



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	196-2024
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☒
N° d'affaire :	2024.RRGR.271
Déposée le :	02.09.2024
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Spahr (Lengnau, UDC) (porte-parole) Reinhard (Thun, PLR) Bichsel (Zollikofen, UDC) Hegg (Lyss, PLR) Rappa (Burgdorf, Le Centre) Hebeisen-Christen (Münchenbuchsee, UDC) Freudiger (Langenthal, UDC) Fiechter (Oberwil im Simmental, UDC)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Oui
Urgence accordée :	Oui 05.09.2024
N° d'ACE :	1111/2024 du 6 novembre 2024
Direction :	Direction de l'intérieur et de la justice
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point Points 1 et 3 : rejet Point 2 : adoption et classement

Mettre un terme immédiat à l'encouragement, par une modification camouflée du plan directeur, des haltes spontanées de gens du voyage venant de l'étranger

Le Conseil-exécutif est chargé de ce qui suit :

1. renoncer, en raison de l'absence de compétence légale, à l'adaptation du plan directeur actuellement en consultation relative au changement de paradigme dans la politique en lien avec les gens du voyage (mesure D_08) ;
2. poursuivre sur la voie décidée par le Parlement et le peuple (aire de transit de Wileroltigen plutôt que haltes spontanées problématiques) ;
3. soumettre au Parlement un projet pour discussion et décision si le Conseil-exécutif prévoit de s'écarter de la voie engagée jusqu'à présent, comme le sous-entend actuellement le plan directeur.

Développement :

Dans le message accompagnant la votation sur le crédit de 3,3 millions de francs pour l'aire de transit de Wileroltigen, on peut lire dans l'argument suivant en faveur du projet :

« Les arrêts spontanés et les occupations de terrain illégales par les gens du voyage *génèrent beaucoup de travail pour les communes concernées et la Police cantonale.* Cette charge de travail diminuera fortement grâce à une aire de transit officielle. »

Les conseillères et conseillers communaux, les membres du Grand Conseil et les associations se sentent donc brusqués par la consultation récemment ouverte quant à l'adaptation 2024 du plan directeur relative à la mesure D_08. On y lit que la modification suivante est prévue :

« Le canton et les communes s'engagent en faveur du mode de vie itinérant traditionnel en tolérant autant que possible les haltes spontanées, en les favorisant et en promouvant leur acceptation. »

Cette adaptation va à l'encontre de la stratégie engagée par le Grand Conseil et l'électorat bernois. L'aire de transit a été créée pour réduire ces haltes spontanées. Le Conseil-exécutif n'est pas habilité à mener à bien un véritable changement de paradigme, contraire aux décisions prises jusqu'alors par le Grand Conseil, sous le couvert d'une adaptation du plan directeur. Plus dérangeant encore : le Conseil-exécutif empiète sur l'autonomie des communes en leur demandant de favoriser cela. Tolérer et encourager ces haltes spontanées entraînent pour les communes des conséquences sur le plan des finances, de l'organisation et du personnel.

Si le Conseil-exécutif prévoit malgré tout de s'écarter de la voie engagée jusqu'à présent, comme le sous-entend actuellement le plan directeur, il devrait soumettre au préalable au Parlement un projet susceptible de recueillir une majorité. La présente intervention n'est donc pas une motion ayant valeur de directive, puisqu'il ne relève pas de l'appréciation du Conseil-exécutif d'intervenir dans l'autonomie des communes et d'opérer, de sa propre initiative, un changement de paradigme allant à l'encontre des décisions du Grand Conseil.

Motivation de l'urgence : la procédure de participation a débuté le 26 août 2024 et se termine le 25 novembre 2024. La prochaine session commence le 25 novembre 2024. Pour que le Parlement puisse se prononcer à temps, il faudrait délibérer de la présente motion à la session d'hiver 2024 au plus tard.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive), puisque sa réalisation relève de la compétence qu'a ce dernier d'exécuter la législation, de statuer et de remplir d'autres tâches (art. 90, al. 1, lit. d, f et h ConstC). Conformément à l'article 99 de la loi sur les constructions (LC ; RSB 721.0), le plan directeur cantonal relève du Conseil-exécutif. Le gouvernement dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort.

La motion « Mettre un terme immédiat à l'encouragement, par une modification camouflée du plan directeur, des haltes spontanées de gens du voyage venant de l'étranger » fait référence aux adaptations apportées au plan directeur en 2024 et soumises à une procédure de participation publique durant l'été et l'automne 2024, plus particulièrement au projet d'actualisation de la fiche de mesure D_08. Les motionnaires considèrent le fait que le canton et les communes soient incités à s'engager autant que possible en faveur des haltes spontanées comme un véritable changement de paradigme dans les rapports avec les gens du voyage étrangers et trouvent plus dérangeant encore que cela empiète sur l'autonomie des communes.

Pour le Conseil-exécutif, la reformulation de la fiche de mesure D_08 ne constitue pas un changement de paradigme, mais plutôt la suite logique et cohérente de la politique qu'il a menée jusqu'à présent. La phrase citée par les motionnaires est toutefois modifiée et reformulée dans

un souci de clarté, ce qui doit dissiper tout malentendu. Le gouvernement a toujours été d'avis que la tradition des haltes spontanées sur la base d'un accord libre et réciproque constitue, à côté de la création d'aires de stationnement officielles, un socle important pour la sérénité et la réglementation des rapports avec les gens du voyage. Il ne faut pas confondre ces haltes avec les occupations de terrains non souhaitées, qui impliquent de lourdes charges pour les propriétaires et le canton. Avec le crédit d'objet pour la planification, l'étude de projet et la réalisation d'une aire de transit destinée aux gens du voyage étrangers à Wileroltigen (crédit d'engagement 2019 – 2026), l'un des principaux buts du Conseil-exécutif était avant tout de réduire le nombre d'occupations non souhaitées par la mise à disposition d'une aire de transit. Ce but, le gouvernement le poursuit toujours.

Par occupations non souhaitées, on entend des installations sur des terrains en l'absence du consentement de leur propriétaire. Elles ne représentent pas seulement une charge importante pour les communes concernées et la Police cantonale, mais aussi pour d'autres services cantonaux, tout comme pour les propriétaires privés et privés de biens fonciers. Évidemment, elles ne sauraient être tolérées et toutes les voies juridiques et légales doivent être épuisées pour que les rapports de propriété conformes au droit soient rétablis au plus vite. L'exploitation d'une aire de transit provisoire, de 2019 à 2023 à Wileroltigen et durant l'été 2024 à Berne, a montré que la mise à disposition d'une aire de stationnement officiel avait pour effet de porter à un chiffre presque nul le nombre d'occupations non souhaitées. De manière analogue, aucun nouvel incident n'est survenu dans la région biennoise depuis qu'une aire de transit provisoire y a été ouverte au printemps 2023 à l'initiative de la ville et de la région.

Il existe une différence entre les occupations non souhaitées et les haltes spontanées. Ces dernières sont décidées d'un commun accord. La halte spontanée est en fait un type de rapport juridique. Il s'agit d'une location pour une durée déterminée (art. 253 ss CO). Pour les minorités nomades, notamment pour les gens du voyage suisses, la halte spontanée est un élément essentiel de leur culture et de leur mode de vie. Elle ne supplée pas au séjour sur des aires officielles, mais s'y ajoute. En tant que composante du mode de vie itinérant traditionnel, la halte spontanée se distingue aussi clairement de toute forme de camping, d'agrotourisme ou encore d'hébergement de personnes pendant leurs loisirs. Elle a lieu sur une parcelle privée ou publique ne servant pas officiellement d'aire de stationnement et suppose l'accord des personnes en possession du terrain ou des propriétaires. En règle générale, elle est l'objet d'une convention écrite qui définit sa durée et l'indemnité qui s'y rapporte.

Améliorer les conditions et le cadre des haltes spontanées et leur combiner une offre suffisante en aires de stationnement officielles sont deux des meilleurs moyens pour juguler les occupations de terrains non souhaitées. Non seulement le mode de vie itinérant gagne ainsi en qualité, mais des conflits entre les minorités nomades et la société majoritairement sédentaire s'en trouvent aussi désamorçés. Le Conseil-exécutif estime donc que les changements actuels du plan directeur ne contredisent aucunement le cap donné à la stratégie par le Grand Conseil et l'électorat. Il serait déjà problématique du point de vue de la protection des minorités et pour des questions de limitation des droits fondamentaux de souhaiter réduire l'occurrence des haltes spontanées, mais ce souhait ferait, en plus, obstacle à la réalisation du but auquel on aspire, soit réduire le nombre d'occupations non souhaitées et ainsi les charges qui en découlent. Aussi est-il logique et judicieux de ne pas se contenter de tolérer les haltes spontanées, mais de les encourager dans le cadre des lois et prescriptions en vigueur.

S'agissant de l'autonomie communale, le Conseil-exécutif n'y porte pas non plus atteinte avec les changements du plan directeur prévus. En cas de demandes, les communes sont appelées à examiner la disponibilité de parcelles publiques et de vérifier si elles se prêtent aux haltes spontanées. Elles doivent tolérer les accords conclus par des personnes privées en vue d'un

stationnement ou, dans la mesure du possible et du bon sens, les soutenir. Bien entendu, elles sont libres d'accéder ou non aux demandes après examen de la situation et peuvent choisir d'organiser ou non une halte spontanée.

Points 1 et 2

Les actuelles propositions de changements dans le plan directeur ne modifie en rien la stratégie du Conseil-exécutif visant à créer suffisamment de possibilités de stationnement pour les minorités ayant un mode de vie itinérant. Conformément à la décision du parlement et du peuple, le gouvernement continue de poursuivre avec détermination le projet de réalisation de l'aire de transit pour les gens du voyage étrangers à Wileroltigen. Le chantier est en cours et l'exploitation est censée débuter au printemps 2025. Le Conseil-exécutif est convaincu qu'au-delà de cette mesure importante, les haltes spontanées contribuent aussi à la réduction du nombre d'occupations non souhaitées et, ainsi, à la charge reposant sur l'ensemble des parties prenantes. Dès lors, parler de changement de paradigme ou d'absence de compétence légale est parfaitement injustifié.

Point 3

Comme il ne s'agit ni d'un changement de paradigme, ni d'un moyen de s'écarter de la voie décidée par le parlement et le peuple, il n'est pas nécessaire de soumettre un projet au Grand Conseil.

Au vu de ce qui précède, le Conseil-exécutif propose le rejet des points 1 et 3 de la motion ainsi que l'adoption et le classement de son point 2.

Destinataire

– Grand Conseil