

## Conception Aires de transit : prise de position

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir consulté sur le projet de conception directrice nationale concernant les aires de transit pour les nomades étrangers. Vous trouvez la prise de position du canton de Neuchâtel dans le présent courrier.

En premier lieu, nous tenons à relever la pertinence d'élaborer une vision nationale concernant l'accueil des convois nomades étrangers qui sillonnent la Suisse et de constituer, par le biais d'une conception directrice, une base de planification importante pour les cantons. Les défis pratiques du transit de groupements nomades vécus en Suisse occidentale entre 2022 et ce printemps, en démontrent clairement la nécessité.

L'enjeu de disposer, à l'échelle nationale, d'aires de stationnement en suffisance pour les nomades est multiple. Il s'agit en premier lieu d'assurer une bonne cohabitation entre la population locale et les communautés pratiquant le nomadisme au sein de notre pays. Pratiquement, il faut pallier de manière raisonnable au manque d'aires d'accueil officielles pour les nomades et éliminer ainsi les conséquences indésirables que connaissent les cantons et les communes, en lien avec les installations illicites de convois sur leurs territoires. Les objectifs principaux que la conception vise, soit la détermination de besoin en aires de transit en Suisse, la coordination des intérêts des acteurs publics ainsi que la garantie d'un nombre d'aires suffisant, apparaissent pertinents pour atteindre les enjeux évoqués ci-dessus.

Au niveau du contexte, le Conseil d'État relève encore que depuis la fin des travaux du groupe de projet en 2020 déjà et la situation actuelle, la demande en aires de transit semble s'être déplacée notamment vers des pôles d'activités plus importants tels que l'Arc lémanique. Le Conseil d'État regrette par ailleurs que la consultation ne soit réalisée qu'en 2024, quand la Conception était déjà finalisée en 2021.

Sur le fond, le Conseil d'État fait les remarques suivantes, formulées selon la structure des documents qui lui ont été soumis.

De manière générale, les lignes directrices (ch. 2.2) et principes généraux (ch. 2.3) que présente le chapitre 2 semblent répondre de manière satisfaisante aux objectifs évoqués au début de celui-ci (ch 2.1). Nous avons néanmoins quelques remarques et une interrogation sur le contenu de ce chapitre.

Le manuel de la Confédération précisant les exigences techniques minimales auxquelles doit satisfaire une aire de transit (L7) devrait recevoir l'aval des cantons. Ceux-ci possèdent en effet l'expérience liée à la création et la gestion des places de transit et il est indispensable qu'ils puissent se déterminer sur les exigences en la matière. Notamment la surface de 200 m<sup>2</sup> par unité (voiture et caravane) est clairement trop importante en regard de la pratique et des surfaces disponibles.

La ligne directrice L9 propose que « *les coûts de construction et les frais d'exploitation d'aires de transit non couverts par les taxes sont assumés conjointement et de façon appropriée par les cantons – au niveau de la région de planification* ». Nous estimons que cette formulation est trop précise. L'énonciation de cette idée devrait simplement permettre aux régions de

s'organiser librement afin de répartir les coûts d'entretien et d'exploitation entre les cantons qui les composent. Nous considérons par ailleurs que la Confédération doit soulager les cantons par une réelle participation aux coûts de construction.

Dans le chapitre 2.3 *Principes de planification*, nous avons pris bonne note que la Confédération considère l'offre d'aires de transit comme un intérêt national – se fondant sur le droit international et les conventions de protection des minorités – et que de telles aires doivent en principe être créées dans des zones à bâtir ou, si cela n'est pas possible, dans une zone spéciale, selon l'art. 18 LAT. Nous signalons, sous Principe P2, que la formulation dans le corps du texte p. 11/27 « zone non constructible, conformément à l'art. 18 LAT » n'est pas correcte. Il s'agit bien de créer des zones spéciales qui peuvent en partie être construites pour les installations nécessaires (places de stationnement, sanitaires, accès, éventuel couvert, etc.).

Concernant la détermination des besoins en places de stationnement et leur répartition qu'aborde le chapitre 3, le canton de Neuchâtel estime que la situation actuelle des transits et séjours de convois n'est pas suffisamment considérée : les capacités d'accueil prévues pour la région « Ouest du Plateau » sont trop importantes ; celles pour la région « Arc lémanique » largement sous-estimées. En effet, au vu de l'attractivité grandissante que présente cette région pour les convois nomades étrangers ainsi que des situations de blocage répétées que connaissent les cantons concernés ces trois dernières années, nous estimons que le total de ces dernières devrait être revu à la hausse pour atteindre un objectif qui soit plus en accord avec la réalité actuelle du terrain.

Néanmoins, nous entendons naturellement continuer à participer à l'offre d'accueil en planifiant une aire de transit cantonale dont la capacité serait conforme au besoin qui prévaut dans cette région.

Le canton de Neuchâtel a ainsi l'intention de pérenniser le site provisoire de Pré Raguel en le dimensionnant en adéquation avec la demande locale. Le projet envisage une aire de transit officielle pour les convois nomades européens sur le site de Pré Raguel. Aménagée durablement dès la conception nationale validée, elle devrait être de quelque 2900 m<sup>2</sup> et sera équipée de toilettes et d'eau.

Situé sur une route cantonale principale, le site de Pré Raguel offre une proximité avec l'agglomération des Montagnes neuchâteloises et la France, tout en étant relativement proche de deux axes autoroutiers importants (N5 et N20) menant au Littoral neuchâtelois ainsi qu'au Plateau suisse et à l'Arc lémanique. Le site provisoire, tel qu'il existe actuellement, restera disponible dans l'intervalle. Il sera d'ailleurs prochainement équipé par une alimentation en eau potable.

Au niveau du besoin en places de stationnement exprimés pour la région « Ouest du Plateau », dont le canton de Neuchâtel fait partie, l'estimation est de 160 places de stationnement. Celle-ci nous semble aujourd'hui largement supérieure à la demande réelle. En superficie, le canton de Neuchâtel représente 11% de cette région (et 9% en terme de population). Vu le bassin de « clients » dans notre canton, nous estimons qu'une aire de transit neuchâteloise d'une capacité de 20 places est suffisante et cohérente avec la réalité de la demande. Par ailleurs, notre longue expérience nous a convaincus que la taille maximale d'une aire, en matière d'exploitation, se situe à une trentaine de places de stationnement.

Au sujet des mesures et recommandations, présentées au chapitre 4, nous relevons leur pertinence générale afin de garantir une mise en œuvre efficace des mesures prévues dans la conception.

Concernant la mesure M5, dès lors que ce sont les cantons qui possèdent l'expérience en la matière et qui ont la charge de la création et de la gestion des aires d'accueil, nous répétons que ceux-ci devraient être consultés sur les exigences fixées (cf ligne directrice L7 du ch. 2.2). Une détermination unilatérale de ces exigences irait par ailleurs à l'encontre des objectifs Z1 et Z2, évoqués au ch. 2.1, qui soutiennent une coordination étroite entre la Confédération et les cantons suisses.

Nous relevons de plus une carence importante dans les mesures que la Confédération devrait assurer : l'absence de subventionnement fédéral pour concrétiser l'aménagement d'aires de transit par les cantons. Nous rappelons ici que l'obligation d'accueil est déterminée par la Confédération et que, dès lors, son appui subsidiaire aux cantons s'impose. Si des soutiens financiers annuels existent par ailleurs, via la Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses, ceux-ci ne sont pas suffisants pour répondre rapidement aux enjeux relevés par le projet de conception. Qui plus est, ils ont dernièrement été revus à la baisse quand bien même la Confédération appelle aujourd'hui les cantons à agir plus activement et plus rapidement. Ce n'est pas acceptable. Un soutien financier fédéral est donc indispensable pour répondre à un intérêt national en incitant les cantons à mener une politique volontariste et atteindre ainsi les objectifs de la conception dans un délai raisonnable.

En conclusion, le Conseil d'État salue l'initiative de la Confédération ainsi que le travail effectué par ses services pour élaborer un projet de conception directrice nationale que nous jugeons comme une bonne base. Il estime toutefois que, en collaboration avec les cantons, la répartition interrégionale des besoins doit être retravaillée tout comme le manuel technique pour la réalisation des places.

Le Conseil d'État soutient par ailleurs la nécessité de voir la Confédération s'investir plus matériellement dans la création d'aires de transit, en particulier par la biais d'une participation financière.

Réitérant nos remerciements de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 27 mai 2024

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND