser le prix de location  
c) Garantie en droit de l'aménagement du territoire (droit public : planification d'affectation ; droit privé : propriété ; explications, voir chapitre 3.3.3 Communes)  
d) Heures d'ouverture, resp. allonger la durée du séjour

- Communes disposant d'une aire de transit  
■ Communes disposant d'une aire de transit « à utilisation limitée »  
■ Régions d'aménagement du territoire qui nécessitent une ou plusieurs aires de transit

# Les gens du voyage et l'aménagement du territoire

Concept:  
Répartition géographique des aires de transit

Etat: 2015



- Communes disposant d'une aire de transit
- Communes disposant d'une aire de transit « à utilisation limitée »
- Régions d'aménagement du territoire qui nécessitent une ou plusieurs aires de transit
- Communes disposant d'une aire de transit provisoire
- ✕ Communes dont l'aire de transit a été abandonnée depuis 2010
- Routes principales des gens du voyage (schématisé)
- Agglomérations (schématisé)
- Communes disposant d'une aire de transit pour gens du voyage étrangers
- Frontières cantonales
- Frontières des régions d'aménagement du territoire



#### 4.2.3 Aires de transit pour les gens du voyage étrangers

Les gens du voyage étrangers sont en général issus de la communauté Rom ou Sinti et viennent, pour la plupart, de France et d'Allemagne, mais aussi d'Italie, d'Espagne et d'autres pays européens. Ils voyagent traditionnellement en grands groupes à travers la Suisse et s'arrêtent surtout sur les grands emplacements pouvant accueillir 35 à 80 caravanes, appelées aires de transit pour gens du voyage étrangers.

Au cours des 15 dernières années, plusieurs places ont été fermées au Tessin et en Romandie. Elles étaient majoritairement ou exclusivement utilisées par les gens du voyage étrangers : Bellinzona (TI), Payerne (VD), Val-de-Ruz (resp. Fontaines NE) et Bassecourt (JU).

L'état actuel des aires de transit pour gens du voyage étrangers se présente ainsi :

Canton	Région d'aménagement du territoire	Commune	Nombre de places de stationnement
Grisons	Chur	Domat/Ems	15
Argovie	Fricktal Regio	Kaiseraugst	10 <sup>21</sup>
Vaud	Aigle	Rennaz	45
Valais	Martigny	Martigny	40
Totale	4 aires de transit pour gens du voyage étrangers		110

L'aire de transit de Domat/Ems (Grisons) reste la seule aire en Suisse prévue exclusivement pour les gens du voyage étrangers. La place créée à l'origine pour les gens du voyage étrangers à Kaiseraugst est un cas particulier car elle est aujourd'hui souvent utilisée par les gens du voyage suisses. Parfois les deux groupes l'occupent simultanément. Cette aire, qui dispose au total de 20 places de stationnement sur une surface de 3000 m<sup>2</sup>, est adaptée à cette « double utilisation » notamment au niveau de son infrastructure. C'est pour cette raison qu'elle est catégorisée en tant qu'aire de transit pour gens du voyage étrangers et en tant qu'aire de transit (voir statistique du chap. 3.2.2).

Les places en Romandie (Rennaz, Martigny) sont presque uniquement utilisées par des gens du voyage étrangers depuis des années, les gens du voyage suisses préférant les plus petites aires avec une ambiance un peu plus intime. En outre, les gens du voyage suisses évitent souvent le contact avec les grands groupes de gens du voyage étrangers.

En raison de leur mode de vie différent, de la taille des groupes, des mentalités et des demandes des gens du voyage suisses et étrangers, la cohabitation des deux groupes sur une même place est souvent difficile, raison pour laquelle ils évitent l'un comme l'autre le contact.<sup>22</sup> C'est pour cette raison qu'il faut prévoir des places plus grandes pour les groupes de gens du voyage étrangers.

<sup>21</sup> Pour des raisons pratiques, les 20 places de l'aire de Kaiseraugst sont attribuées pour moitié aux gens du voyage étrangers et pour l'autre moitié aux gens du voyage suisses (voir aussi tableaux du nombre d'aires de transit aux chapitres 3.2.2 et 4.2.2).

<sup>22</sup> Pour plus d'informations sur la thématique des gens du voyage étrangers, qui ne dispose que de très peu de documentation, veuillez consulter le rapport complémentaire au rapport 2005 (p. 42-46).

Le manque d'aires de transit de grande envergure pousse régulièrement certains groupes de gens du voyage étrangers à s'arrêter sans autorisation sur des terrains qui ne sont pas prévus pour cet usage. Cela provoque inévitablement des conflits avec la population sédentaire, ce qui nuit aussi à la réputation des gens du voyage suisses.

Le séjour des gens du voyage étrangers étant généralement de courte durée (de quelques jours à quelques semaines), un emplacement avec une infrastructure de base comme un raccordement d'eau courante et un container pour les déchets est suffisante. Il n'est pas indispensable de prévoir une infrastructure fixe pour toutes les aires de transit pour gens du voyage étrangers car elles sont en partie utilisées sur une très courte durée (« Concept d'urgence »). Les expériences faites jusqu'ici ont montré que le paiement d'une caution au début du séjour s'avère utile, afin de limiter les frais de nettoyage/entretien qui se montrent souvent très élevés pour l'administrateur de la place.

Selon les estimations du groupe de travail sur le mode de vie des gens du voyage (direction : OFC) et selon le rapport du Conseil fédéral du 18 octobre 2006 sur la situation des gens du voyage en Suisse, il manque encore une dizaine d'aires de transit pour les gens du voyage étrangers. Ces aires devraient être si possible créées le long des grands axes de transit utilisés par les gens du voyage étrangers (principalement l'autoroute A1, Grand-Saint-Bernard/A9, A2, A13).

Une aire de repos multifonctionnelle est planifiée dans la commune de Châtel-St-Denis (canton de Fribourg), sur l'autoroute A1, selon un accord entre le canton de Fribourg et l'ORFOU (Office fédéral des routes). Elle sera mise en service en 2018 et servira également d'aire de transit pour les gens du voyage étrangers.

### 4.3 Résumé

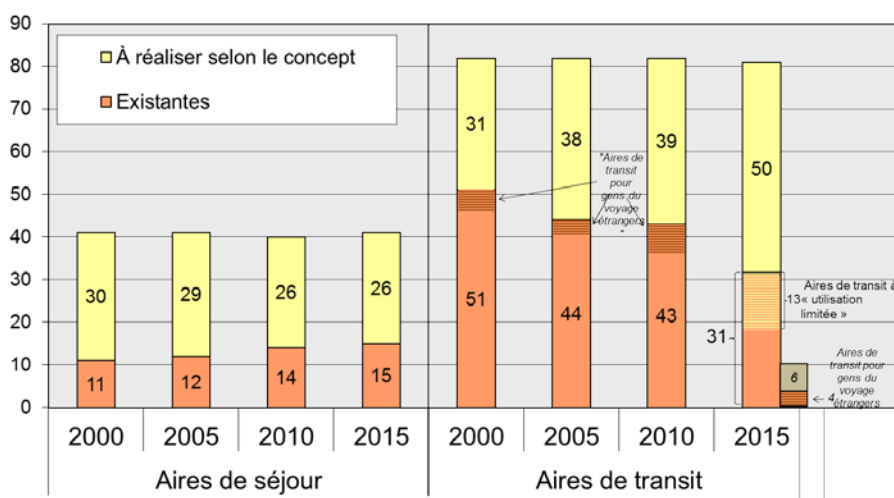
Le concept actualisé présente certaines adaptations, comparativement au Rapport (2001) et aux rapports 2005 et 2010.

En prenant compte des nouvelles aires créées ou comptabilisées et du nombre de places de stationnement au cours des cinq dernières années ainsi que les intentions des plans directeurs des cantons et des indications des organisations des gens du voyage, on propose une aire de séjour de plus qu'en 2010.

**Selon le concept, 40 aires de séjour sont nécessaires en Suisse. Aujourd'hui, on en compte 15. Il reste toujours 25 aires supplémentaires à construire pour permettre le séjour stationnaire.**

Concernant les aires de transit, en considérant les prises de position des organisations des gens du voyage, le nombre total demandé reste majoritairement le même que celui exprimé dans les rapports précédents. Ainsi, on mentionne le nombre de 81 aires de transit nécessaires pour tout le pays. Il faut considérer que 13 aires existantes ne sont utilisables que de façon limitée. Un assainissement ou un remplacement est nécessaire pour ces aires, rapidement.

**D'après le concept, il faut environ 80 aires de transit pour les gens du voyage suisses. Aujourd'hui, il en existe 30, de qualité et d'utilisation très variables. Le besoin en aires de transit supplémentaires s'élève ainsi à plus du double, presque au triple du nombre d'aires disponibles aujourd'hui.**



**De plus, il faut environ 6 aires de transit supplémentaires pour les gens du voyage étrangers (avec 35 à 80 places de stationnement chacune) afin de pouvoir disposer en tout d'une dizaine d'aires pour les gens du voyage étrangers (grands groupes).**

## 5 Actions nécessaires aujourd'hui

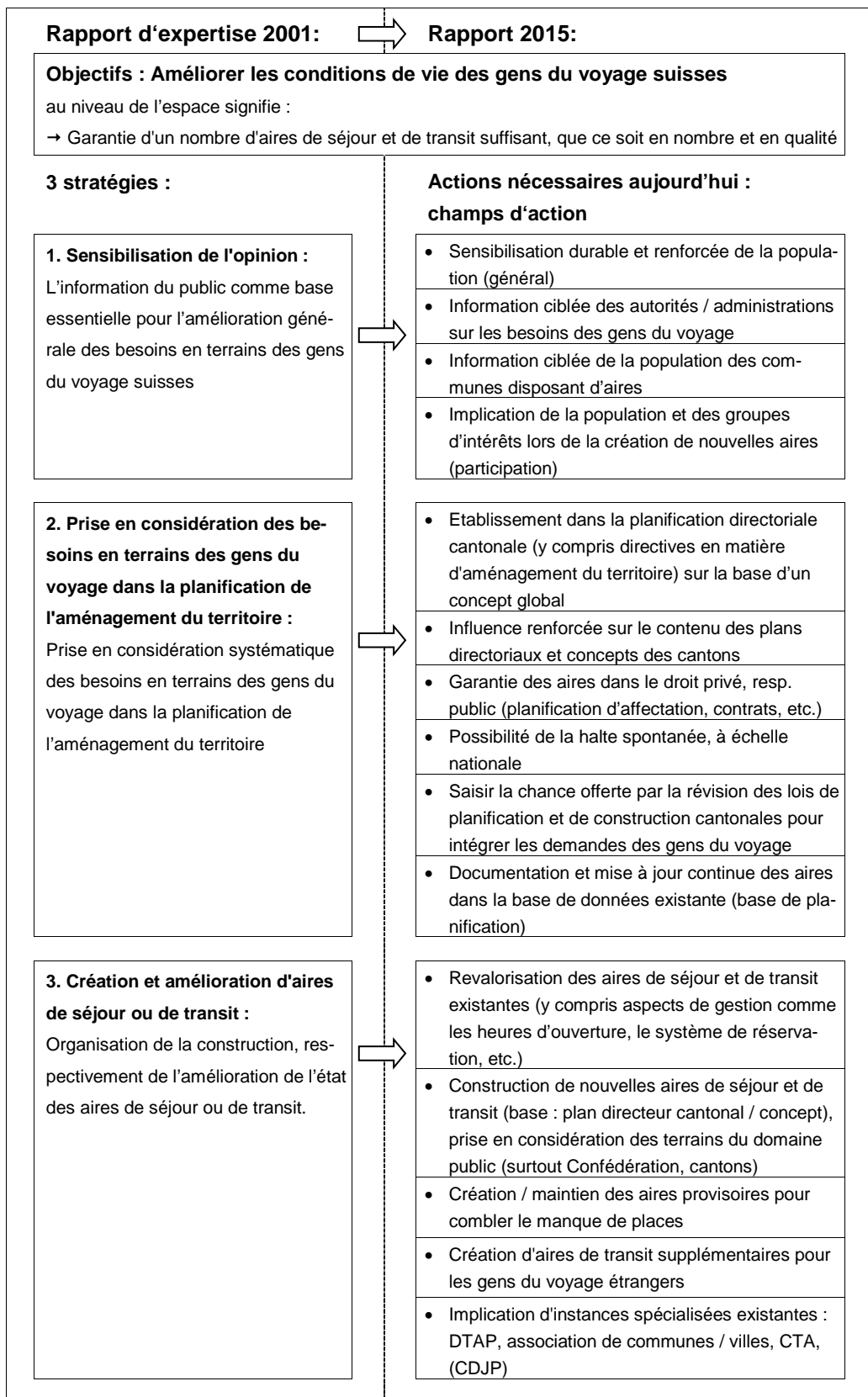
### 5.1 Introduction

Comme indiqué dans les conclusions du chapitre 3.6, il y a eu quelques changements au niveau conceptuel ou de la planification au cours des dernières années. Aujourd'hui, environ le trois quart des 26 plans directoriaux des cantons évoque le sujet des gens du voyage. Par contre, concrètement, soit dans la réalisation des intentions et mesures mises sur papier, peu de choses ont changé depuis la publication du rapport d'expertise « Gens du voyage et planification du territoire » en 2001. Il reste toujours un grand besoin d'agir pour la réalisation effective des mesures sur place, soit la création ou l'assainissement des aires.

Les trois stratégies citées dans le rapport d'expertise 2001 pour améliorer la qualité de vie des gens du voyage en prenant en compte leurs besoins en terrains sont toujours d'actualité. Les stratégies doivent être menées en même temps et en parallèle. Il y a aussi des recoupements (p. ex. plans d'affectation et réalisation d'une nouvelle aire de séjour ou de transit) qu'il faut prendre en considération dans la situation concrète.

Les évolutions et expériences des quinze dernières années ont conduit à un éclairage un peu différent des actions nécessaires aujourd'hui, donc du concept présenté dans le chap. 4, comparé à l'an 2000. Comme c'était le cas dans le rapport 2010, les sous-chapitres suivants se concentrent sur les mesures principales à entreprendre aujourd'hui et à l'avenir. En se basant sur les trois stratégies du rapport 2001, ces mesures sont attribuées à différents champs d'action, ce qui est illustré dans le schéma suivant.

- Il faut noter que les champs d'action cités ci-après, ainsi que les mesures correspondantes, sont à considérer comme des recommandations pour la Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses, en tant que mandataire de ce rapport. La Fondation est invitée, en respectant le plan d'action de la Confédération (direction : OFC), à appliquer ces recommandations dans la pratique et à prendre contact avec les acteurs concernés.



## 5.2 Actions nécessaires et mise en œuvre : champs d'action

Chaque champ d'action mentionné ci-après mentionne les acteurs concernés. L'acteur pouvant être le directeur de cette action est souligné. Les activités de la Fondation font l'objet de l'attention principale de ces recommandations. En plus, une mention temporelle est ajoutée aux effets voulus, resp. attendus des mesures concrètes du champ d'action concerné. Dans la mesure du possible, on distingue entre un effet à court terme, à moyen terme et à long terme :

Court terme : jusqu'à env. 3 ans

Moyen terme : env. 4 -5 ans

Long terme : plus de 6 ans

### 5.2.1 Sensibilisation de l'opinion

• Sensibilisation durable et renforcée de la population (général)	
Acteurs :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses</u></li> <li>- Organisations des gens du voyage</li> <li>- Confédération (OFC)</li> <li>- Cantons, communes</li> </ul>
Effet :	Court à long terme
Champ d'action :	<p>En prenant conscience du mode de vie et des besoins des gens du voyage, la compréhension de la population sédentaire est plus importante, créant ainsi la base d'une acceptation réciproque et permettant de mener des discussions sans a priori. La prise de conscience que d'autres formes de vie existent (depuis longtemps !) en plus de la « société majoritaire » prend visiblement du temps et nécessite un travail d'information et de sensibilisation régulier et ciblé. La Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses, en particulier, doit travailler à renforcer la présence de la thématique des gens du voyage et de leurs besoins dans la discussion publique et travailler à l'information orientée vers les résultats, dans le même sens que les relations publiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Site internet « Les gens du voyage suisses autrefois et de nos jours » : Publicité renforcée pour cette plateforme très informative et actuelle à l'aide de « liens » sur différents sites internet (communes, cantons, écoles, organisations) et sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, etc.)</li> <li>- Reportages télévisés, dans les journaux et autres médias (digitaux) à intervalles réguliers, par ex. semestriel : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Printemps : Début de la saison de déplacement des gens du voyage (év. comparaison avec la nature renaissante, départs, voyages, intensification du travail dans la construction, la population sédentaire qui passe plus de temps à l'extérieur)</li> <li>◦ Automne : Fin de la saison mobile de nombreuses personnes itinérantes (év. comparaison avec l'hibernation des animaux, familles qui passent plus de temps près de la cheminée, etc.)</li> </ul> <p>Ceci peut créer un lien avec le quotidien des gens, susciter des émotions et un intérêt pour d'autres modes de vie/cultures, en tant qu'élément enrichissant de notre société multiculturelle</p> </li> <li>- Manifestations culturelles : Participation des gens du voyage aux festivals de musique, théâtre et littérature, soutien pour des productions s'intéressant au sujet des gens du voyage (exemple actuel : théâtre</li> </ul>

à l'air libre « Picaro » en Suisse orientale), collaboration avec des prestataires culturels locaux, associations (culturelles), paroisses, etc., manifestations organisées par les gens du voyage comme la « Fekker-Chilbi », « Journées de la culture tsigane », etc.

- Offres de services / prestations des gens du voyage :  
Créer un lien avec l'idée de durabilité / environnement dans le sens d'une attitude responsable envers nos ressources, par ex. par la réparation / remise en état d'objets du quotidien (couteaux, parapluies, meubles, etc.), recyclage pour récupérer des matières premières, etc. et aussi en réponse à notre société de consommation (mot-clé : « littering »)

• Information ciblée des autorités / administrations sur les besoins des gens du voyage

Acteurs : - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
- Organisations des gens du voyage  
- Cantons (services spécialisés)

Effet : court à long terme

Champ d'action :

La Fondation doit travailler plus sur la sensibilisation auprès des autorités et administrations communales des communes qui disposent d'aires de séjour ou de transit ou qui vont en construire. On s'adresse ici aux organes ayant des activités de police (corps de police, entreprises de sécurité comme Securitas). Il peut s'avérer utile de présenter les expériences, positives et négatives, d'autres communes, resp. cantons, et d'en discuter ouvertement. Les aspects principaux sont :

- Standards / exigences envers les aires (infrastructure, coûts et frais, etc.)
- Communication d'informations actuelles sur les aires de transit (prix, heures d'ouverture, etc.), p. ex. via internet (site web de la commune)
- Système de réservation pour les aires de transit\*
- Attitude face aux divergences d'opinion / conflits avec les gens du voyage
- Demandes (éventuelles critiques) de la population résidente, partis politiques, associations
- Différenciation des besoins des gens du voyage suisses et étrangers

\*) par ex. système en ligne, similaire au nouveau système de réservation des cabanes du Club alpin suisse (CAS) : <https://www.elca.ch/fr/reservationenlignecas>

• Information ciblée de la population des communes disposant d'aires

Acteurs : - Organisations de gens du voyage  
- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
- Communes

Effet : à court terme, ev. mittel- bis langfristig

Champ d'action :

Au vu du fait que les aires existantes ne sont presque pas connues de la population locale et qu'elles ont même été abandonnées ponctuellement, il existe un besoin urgent d'informer cette population. On propose d'établir le contact avec la population locale afin de réveiller leur intérêt et de combattre les préjugés. Cette rencontre se fait sous la direction des organisations des gens du voyage et des familles de gens du voyage directement impliquées. Ceci permettra de montrer, par ex. que les gens du voyage suisses sont citoyens de ce pays, avec tous les droits et devoirs que cela implique (service militaire, impôts, prévoyance vieillesse, école, travail, ...). Outre le contact direct (voir relations avec les clients), ces rencontres officielles, menées à intervalles réguliers, peuvent contribuer à la compréhension mutuelle. Il serait également bienvenu de travailler avec les écoles, p. ex. avec des visites / présentations.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implication de la population et des groupes d'intérêts lors de la création de nouvelles aires (participation)</li> </ul>
<p>Acteurs : - <u>Canton / Commune</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses</li> <li>- Organisations des gens du voyage</li> <li>- Responsables de projets (bureaux de planification, entreprises de construction, etc.)</li> </ul> <p>Effet : court à long terme</p>
<p>Champ d'action :</p> <p>Il faut souvent beaucoup de temps, de patience et de travail de conviction pour créer de nouvelles aires. Une implication, la plus précoce possible, de la population concernée sur les lieux (commune, voisins directs) et des groupes d'intérêts (entreprises, partis locaux, associations, etc.) est d'autant plus importante. Une démarche participative « depuis le bas » (principe bottom up) motive l'acceptation de la population locale dont l'attitude est parfois sceptique.</p> <p>Concrètement, il s'agit par exemple de séances d'information/discussion avant des votations concernant des changements d'affectation de zones ou des crédits de construction pour de nouvelles aires de séjour ou de transit, de travail de relations publiques et éventuellement de la possibilité d'intervention durant la phase de planification/construction etc.</p>

#### 5.2.2 Prise en considération des besoins en terrains des gens du voyage dans la planification de l'aménagement du territoire

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablissement dans la planification directoriale cantonale (y compris directives spatiales) sur la base d'un concept global</li> </ul>
<p>Acteurs : - <u>Canton</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses</li> <li>- Organisations des gens du voyage</li> </ul> <p>Effet : moyen à long terme</p>
<p>Champ d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la répartition des tâches canton-communes (aspects organisationnels, financiers, etc.)</li> <li>- la désignation d'un service cantonal, ou d'un service responsable (partenaire pour les différentes affaires des gens du voyage)</li> <li>- la répartition géographique des aires de séjour et de transit (régions) avec différenciation des aires existantes (avec définition du besoin d'assainissement etc.) ainsi que des aspects principaux des nouvelles aires à construire, en particulier dans les agglomérations</li> <li>- la coopération avec les cantons voisins, surtout pour les agglomérations intercantionales (p. ex. Olten-Aarau, Zurich-Baden/Brugg)</li> </ul> <p>La Fondation doit, en accord avec les organisations des gens du voyage concernées, toujours défendre les intérêts des gens du voyage lors de la procédure de consultation, resp. de participation lors des révisions des plans directoriaux cantonaux. Pour une collaboration efficace, on mise sur une évaluation systématique et critique des modèles de plan directeur en considérant le concept spatial selon le présent rapport, les exemples « best practice » (collaboration avec l'ARE) ainsi que les cantons voisins. Pour assurer une collaboration continue pour les 26 plans directoriaux, la Fondation peut avoir recours à un consultant externe pour ce travail spécialisé (sur mandat).</p>

- Influence renforcée sur le contenu des plans directoriaux et concepts des cantons

Acteurs : - Office fédéral du développement territorial (ARE)  
- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses

Effet : court à moyen terme

Champ d'action :

Le projet ARE interne en cours, servant à l'évaluation des plans directoriaux (voir chap. 3.3.1) semble pertinent, au niveau de son contenu, pour les gens du voyage. Mais il faut veiller à le retravailler afin qu'il devienne un instrument de travail obligatoire, consultable par le public. De plus, il faut compléter le catalogue des demandes, p. ex. au niveau de la désignation d'un service cantonal, des critères de situation des nouvelles aires (proximité de l'agglomération, adaptée pour les enfants, etc.), des délais pour les intentions, resp. des délais contractuels pour le canton.

On s'intéressera en particulier dans un avenir proche aux plans directoriaux qui n'ont jusqu'ici pas pris de position ni exprimé d'intentions concernant la thématique des gens du voyage. Ceci est d'autant plus important que les cantons concernés n'accordent, pour certains, aucune importance à cette problématique (selon le sondage effectué dans le cadre du présent rapport).

L'ARE devrait également toujours impliquer la Fondation lors de l'évaluation des plans directoriaux.

- Garantie des aires dans le droit privé ou, le cas échéant, public

Acteurs : - Canton  
- Commune  
- Gestionnaires privés (p. ex. agriculteurs, fondations, associations, etc.)  
- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
- Organisations des gens du voyage

Effet : court à long terme

Champ d'action :

Pour maintenir à long terme les aires de séjour et de transit existantes et à réaliser, la garantie légale est cruciale. Les aires doivent, de préférence sur la base de l'établissement dans le plan directeur communal, être garanties dans la planification communale, c'est-à-dire avec une zone clairement définie (p. ex. « zone pour gens du voyage », « zone spéciale aire de transit » ou semblable ; comme divers abandons d'aires l'ont montré au cours des dernières années, l'attribution d'une aire à une zone de construction ou d'installation publique (ou similaires) s'est montré insuffisante). Il peut en outre être utile d'établir un plan d'affectation spécial. On s'assure ainsi que l'aire de séjour est intégrée à la structure urbaine environnante grâce à des directives de construction et d'aménagement spéciales pour le site et qu'il n'y aura pas d'extension « sauvage », ce qui améliore aussi l'acceptation de la part de la population sédentaire.

Outre la planification d'affectation (communale), d'autres formes de garantie légales sont possibles pour les aires (voir chap. 3.3.3 : encadré). Dans cet objectif, on recommande la signature d'accords d'exploitation servant de contrats du droit public entre le canton et la commune d'établissement de l'aire ou la propriété publique, de préférence des cantons (droit privé).

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité de la halte spontanée, à échelle nationale</li> </ul>	
Acteurs :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses</u></li> <li>- Confédération (ARE)</li> <li>- éventuellement Groupes spécialisés comme le DTAP, CDJP, etc.</li> </ul>
Effet :	Moyen à long terme
<p>Champ d'action :</p> <p>La gestion de la halte spontanée, une des bases principales du mode de vie des gens du voyage, en plus des aires de transit, est régulée de façon très différente dans chaque canton. Pour les gens du voyage, il est impossible de se rappeler de chaque pratique. De façon générale, il faut permettre la halte spontanée partout et l'exempter de la suspicion d'illégalité. Le besoin d'agir se joue sur deux niveaux juridiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Droit de l'aménagement du territoire : Dispositions légales ouvertes, si possible uniformes, du droit de la construction et de la planification de la Confédération et des cantons afin de permettre la halte spontanée</li> <li>- Droit de la police : Ouvrir la discussion avec le CDJP (en Suisse Romande aussi le CLDJP) afin de publier des recommandations d'action coordonnées destinées aux communes pour garantir la halte spontanée.</li> </ul> <p>De façon générale, la Fondation doit agir pour permettre la halte spontanée, en tant qu'actrice principale du travail de sensibilisation et de coordination ainsi que dans le domaine du conseil juridique. Il faut soutenir et coordonner les initiatives des cantons et des associations d'agriculteurs pour la publication de directives sur la façon d'appréhender les demandes des gens du voyage, resp. la publication de modèles de contrats de location, comme c'est par exemple déjà le cas à Zurich, Aargau et Thurgau.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saisir la chance offerte par la révision des lois de planification et de construction cantonales pour intégrer les demandes des gens du voyage</li> </ul>	
Acteurs :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Canton</u></li> <li>- Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses, ou organisations des gens du voyage</li> <li>- éventuellement Groupes spécialisés comme le DTAP, CDJP, etc.</li> </ul>
Effet :	à court terme
<p>Champ d'action :</p> <p>Les adaptations nécessaires des lois cantonales dans le secteur de la planification et de la construction instaurées par la révision de la LAT par la Confédération représentent une chance pour intégrer les demandes des gens du voyage. Deux aspects sont au premier plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Possibilité de la halte spontanée : Il faut garantir légalement la possibilité de la halte spontanée au niveau cantonal. Dans les cantons romands et au Tessin, les Recommandations du 31 octobre 2013 relatives au stationnement des gens du voyage en Suisse latine sont un appel à l'esprit d'ouverture des autorités vis-à-vis de la halte spontanée.</li> <li>- Création de zones d'affectation cantonales avec la définition aire de séjour, resp. de transit pour les gens du voyage : En se basant sur la décision du tribunal fédéral de 2003 (BGE 1A.205/2002) qui demande explicitement la prise en considération des gens du voyage dans la planification du territoire, les cantons doivent créer la possibilité légale d'accélérer la création d'aires de séjour/transit à l'aide de zones d'affectation cantonales. Cet instrument, à utiliser parcimonieusement (« principe top-down »), ne devrait être utilisé que lorsque les changements d'affectation de zones nécessaires pour les aires de séjour/transit sont empêchés par la politique depuis des années, au niveau communal, resp. régional.</li> </ul>	

Dans le cadre de la consultation d'une telle révision de la loi au niveau cantonal, la Fondation, en collaboration avec les organisations des gens du voyage, doit exercer son droit d'apporter des demandes/corrections.

- Documentation et mise à jour continue des aires dans la base de données existante (base de planification)

Acteurs : - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
 - Gestionnaire de la base de données (éventuellement. consultant mandaté)  
 - Cantons (éventuellement communes)  
 - Organisations des gens du voyage

Effet : moyen à long terme

Champ d'action :

La base de données créée par ERR AG contient les principales caractéristiques des aires existantes de séjour, de transit et de transit pour gens du voyage étrangers (infrastructure, gestion, aspects financiers, etc.) et constitue une base importante pour l'aménagement, au niveau national, de ces espaces pour les gens du voyage.

Il faut veiller à vérifier cet inventaire périodiquement et l'actualiser si nécessaire. Ceci demande un flux d'information continu entre les cantons, ou les communes et la Fondation, les organisations des gens du voyage et le gestionnaire de la base de données. L'accessibilité des informations doit être garantie pour les acteurs impliqués (cantons, communes, organisations des gens du voyage, etc.)

### 5.2.3 Création et amélioration d'aires de séjour ou de transit

- Revalorisation des aires de séjour et de transit existantes (y compris aspects de gestion comme les heures d'ouverture, le système de réservation, etc.)

Acteurs : - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
 - Communes (éventuellement gérants privés)  
 - Cantons  
 - Organisations de gens du voyage

Effet : à court terme

Champ d'action :

Considérant qu'environ deux tiers de toutes les aires de transit sont évaluées comme étant de qualité insuffisante (voir chap. 3.2.2), le besoin d'assainissement demeure urgent. Il n'y a souvent pas besoin de grands investissements à fournir, d'autant plus que les gens du voyage ne s'attendent pas à un luxe matériel. Il faut aussi évaluer la possibilité d'heures d'ouvertures plus longues (p. ex. à l'année) ainsi que des améliorations du système de réservation, en considérant tous les intérêts en présence.

Comme l'expérience l'a montré, la Fondation doit initier plus souvent le dialogue avec les communes d'établissement des aires de transit afin de « lancer la machine » des projets d'assainissement.

La commune d'établissement de l'aire reste responsable de la réalisation des travaux d'assainissement mais on cherchera à maintenir la collaboration des familles de gens du voyage qui utilisent régulièrement l'espace. Pour les travaux d'assainissement de plus grande envergure, on impliquera aussi le canton, surtout en ce qui concerne le financement.

Si la revalorisation / l'assainissement d'une aire existante n'est pas possible, il est indispensable de trouver un lieu de remplacement. Dans ce cas, il faut aussi envisager des terrains au-delà des frontières communales, dans une optique de coopération régionale.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction de nouvelles aires de séjour et de transit (base : plan directeur cantonal / concept), prise en considération des terrains du domaine public (surtout Confédération, cantons)</li> </ul>
<p>Acteurs : - <u>Cantons</u>  - Communes  - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  - Organisation des gens du voyage</p> <p>Effet : court à long terme</p>
<p>Champ d'action :</p> <p>Outre l'assainissement des aires existantes, la création de nouvelles aires est prioritaire. La définition des sites s'oriente de préférence aux directives du plan directeur cantonal, en lien avec un changement d'affectation de zone au niveau communal (voir le champ d'action suivant).</p> <p>On demande en premier aux cantons et communes de proposer des terrains pour une affectation en tant qu'aire de séjour/transit ou d'acquérir des terrains privés dans ce but, dans le sens d'une politique active de gestion du sol. Une recherche de terrain coordonnée et globale permettra de favoriser une collaboration constructive avec les organisations des gens du voyage.</p> <p>De préférence, le canton reste le directeur du projet de construction d'une nouvelle aire, il reste également responsable de son financement. La gestion sera assumée par la commune d'établissement ou par un gestionnaire privé (voir le document élaboré sur mandat de la Fondation « Aires de séjour et de transit pour les gens du voyage : Best practice », 26.10.2011).</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création / maintien des aires (de transit) provisoires pour faire face au manque de places</li> </ul>
<p>Acteurs : - <u>Cantons</u>  - Communes  - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisse  - Organisations de gens du voyage</p> <p>Effet : à court terme</p>
<p>Champ d'action :</p> <p>Comme l'ont montré les expériences des années passées, en particulier dans le canton de Berne, une recherche à court terme de sites et de mise à disposition d'espaces peut s'avérer utile, même sans établissement dans la législation (plan directeur, plan d'affectation). Les aires provisoires de ce genre, généralement des aires de transit peu chères et dont l'infrastructure reste minime, restent une solution transitoire qui ne saurait se prolonger. Mais il ne faut pas négliger l'importance de ces sites temporaires lors des discussions concernant les recherches de terrains et la création de nouvelles aires. Il est tout à fait possible que ces aires provisoires, si elles s'avèrent positives (p. ex. expériences positives de la population locale, « approbations » dans le droit de la propriété, etc.), deviennent à terme des aires définitives.</p>

- Création d'aires de transit pour les gens du voyage étrangers

Acteurs : - Confédération  
 - DTAP  
 - Cantons et communes  
 - Organisations des gens du voyage (surtout représentants des communautés sinti et roms)

Effet : à court terme / moyen jusqu'à long terme

Champ d'action :

En raison de la problématique complexe et globale des gens du voyage étrangers, c'est la Confédération qui devrait assumer la direction de la création d'aires de transit pour gens du voyage étrangers. Il est recommandé de renforcer la collaboration avec les groupes cantonaux (en particulier DTAP, voir champ d'action suivant) afin que les intérêts du canton soient respectés.

Il faut en priorité poursuivre les discussions entamées par un groupe de travail impliquant différents offices fédéraux (OFC, OFROU, DDPS/armasuisse, etc.) ayant pour but de définir les critères des aires de transit. Ceci permettra de gagner bientôt des résultats valables et pertinents pour la réalisation de ces aires.

Il est indispensable de prévoir une collaboration constructive avec les organisations roms en tant que groupe de population transnational lors de la présentation des premiers résultats par la Confédération.

- Implication d'instances spécialisées existantes : DTAP, association de communes / villes, CTA, CDJP, ...

Acteurs : - Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses  
 - Confédération (OFC, ARE)  
 - Instances spécialisées

Effet : à court terme / moyen jusqu'à long terme

Champ d'action :

La Suisse dispose de diverses instances spécialisées qui bénéficient de vastes compétences spécialisées et d'un grand réseau de relations. Il est donc recommandé de les impliquer, directement ou indirectement, afin de répondre aux demandes des gens du voyage. La Fondation doit s'adresser plus souvent à ces instances afin de mettre à profit les contacts et activités de médiation, d'échanger les expériences (bons exemples, etc.), de gagner une écoute politique, etc.

On s'adresse en particulier à la DTAP (Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement), aux associations de communes ainsi qu'aux associations de villes, à la CTA (Conférence tripartite sur les agglomérations) à la CDJP (Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et de police). On citera également la Conférence latine des chefs des départements de justice et police (CLDJP, en allemand LKJPD), qui s'intéresse déjà activement aux intérêts des gens du voyage (voir Recommandations du 31 octobre 2013 sur le stationnement des gens du voyage en Suisse Latine).