

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Mesdames les Directrices
Carine Bachmann
Office fédéral de la culture
Maria Lezzi
Office fédéral du développement territorial

Transmission par courriel à :
fiona.haeusler@bak.admin.ch

Réf. : 24_COU_1576

Lausanne, le 5 juin 2024

Consultation fédérale Conception Aires de transit

Mesdames les Directrices,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de Conception Aires de transit. Nos services ont pris connaissance des documents transmis le 5 mars dernier et nous souhaitons vous faire part des remarques ci-après.

Remarques générales

Le Canton de Vaud, très concerné par les gens du voyage étrangers, salue les démarches du Département fédéral de l'intérieur pour l'établissement d'une stratégie nationale, concrétisée par la présente conception. De manière générale, à ce stade, il n'a pas constaté de contradiction majeure entre le projet de Conception et sa planification directrice.

Depuis plusieurs années, les gens du voyage européens arrivent en nombre important dans le Canton de Vaud. Alors qu'il y a dix ans, le nombre de convois était de l'ordre de 40 entre mai et septembre, depuis deux à trois ans, 140 à 180 caravanes se déplacent sur sol vaudois de mars à octobre, voire novembre. Cette évolution génère des nuisances très importantes pour la population (problèmes de voisinage, pollution, bruit, plus marginalement de délinquance), surtout en lien avec les campements illicites.

Ces éléments mettent une pression importante sur l'Etat, avec la mobilisation de nombreux services tels que les polices, la Direction générale de l'environnement, les préfets, les services des eaux, de salubrité ou encore de l'emploi et rendent difficile la collaboration des communes en vue de la création de nouvelles aires. La solidarité communale est en effet essentielle pour trouver des parcelles susceptibles d'accueillir des convois. Au vu des nuisances évoquées ci-dessus, les communes sont très peu ouvertes à proposer des terrains ou à entrer en matière sur l'aménagement de parcelles propriétés du Canton sises sur leur territoire.

Pour faire face à ces arrivées, le Canton de Vaud a élaboré une stratégie comportant deux volets : la recherche de « petits » terrains permettant d'accueillir entre 25 et 30 caravanes au maximum, et la fermeté vis-à-vis des campements illicites et autres violations de lois.

Absence d'aides financières

Le Canton de Vaud regrette l'absence de subventions fédérales pour les communes et les cantons en cas d'aménagement de terrains, contrairement à ce qui est prévu pour les gens du voyage suisses. En effet, les gens du voyage étrangers constituant un enjeu fédéral au vu de leur mobilité, il serait souhaitable que des mesures incitatives soient prévues dans la Conception. En l'état, cette dernière semble uniquement imposer des devoirs aux cantons en lien avec la mise à disposition de terrains.

Mesures de la Confédération

Le Canton de Vaud salue les mesures de la Confédération, mais relève toutefois qu'elles ne sont pas suffisamment développées et qu'une importante marge de progression existe. Par exemple, la mesure M1, qui annonce que « *la Confédération examine la possibilité de mettre à disposition des parcelles lui appartenant qui seraient adaptées à la création d'aires de transit permanentes ou temporaires* », ne trouve pas de réelle application. Bien que cette mesure cite l'OFROU ou encore armasuisse, l'interpellation de certains offices fédéraux par le Canton ces dernières années n'a pas été fructueuse. Les mesures de la Confédération, qui sont considérées comme ayant « *force obligatoire* », se révèlent en fait peu prises en compte.

Dès lors, le Canton de Vaud considère qu'une participation active, voire proactive, des offices fédéraux détenteurs de terrains est nécessaire afin de trouver des sites pour les gens du voyage. Il serait ainsi souhaitable que les offices fédéraux propriétaires de biens-fonds soient obligés de publier la liste de ceux qui peuvent être mis à disposition des cantons de manière provisoire ou pérenne.

De notre point de vue, la recherche de sites devrait d'abord porter sur les terrains de la Confédération, puis, seulement dans un deuxième temps, sur ceux des cantons et des communes, les terrains privés ne devant être mobilisés qu'en dernier recours.

Coordination intercantonale

Le Canton de Vaud est favorable à une collaboration avec ceux de Genève et du Valais dans le cadre de la région de planification « Arc lémanique ». Des questions demeurent toutefois quant à la forme de l'organisation à mettre en place au niveau de ces régions. En effet, le rapport explicatif évoque des groupes de travail, alors qu'au vu des missions qui seront confiées à cette structure, elle devrait probablement revêtir une forme juridique telle une association par exemple. La conception devrait donner des modèles concrets d'organisation, ainsi que lister de manière explicite les tâches à prendre en charge. Selon l'objectif Z3, il s'agit au minimum de tâches de planification, construction et financement. La question de l'entretien des places, qui est coûteux, devrait par ailleurs également être traitée.

Principes de planification

La Conception indique enfin que des zones spéciales au sens de l'art. 18 LAT peuvent être prévues pour permettre l'implantation d'aires de transit. Le Canton de Vaud estime que ces installations ne s'imposent toutefois pas en dehors de la zone à bâtir et qu'elles devraient par conséquent prendre place uniquement dans des zones à bâtir 15 LAT.

Pour plus d'informations concernant la position du Canton de Vaud, vous trouverez en annexe le détail des remarques des entités cantonales consultées.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames les Directrices, nos salutations les meilleures.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER.



Michel Staffoni

Annexe mentionnée

Copies

- Département de la jeunesse, de l'environnement et de la sécurité
- Direction générale des affaires institutionnelles et des communes
- Direction générale du territoire et du logement
- Office de l'urbanisme, Canton de Genève
- Service du développement territorial, Canton du Valais
- Office des affaires extérieures

Synthèse des remarques des entités cantonales consultées

Chapitre 2.1 Objectifs stratégiques

Le chapitre 2.1 précise que « *les objectifs stratégiques de la Conception Aires de transit définissent les valeurs limites et les conditions-cadres régissant la planification des aires de transit* ». La notion de « valeurs limites » semble peu appropriée dans ce cas, car elle donne l'impression que le nombre de places de stationnement fixé dans la Conception constitue un seuil maximal à ne pas dépasser. Cette phrase devrait être reformulée.

Chapitre 2.2 Idées directrices en matière de collaboration

La conception demande aux Cantons d'inscrire les sites appropriés à la construction d'aires de transit dans leur plan directeur « *à la première occasion venue* ». A noter que la mesure B43 - *Emplacements pour les gens du voyage* du plan directeur cantonal vaudois (PDCn) sera modifiée sur la base de la présente Conception, et des travaux de la région de planification, dans le cadre de la révision complète du PDCn en cours.

Chapitre 2.3 Principes de planification

Le rapport explicatif indique que des friches industrielles ou terrains en zones d'activités pourraient être planifiés comme aire de transit. Dans les secteurs en développement, où la pression foncière s'avère particulièrement forte, la création d'aires de transit pour les gens du voyage semble toutefois peu judicieuse.

Le principe de planification P2 souligne l'importance de localiser les aires de transit à proximité d'infrastructures bien desservies, sans toutefois mentionner la nature de ces dernières. La conception devrait être précisée sur ce point.

Il paraît par ailleurs important de considérer le potentiel de mutualisation comme un critère déterminant lors de l'analyse des sites d'implantation.

A la page 11 du rapport explicatif, il est indiqué que l'Ordonnance sur la protection contre le bruit doit être respectée. Les projets d'aires de transit devraient toutefois aussi respecter les autres contraintes légales, comme celles de l'Ordonnance sur les accidents majeurs ou de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant.

Chapitre 3 Besoins en places de stationnement

Pour éviter toute confusion, la conception devrait préciser, en page 9, que le besoin moyen en places de stationnement est présenté indépendamment des places de stationnement déjà existantes. Cette information figurant dans le rapport explicatif devrait être remontée dans la Conception.

Chapitre 4.2 Recommandations pour la mise en œuvre de la Conception

Outre les zones affectées à des besoins publics 15 LAT, des zones de verdure 15 LAT pourraient aussi être envisagées pour les aires de transit des gens du voyage. Ce constat se base sur la planification en vigueur pour l'aire de transit existante de Rennaz. Le secteur concerné y est affecté en aire de dégagement pouvant accueillir le stationnement temporaire des gens du voyage, qui est assimilable à une zone de verdure 15 LAT.

Dans le rapport explicatif, il est expliqué que des « *affectations transitoires* » peuvent être imaginées dans le cadre du développement d'un site. Ce type de zones, permettant d'affecter un terrain pendant un certain laps de temps avant qu'il ne retourne à son affectation précédente, ne peut pas être envisagé dans le Canton de Vaud, car il contreviendrait à l'art. 80 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

Pour le Canton de Vaud, le plan d'affectation cantonal semble être l'instrument le plus adapté pour mener à bien les projets d'aires de transit, au vu de la complexité de ces projets et de leur impopularité.

A la page 11 de la conception, il est précisé que « *les cantons créent des aires d'accueil provisoires pour améliorer la situation en attendant que les aires de transit définitives soient opérationnelles* ». Dans quels types de zones d'affectation ces aires peuvent-elles prendre place et que signifie le terme « *provisoire* » en termes de durée ?

Concernant la recommandation E8, la conception devrait préciser dans quel type de document les conditions-cadres autorisant les haltes spontanées devraient être précisées (PDCn, loi, règlement de police, etc.).

Les haltes spontanées étant souvent réalisées en zone agricole, des questions se posent également quant à la protection des sols et des surfaces d'assolement (compactage, éventuelle pollution, etc.). Ainsi, un chapitre spécifique devrait être consacré à cette question dans la conception.

En relation avec la recommandation E9, le rapport explicatif fait mention des utilisations commerciales que pourraient avoir les aires de transit durant la période hivernale, en complément de leur utilisation habituelle. Si des activités commerciales peuvent être prévues dans des zones d'activités, mixtes ou centrales, elles ne sont, en règle générale, pas autorisées dans les zones affectées à des besoins publics 15 LAT ni dans les zones de verdure 15 LAT.

Chapitre 5 Commentaires sur les processus de planification des aires de transit

Dans le schéma présenté en page 23 du rapport explicatif, le plan d'affectation et la demande d'autorisation de construire sont présentés comme deux étapes distinctes. Dans certains cantons, dont celui de Vaud, il est aussi possible d'établir des plans d'affectation valant permis de construire. Cet instrument devrait être encouragé, pour accélérer la création des aires de transit.