

CONSEIL DE VILLE DE SAINT-IMIER

Séance ordinaire du jeudi 15 août 2013, tenue dès 19 h 30 dans la salle des délibérations du Conseil de ville.

Présidence : Mme Mélanie Erard, présidente

Secrétaire : M. Tiago Rodrigues, vice-chancelier

Mme Mélanie Erard, présidente, ouvre la séance et adresse ses salutations à tous les conseillers de ville, à M. le maire, ainsi qu'aux conseillers municipaux. Des salutations sont également adressées aux représentants de la presse.

Mme Mélanie Erard, présidente, constate l'absence d'un scrutateur, ainsi que de la secrétaire.

M. Patrick Linder, SOC : "La fraction socialiste propose M. Sébastien Tschan, SOC, comme deuxième scrutateur pour la séance de ce soir".

Mme Florine Pessotto-Bueche, AJU : "La fraction alliance jurassienne propose M. Jean Luc Berberat, AJU, comme secrétaire pour la séance de ce soir".

M. Sébastien Tschan, SOC, et M. Jean Luc Berberat, AJU, prennent place auprès du bureau du Conseil de ville.

Mme Mélanie Erard, présidente, demande s'il y a des modifications à l'ordre du jour.

Il n'y a pas de modification à l'ordre du jour

L'ordre du jour se présente de la manière suivante :

1. Appel
2. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 juin 2013
3. Communications de la présidente et du maire
4. Votation d'un crédit d'engagement de CHF 541'000.-, à déduire une éventuelle participation maximum de CHF 200'000.- des CFF, ne figurant pas au budget des investissements, pour la construction d'ascenseurs à la gare de Saint-Imier : décision
5. Desserte en transports publics de Saint-Imier – 1^{ère} étape : halte CFF – conclusion de la convention avec les CFF (impliquant un investissement brut maximum de CHF 1'520'000.-, figurant au budget des investissements, et des coûts induits annuels maximum de CHF 172'750.-) : décider du mode de financement : préavis au Corps électoral
6. Contrat portant sur la perception d'une contribution à la plus-value, la contribution d'une garantie de disponibilité et le transfert de la réalisation de l'équipement technique de terrains à bâtir et Pacte d'emption entre la Municipalité et le propriétaire de la parcelle n° 374 : décision
7. Plan de zones communal et Règlement de construction y relatif : décision
8. Nomination d'un membre au sein de la commission des finances en remplacement de M. Markus Leuenberger, démissionnaire
9. Motions et interpellations
10. Réponses aux motions et interpellations
11. Petites questions
12. Réponses aux petites questions
13. Divers et imprévu

1. Appel

Sont présents : M. John Buchs (PLR), M. Eric Achermann (PLR), Mme Talika Gerber (PLR), M. Pierre Jeanneret (PLR), M. Thierry Spring (PLR), M. Daniel Müller (PLR), M. Sener Kalayci (PLR), Mme Joëlle Häller (PLR), M. Frédéric Bürki (PLR), Mme Mélanie Erard (AJU), Mme Nicole Leblois (AJU), M. Jean Luc Berberat (AJU), Mme Florine Pessotto-Bueche (AJU), M. Thierry Egli (AJU), M. Silvio Dalla Piazza (AJU), Mme Aurélie Juillerat (AJU), M. Michael Oppliger (AJU), M. Patrick Linder (SOC), M. Michel Ruchonnet (SOC), M. Francis Daetwyler (SOC), M. Vincent Scheidegger (SOC), M. Johan Wermeille (SOC), Mme Christiane Baur Widmer (SOC), M. Sébastien Tschan (SOC) et M. Michel Bastardoz (SOC).

Sont excusés : M. Markus Leuenberger (PLR), M. Jérôme Lavanchy (PLR), M. Vincent Brahier (PLR), Mme Katia Ermel (AJU), M. Jacques Vuitel (AJU) et M. Vital Carnal (SOC).

Conseil municipal : M. Stéphane Boillat (maire), Mme Danièle Kiener (vice-maire), Mme Aline Ruchonnet, M. Patrick Tanner, M. Michel Jeanneret, M. Christian Schlupep et M. Raymond Glück.

Excusé : -

Presse : M. Patrick Cerf (Le Quotidien jurassien) et M. Blaise Droz (Le Journal du Jura).

Public : -

2. Approbation du procès-verbal de la séance du 20 juin 2013

M. Francis Daetwyler, SOC : "J'ai une remarque concernant la page 34. C'est indiqué : "J'ai pris bonne note que la libéralisation a été acceptée par presque toutes les personnes qui sont dans cette salle." Je n'ai franchement pas le souvenir d'avoir dit ça. Et puis, il est aussi dit dans ce procès-verbal que nos services et le Conseil municipal n'en voulaient pas et ne l'ont pas soutenue. Je crois plutôt me souvenir d'avoir dit que je prenais note que cette libéralisation n'avait pas été soutenue. Ensuite, encore une ou deux remarques concernant ce procès-verbal. M. Michel Jeanneret, chef du département de l'équipement, avait qualifié notre interpellation de "touffue". Sa réponse a été longue. Néanmoins, la longueur n'empêche pas qu'il manque, à notre avis, un élément essentiel soit le fait qu'une décision du législatif, à l'époque l'adhésion à la Charte, ait été modifiée sans que notre instance soit consultée. Ce qui veut dire que pour nous, ici, le thème de la libéralisation de l'électricité n'est de loin pas épuisé, et nous reviendrons en temps voulu sur ce dossier."

Mme Mélanie Erard, présidente : "Merci, nous avons pris note."

Au vote, le procès-verbal de la séance du 20 juin 2013 est approuvé à l'unanimité avec remerciements à son auteur M. Tiago Rodrigues, vice-chancelier.

3. Communications de la présidente et du maire

Mme Mélanie Erard, présidente : "Comme vous le savez, c'est au mois de juillet que se déroulent les nombreuses clôtures de nos écoles. Pour vous donner une idée, ce ne sont

pas moins de 7 clôtures auxquelles le bureau a été invité. C'est dire l'activité estudiantine qui anime notre région et les nombreuses possibilités de formation qu'ont nos jeunes. Nous nous sommes donc partagés au mieux, selon nos disponibilités, ces différentes clôtures. Merci donc à M. Thierry Spring, 1^{er} vice-président, qui s'est rendu à la clôture du Ceff industrie-artisanat, et à M. Michel Bastardoz, 2^{ème} vice-président, qui est allé représenter notre conseil à la clôture du Ceff commerce à Tramelan. J'espère que vous y avez passé un agréable moment et j'en profite pour remercier le bureau de cette année pour son implication et sa disponibilité. Quant à moi, je me suis rendue à la salle de spectacles de Saint-Imier pour assister à la clôture du Ceff santé-social, au cours de laquelle j'ai pu applaudir avec plaisir toutes les personnes qui ont obtenu leur diplôme, leur certificat fédéral de capacité (CFC) ou encore, leur maturité, et y voir tout le travail fourni par tous les enseignants du Ceff. Félicitations à chacun d'eux.

Le 4 juillet 2013, j'ai assisté à la clôture de l'école secondaire. J'ai pu constater le travail conséquent et formidable que font les enseignants qui mènent de nombreux élèves à leur insertion professionnelle. Il régnait une ambiance festive inhérente aux derniers jours de l'année scolaire, mais aussi des moments mélancoliques lorsqu'il s'agit de dire au revoir, non seulement à des élèves, mais aussi à des personnes qui se sont impliquées de nombreuses années entre ces murs. A tous ces élèves et aux collègues, je leur souhaite bon vent.

Enfin, au soir du 31 juillet 2013, j'ai eu la joie et probablement la peur de ma vie au moment de faire le traditionnel discours du 1^{er} août. Nous avons ensuite profité d'une très agréable soirée sur la Place du Marché et avons admiré les traditionnels feux d'artifice. Encore une fois, merci aux organisateurs et je pense pouvoir dire au nom de notre conseil que nous espérons pouvoir revivre cet événement l'année prochaine."

M. Stéphane Boillat, maire : "Je n'ai pas de communication".

4. Votation d'un crédit d'engagement de CHF 541'000.-, à déduire une éventuelle participation maximum de CHF 200'000.- des CFF, ne figurant pas au budget des investissements, pour la construction d'ascenseurs à la gare de Saint-Imier : décision

Rapport du Conseil municipal (points 4 à 7 introduction) :

Les objets soumis au Conseil de ville forment un tout cohérent, et apportent une réponse au développement futur de la commune.

Actuellement, Saint-Imier n'offre que très peu de terrains pour accueillir de nouvelles constructions. Des efforts ont été faits en vue de répondre aux exigences de densification des zones construites existantes; au centre, plusieurs immeubles sont en cours de réhabilitation. La zone centrée du "Plan de quartier du Réservoir" est en phase d'étude; à tout le moins les terrains concernés sont désormais vendus. Il s'agit de répondre au besoin réel et plusieurs fois exprimé de disposer de nouvelles zones de construction.

C'est dans ce but que la révision du Plan de zones communal a été entreprise dès 2010. La procédure est complexe et implique la prise en compte d'un nombre considérable d'objectifs et de réglementations. La commune doit soumettre à l'Office cantonal des affaires communales et de l'organisation du territoire (Oacot) une révision qui tient compte de ces éléments, faute de quoi l'Oacot n'approuvera pas le nouveau Plan de zones. C'est l'approbation par l'Oacot qui permet l'entrée en vigueur du nouveau Plan de zones. La nouvelle réglementation a fait l'objet de consultations et de dépôt public. Les avis les plus importants exprimés par l'Oacot dans le cadre de la procédure ont été remis aux Conseillers de ville (avis du 3 septembre 2012 et du 19 avril 2013). En référence à l'avis du 19 avril 2013, le nouveau plan d'aménagement local pourra être approuvé pour autant que les réserves formelles et matérielles soient prises en compte, la réserve matérielle la plus importante étant que toute extension de la zone de construction de plus de 2'884 m² doit bénéficier d'une desserte en transports publics de qualité D. C'est pourquoi la question de la desserte en transports publics est traitée en coordination avec le nouveau Plan de zones,

afin de s'assurer que l'Oacot puisse donner son accord.

En cas de décision favorable du Conseil de ville, la nouvelle réglementation (Plan de zones et nouveau règlement de construction) sera soumise au référendum facultatif, puis transmise à l'Oacot pour approbation. Il est important que l'approbation puisse intervenir avant la fin de l'année. La nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), approuvée le 3 mars 2013, devrait entrer en vigueur en 2014, sans doute au printemps. Dès son entrée en vigueur, il ne sera en principe pas possible d'étendre les zones de construction jusqu'à l'approbation par le Conseil fédéral du Plan directeur cantonal adapté à la LAT, puis l'édiction d'une réglementation communale prenant en compte le nouveau Plan directeur cantonal. Comme exposé, notre commune ne dispose pratiquement que de très peu de réserves de terrains constructibles. Si les extensions proposées par la nouvelle réglementation ne peuvent pas être approuvées par l'Oacot jusqu'à la fin de l'année, notre commune pourrait connaître une période de "moratoire" pendant laquelle elle n'offrirait plus de terrains constructibles adaptés. Tout est mis en œuvre pour proposer une réglementation qui pourra être approuvée avant la fin de l'année et éviter ce "moratoire".

Rapport du Conseil municipal (point 4) :

Comme exposé, le Plan directeur cantonal exige que les nouvelles zones à bâtir soient desservies en transports publics. Prévoir de nouvelles zones de construction impose donc de se poser la question de la desserte en transports publics. Dans le cadre de cette réflexion, il est apparu qu'il convenait d'apporter une réponse à la problématique des transports publics qui concerne l'ensemble de la commune, et non pas seulement les futures zones de construction. Une étude a été confiée à la Conférence régionale des transports (CRT), afin d'étudier un système de desserte interne, prenant en compte au maximum les offres existantes, présentant le meilleur rapport coûts/service à la population et susceptible d'être rapidement reconnu comme faisant partie de l'offre en transports publics. Cette étude vient de débuter, et ses résultats permettront de prendre les décisions nécessaires en vue de répondre aux besoins de transports internes.

Toujours dans ce cadre, la problématique de l'accès au quai Sud de la Gare CFF a été prise en compte. Il n'échappe à personne que l'accès à ce quai est difficile, particulièrement pour les personnes âgées, à mobilité réduite ou lorsque l'on transporte des bagages. Dans un premier temps, les effets négatifs de cette situation ont été limités en obtenant des CFF que tous les directs utilisent exclusivement le quai Nord, ce qui était rendu possible par le fait qu'il n'y avait pas de croisement à Saint-Imier. Toutefois, aucune solution de ce type n'existe pour les régionaux, du fait qu'ils croisent en gare de Saint-Imier. Chaque fois qu'il y a un croisement, le train montant entre au quai Sud.

L'installation d'ascenseurs (quai Sud et escaliers Nord) avait été devisée à CHF 541'000.- selon le rapport du 6 décembre 2009 remis aux conseillers de ville. Une participation a été demandée aux CFF. Bien qu'estimant que "la gare de St-Imier est aujourd'hui équipée d'accès conformes aux standards en vigueur" et que les ascenseurs "ne font toutefois pas partie de nos standards d'équipement d'accès aux trains", les CFF sont disposés à garantir un financement à hauteur de CHF 200'000.- en cas de réalisation entre 2014 et 2015, pour autant que la commune assume le rôle de maître d'ouvrage, l'entretien des ascenseurs et que le revêtement du sous-voie soit assaini.

L'utilisation des transports ferroviaires a connu une augmentation importante ces vingt dernières années, que ce soit en termes de fréquentation ou de fréquence des trains. Sur le plan suisse, des investissements conséquents sont prévus. L'importance du rail dans les modes de déplacement ira sans doute en augmentant. Une desserte de qualité est un atout pour une commune. Des accès confortables aux quais, par ailleurs refaits et à niveau, font partie d'une telle qualité. Il est proposé d'améliorer la desserte de la gare en profitant de l'offre de participation des CFF et en réalisant les ascenseurs devisés. Le financement se fera par autofinancement.

Sur préavis unanime de la commission des finances, le Conseil municipal unanime propose d'accepter le crédit demandé pour la réalisation d'ascenseurs d'accès au quai sud.

Ouverture de la discussion :

M. Stéphane Boillat, maire : "En préambule aux points 4 à 7, le Conseil municipal aimerait d'abord remercier le Conseil de ville de sa compréhension par rapport à cette convocation de séance avancée. Maintenant, je souhaite relever quelques points. En premier lieu, ainsi que l'atteste la lettre du 9 août 2013 qui vous a été remise, l'Office cantonal des transports a répondu favorablement à la demande qui lui avait été adressée : le canton versera une subvention à fonds perdu de CHF 85'000, en cas de réalisation des ascenseurs à la gare CFF. Cette participation s'ajoute aux CHF 200'000.- que verseront les CFF, et diminue d'autant le montant net à charge de la commune. Le point 5, soit la réalisation de la halte CFF, est la première étape en vue de réaliser une desserte en transports publics cohérente de Saint-Imier. Elle répond aux exigences du Plan directeur et à la vision de développement de l'Ouest de Saint-Imier. La deuxième étape est en cours. Il s'agit de l'étude d'un transport interne à la commune, prenant en compte les besoins internes. Cette étude a été confiée à la Conférence régionale des transports (CRT). Dès qu'elle aura été rendue, le Conseil de ville en sera informé et le Conseil municipal s'attachera à sa mise en œuvre afin que la desserte en transports publics de Saint-Imier, complémentaire entre les bus et la halte CFF, puisse devenir réalité. Enfin, dernier point, en cas d'acceptation de la halte CFF par le Conseil de ville, puis par le Corps électoral, la conclusion de la convention avec les CFF, puis la réalisation de la halte CFF, n'interviendra évidemment qu'avec l'approbation du Plan de zones communal par l'Oacot."

Mme Florine Pessotto-Bueche, AJU : "La fraction alliance jurassienne a pris connaissance avec intérêt des documents relatifs à l'installation d'ascenseurs à la gare de Saint-Imier. Premièrement, l'accès au quai Sud est actuellement très délicat pour les personnes à mobilité réduite, les mamans avec des poussettes, les voyageurs chargés ou encore les personnes âgées. Même s'il est vrai que le quai Nord permet à toute cette partie de notre population l'accès aux convois directs, nous estimons qu'il est primordial, dans une cité comme la nôtre et vu l'importance grandissante que revêt la mobilité par le rail, de permettre à tous d'accéder à l'offre entière des CFF. De plus, la gare telle que nous la connaissons actuellement gagnerait encore en attractivité et en praticité si elle était munie d'ascenseurs. Deuxièmement, ces ascenseurs s'inscriraient parfaitement dans les autres projets d'aménagement du territoire, notamment celui de la halte CFF que nous aurons à voter ci-après, liés au potentiel du nouveau Plan de zones. Il apparaît véritablement que nous pourrions proposer aux habitants ainsi qu'aux visiteurs de notre cité une manière cohérente et pratique de se déplacer dans une cité moderne et attractive. Finalement, il apparaît que le calcul des coûts, une fois déduites la participation des CFF à hauteur de CHF 200'000.- ainsi que la participation du canton à la hauteur de CHF 85'000.-, nous amène à réaliser une affaire plus que correcte financièrement parlant en regard des multiples bénéfices que nous apporteront ces ascenseurs. La fraction alliance jurassienne remercie donc la commission des finances ainsi que le Conseil municipal pour ce travail de qualité, et accepte le crédit d'engagement de CHF 541'000.- pour la construction d'ascenseurs à la gare de Saint-Imier."

M. Johan Wermeille, SOC : "La fraction socialiste est satisfaite de constater que les infrastructures de notre village, et notamment celles qui concernent les transports publics, sont en voie de nette amélioration. Pour ce qui concerne le cas de la gare de Saint-Imier, cette amélioration est plus que nécessaire et complète une offre de transports publics à Saint-Imier. Si nous pensons à nos anciens, aux familles, aux jeunes parents avec des poussettes, aux handicapés, ou tout simplement aux voyageurs avec des valises, il faut admettre que jusqu'ici la configuration n'est pas optimale et ne constitue pas la meilleure porte d'entrée pour Saint-Imier. Il est important que la situation se règle. Toutefois, un certain nombre de questions se posent :

- Le Conseil municipal a-t-il reçu la confirmation d'une exploitation continue de ce quai pour les années à venir ?

- Est-ce que des solutions particulières seront mises en place afin de préserver le plus longtemps possible le bon état de cet ascenseur ? Comme par exemple un horaire de mise en service.

Malgré ces interrogations, la fraction socialiste accepte la libération d'un crédit d'engagement de CHF 541'000.- dans les conditions qui nous sont expliquées et je me réjouis d'inaugurer cet ascenseur avec ma poussette."

Mme Talika Gerber, PLR : "C'est avec un vif intérêt et une grande satisfaction que le parti libéral radical a pris connaissance de la documentation concernant la construction des ascenseurs à la gare de Saint-Imier. Depuis longtemps, notre groupe défend les intérêts des utilisateurs de notre gare. La construction des ascenseurs répond à un besoin et augmente la qualité des infrastructures de notre gare et le confort de la clientèle. Nous saluons également l'ouverture des toilettes dans le bâtiment de l'Office du tourisme. Ainsi, notre gare donne une belle image de notre cité. C'est ainsi que le parti libéral radical accepte la votation d'un crédit d'engagement de CHF 541'000.- en tenant compte des subventions possibles soit :

- CHF 200'000.- provenant des CFF;
- CHF 85'000.- garantis par le canton selon les informations reçues en début de cette semaine."

M. Stéphane Boillat, maire : "En réponse à M. Johan Wermeille, SOC, je peux dire que concernant la pérennité du quai, je ne peux pas faire de pronostic. Toutefois, j'imagine que si les CFF participent à raison de CHF 200'000.-, c'est qu'ils ont tout de même des vues sur une exploitation à long terme. Ils n'ont pas l'habitude de s'engager dans des projets qui seraient provisoires. Je ne suis pas trop inquiet. Concernant la mise en service, nous prenons note de votre suggestion. Je pense que c'est lors de la réalisation qu'il faudra régler cette question."

M. Johan Wermeille, SOC : "Merci de votre réponse."

M. Francis Daetwyler, SOC : "Un complément à ce que le maire vient de dire. Ce qui détermine essentiellement l'horaire sur cette ligne Bienne – La Chaux-de-fonds, c'est la structure de l'horaire du pied du Jura, et notamment de la partie Bienne – Zurich. Actuellement, il n'y a pas d'investissement de réduction de temps de parcours Bienne – Zurich jusqu'à l'horizon 2040. Donc, en tout cas, dans les 15 prochaines années, je crois que les trains régionaux continueront à se croiser à Saint-Imier. Est-ce qu'ils croiseront toujours à la minute "30", "00", ce n'est pas certain. Tant qu'il y aura des trains régionaux, il y a bien des raisons de penser qu'ils se croiseront à Saint-Imier."

Au vote, le crédit d'engagement de CHF 541'000.-, à déduire une éventuelle participation maximum de CHF 200'000.- des CFF, ne figurant pas au budget des investissements, pour la construction d'ascenseurs à la gare de Saint-Imier, et son financement par autofinancement, est accepté à l'unanimité.

5. Desserte en transports publics de Saint-Imier – 1ère étape : halte CFF – conclusion de la convention avec les CFF (impliquant un investissement brut maximum de CHF 1'520'000.-, figurant au budget des investissements, et des coûts induits annuels maximum de CHF 172'750.-) : décider du mode de financement : préavis au Corps électoral

Rapport du Conseil municipal :

Selon le Plan directeur cantonal, de nouvelles zones à bâtir peuvent être établies pour autant qu'elles se trouvent dans une zone desservie par les transports publics. Chaque arrêt de transports publics dûment desservi donne droit à un périmètre dans lequel de nouvelles zones de construction peuvent être établies. Pour qu'un arrêt soit dûment desservi, il faut qu'il satisfasse à certaines conditions (train : cadence de 31 à 60 minutes de 6 heures à 20 heures du lundi au vendredi; bus : cadence de 21 à 30 minutes de 6 heures à 20 heures du lundi au vendredi).

Actuellement, seule la gare principale vaut comme arrêt dûment desservi. La zone qu'elle dessert recouvre entièrement des zones déjà construites, à l'exception de champs au Sud du Pont de Sébastopol. Le secteur Sud de Saint-Imier (par exemple à l'Ouest du manège en direction du quartier du Pont) n'est pas considéré comme desservi au sens du Plan directeur.

Si l'on veut un développement de constructions à l'Ouest de Saint-Imier, il faut proposer dans ce secteur un nouvel arrêt de transports publics dûment desservi. Une desserte par bus répondant aux exigences du Plan directeur a été estimée. L'exploitation d'une boucle simple selon les critères minimaux (desserte à la demi-heure du lundi au vendredi) coûterait annuellement entre CHF 452'000.- et 492'000.-. Il faut déduire les recettes des billets, et si une phase d'essai était admise par le canton, il assumerait le tiers des coûts pendant trois ans. Une telle desserte ne prend en compte que l'Ouest de la localité, mais ne permet pas de desservir les quartiers Nord et Est. De cette analyse, il est ressorti qu'une desserte en bus conforme aux exigences du Plan directeur pour permettre de nouvelles zones de construction est financièrement disproportionnée et n'apporte pas de réponse adéquate aux besoins de transports dans les autres quartiers de la commune. Il faut bien davantage rechercher une offre adaptée (trajets prenant en compte un plus grand nombre de secteurs de la localité, fréquences moindres, prise en considération des lignes et services existants) qui serait complémentaire. C'est dans ce sens qu'une étude est menée par la Conférence régionale des transports (CRT), avec pour objectif de présenter un projet adapté et chiffré.

Du fait que les trains régionaux circulent déjà et répondent aux exigences de fréquence du Plan directeur, l'établissement d'une halte CFF à La Clef permet de desservir en transports publics tout l'Ouest de Saint-Imier, et par conséquent de disposer de terrains répondant à ces exigences dans tout ce secteur.

Les coûts d'exploitation de la halte CFF sont bien plus faibles que ceux d'un système de bus ; toutefois, l'investissement est plus important.

Le projet de halte CFF à La Clef prévoit la réalisation d'un arrêt CFF dans la zone de la Clef, avec la construction d'une halte CFF équipée, d'un quai dont l'extrémité Ouest donnera accès à l'ancien Asile (Ceff SANTE-SOCIAL), d'un abri voyageurs, d'un passage sous-voie et d'une liaison piétonne complète et éclairée entre la rue de la Clef, un peu à l'Ouest des derniers immeubles de Saint-Imier, et la route cantonale, à hauteur de l'escalier qui traverse Champ-de-la-Pierre pour rejoindre la Roseraie et l'Hôpital; un passage piétons serait réalisé à cet endroit sur la route cantonale, ainsi que deux places dépose-minutes. Le coût total de l'ensemble de ces infrastructures est devisé à CHF 3'602'000.- +/- 20 %. A cette somme, il faut encore ajouter la somme de CHF 393'000.-, qui représente les coûts induits des investissements. Le canton s'est engagé à prendre à sa charge la totalité des coûts induits. Sur le total de CHF 3'995'000.-, les CFF sont disposés à prendre CHF 331'000.- à leur charge et le canton CHF 2'248'000.-. Il reste à charge de la commune CHF 1'416'000.-, dont à déduire le crédit d'étude de CHF 180'000.- déjà engagé, soit un solde de CHF 1'236'000.-. Des subventions très importantes sont donc garanties en cas de réalisation de ce projet. L'éventuelle plus-value de 20 % serait également subventionnée et répartie selon la clef suivante : 9 % pour les CFF, 51.5 % pour le canton et 39,5 % pour la commune. Le coût à charge de la commune est devisé à CHF 1'236'000.-; le devis étant à +/- 20 %, le coût à charge de la commune peut être de CHF 1'520'000.- au maximum et de CHF 953'000.- au minimum (toujours compte tenu du crédit d'étude de CHF 180'000.- déjà engagé et à déduire). Selon les correspondances du 3 septembre 2012 et du 19 avril 2013, l'approbation du Plan de zones est conditionnée à la garantie de réalisation de la halte CFF (réserve

matérielle).

Le montant est intégré au plan financier 2014-2017 présenté au Conseil de ville le 25 octobre 2012. Les coûts d'entretien ont été estimés. Il s'agit notamment de l'entretien du chemin qui reliera la rue de la Clef à la route cantonale. De même, les arrêts supplémentaires des trains régionaux se traduiront par une hausse des points TP à charge de la commune (chaque commune paie notamment en fonction des arrêts des transports publics reconnus situés sur son territoire).

Dès lors que cet équipement permet de mettre en zone des terrains, il est prévu d'inclure une participation à cet effet dans le prix de vente du terrain, à négocier avec les propriétaires des nouveaux terrains mis en zone grâce à l'équipement (la participation est estimée à CHF 12.- par m²). Compte tenu du montant de la dépense, il faut réserver la possibilité d'emprunter si nécessaire pour la financer.

Il faut ajouter que la halte CFF répond également à d'autres objectifs que ceux de la seule mise en zone de terrains constructibles.

Elle joue un rôle de liaison interne Nord/Sud entre le quartier de l'hôpital et le quartier de la Clef. Elle comble un manque, puisqu'il n'y a aucune traversée possible de la ligne de chemin de fer entre le passage à niveau de la rue du Pont et le sous-voie de l'entrée Ouest de Saint-Imier. Dans le projet présenté, la réalisation du passage sous-voie, avec les liaisons jusqu'à la rue de la Clef au Sud et à la route cantonale au Nord, est devisée à CHF 1'809'832.- (+/- 20 %; TVA comprise). Tel que prévu, le passage sous-voie, chemin d'accès de la rue de la Clef à la route cantonale, est donc plus cher que la participation communale pour la réalisation de l'ensemble du projet de halte CFF, sous-voie et chemins d'accès compris.

Enfin, elle joue également un rôle de développement régional, au service de la zone industrielle de La Clef (pôle de développement économique cantonal) et des institutions sises à proximité (Hôpital et Home la Roseraie, Ceff SANTE-SOCIAL). Celles-se trouvent ainsi à 15 minutes de La Chaux-de-Fonds. Les relations en transports publics sont appelées à jouer un rôle croissant à l'avenir. Les investissements prévus sur le plan national en témoignent. L'établissement de ce point d'arrêt intégrera tout le secteur Ouest de Saint-Imier (habitants, entreprises, Hôpital et Home, école professionnelle) au réseau ferroviaire.

Comme indiqué, la réalisation de la halte CFF fait partie d'une démarche plus large portant sur les transports publics à Saint-Imier, démarche dont elle est une étape et qui inclut la réalisation d'ascenseurs à la gare principale ainsi que l'étude en vue de la mise sur pied d'un système de transport interne à la commune, adapté aux moyens et aux besoins et susceptible d'être reconnu (soit subventionné). Ces démarches se poursuivront en sus de la présente décision et feront l'objet, dans une étape à venir, d'un rapport au Conseil de ville en vue d'une décision.

Sur préavis unanimes de la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité, de la commission économique et touristique et de la commission des finances, le Conseil municipal, unanime, recommande l'approbation de cet objet, et son préavis favorable au Corps électoral.

Ouverture de la discussion :

M. Patrick Linder, SOC : "Malgré la noblesse de notre mission, malgré l'importance de notre tâche, l'impératif démocratique que remplit notre assemblée au fil des mois, nous n'avons finalement que rarement l'occasion de nous prononcer sur des objets dont l'issue s'avère irrémédiablement cruciale pour les 30 prochaines années ou plus. C'est, je crois, le cas avec la décision que nous devons prendre ce soir. Ou, pour être plus précis, avec le préavis que nous, élus, devons donner au Corps électoral, à notre population de Saint-Imier. Vu l'ampleur de l'enjeu, je crois qu'il faut être clair et jouer carte sur table. Le parti socialiste est unanimement et intégralement favorable à l'orientation de développement qui nous est proposée soir. Il croit fermement qu'une desserte en transports publics de qualité sera un atout pour le Saint-Imier du futur. Cette proposition n'est pas une surprise. Elle rejoint les préavis unanimes qui ont été exprimés par la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité, la commission économique et touristique, la commission des finances, et le

Conseil municipal. L'enjeu est de taille et s'avère déterminant pour Saint-Imier à plusieurs niveaux. Bien sûr, la construction d'une halte CFF permet la création d'une nouvelle zone à bâtir. C'est tout à fait essentiel pour que nos habitants et que nos futurs habitants puissent construire des maisons et profiter de la qualité de vie de notre village. Bien sûr, l'option ferroviaire est la moins chère des solutions qui s'offre à nous. Bien sûr, nous bénéficierons d'environ 2,4 millions de subventions et apports divers. Bien sûr, cette infrastructure sera en partie financée par la vente des terrains avoisinants et par les bénéficiaires directs. Mais surtout, et c'est là où notre vision de la politique qui doit être menée pour le développement économique de Saint-Imier est sans doute la plus résolue, c'est d'identifier que son rôle au service de notre zone industrielle, qui est quand même l'instrument majeur de notre politique de développement, est capital. Pourquoi capital ? Parce que cette infrastructure, un arrêt dans une zone de développement économique, qui est reconnue par le canton de Berne en tant que telle, permet d'alimenter son déploiement en tout cas pour les 50 années à venir. Il faut rappeler ici qu'une connexion au réseau de transports publics est en effet un critère extrêmement important pour les entreprises et leurs choix en matière d'implantation. Le train va prendre encore plus d'importance dans les années qui viennent. Il suffit de citer en exemple le succès probant de la zone industrielle du Crêt-du-Loche pour convaincre les plus réticents. Une halte ferroviaire anticipe les besoins futurs de notre développement. Il est donc aujourd'hui de notre responsabilité de faire un choix qui portera sur les 50 prochaines années. Voulons-nous nous développer ? Croyons-nous en notre industrie et son dynamisme ? Voulons-nous faire de Saint-Imier une localité moderne ? Voulons-nous, à notre échelle, contribuer à changer les pratiques de mobilité ? Notre réponse est complètement unanime, et c'est un "Oui" résonnant. C'est la raison pour laquelle nous sommes tout à fait favorables à la réalisation de cette halte, et c'est pourquoi nous nous engageons avec toute notre conviction, et nous encourageons tous les élus à bien peser leur décision à l'heure de donner un message aux Imériens. Nous incitons ainsi tous nos concitoyens à accepter la libération de ce crédit avec enthousiasme et foi en l'avenir. Il en va de notre développement et de la qualité de vie que l'on trouve chez nous."

Mme Aurélie Juillerat, AJU : "Le projet de construction d'une halte CFF à l'Ouest de Saint-Imier réjouit les membres de la fraction alliance jurassienne. En effet, cette halte permettrait de desservir correctement l'hôpital, le Ceff santé-social, le home, les entreprises, ainsi que tous les habitants des quartiers environnants. Cette desserte répond aussi aux exigences concernant les nouvelles zones à bâtir projetées, puisqu'il faut une accessibilité de qualité aux transports publics. De plus, les CFF et le canton prendront en charge une partie des coûts. En conclusion, nous approuvons donc ce projet et donnons un préavis favorable au Corps électoral."

M. John Buchs, PLR : "La construction de la halte CFF et la conclusion de la convention avec les CFF a provoqué un débat nourri au sein du parti libéral radical."

Un premier constat, l'autonomie communale est en danger, chaque jour canton ou Confédération grignotent une part de notre pouvoir de décision. Ceci est naturellement regrettable et en même temps un affaiblissement de la démocratie directe ainsi qu'une restriction drastique de la créativité dans nos communes.

Comme indiqué dans le message du Conseil municipal, Saint-Imier doit bénéficier d'une desserte en transports publics de catégorie D. Pour atteindre le niveau D, il faut pour des trains régionaux, une cadence de 31 à 60 minutes entre 6 h 00 et 20 h 00 du lundi au vendredi, pour des bus, il faut une cadence de 21 à 30 minutes entre 6 h 00 et 20 h 00 du lundi au vendredi.

Le choix est donc possible; soit le train ou le bus pour répondre aux exigences du Plan directeur cantonal.

Le parti libéral radical est naturellement favorable à l'une des deux variantes, car Saint-Imier

manque de terrains pour accueillir de nouvelles constructions, soit d'immeubles à plusieurs appartements ou des maisons familiales, ce qui aurait pour conséquence l'arrivée de nouveaux habitants et une augmentation de la population.

Dans le projet de convention du 29 octobre 2009 des CFF, nous relevons sous point 7.2. de la convention que cette dernière aurait une durée de 25 ans à compter de la mise en service des nouvelles installations.

La halte construite, il s'agira d'en assumer les coûts annuels induits par la nouvelle infrastructure et son accès. Les coûts annuels ont été estimés à 1 % de l'investissement total soit CHF 47'160.- au maximum. A cela s'ajoutent le coût des points TP, puis les amortissements sur 25 ans et les intérêts moyens annuels sur l'investissement, ce qui donne un total de CHF 172'750.-, au maximum. Si l'on y ajoute les prestations qui seront fournies par nos services, en particulier les travaux publics, on peut admettre que le coût total maximum soit proche des CHF 190'000.-, ce qui représente sur 25 ans un montant de CHF 4'750'000.-. Il faut donc être conscient que nous devons porter au budget un montant annuel de CHF 190'000.- maximum.

La Convention sous point 4.1. précise également ce qui suit : "en qualité de partenaires des différentes réalisations, la commune et le canton participent proportionnellement à leur part, pendant toute la durée de vie des installations, des frais induits des investissements pour la conservation de la halte".

Il n'est donc pas exclu qu'après quelques années de nouveaux investissements soient nécessaires pour respecter les normes des CFF. Le Conseil municipal est-il en mesure de donner des renseignements supplémentaires à propos de l'application de cet article et des conséquences financières éventuelles pour la commune ?

Pour la clarification du débat et la transparence, j'ai transmis ces questions à M. le maire afin que l'on puisse avoir une réponse directe."

M. Stéphane Boillat, maire : "En préambule, on peut indiquer que les coûts d'entretien ont été estimés de manière forfaitaire à 1 % de l'investissement à charge de la commune; ils correspondent précisément aux frais des travaux publics, et de l'éclairage public des chemins de liaison. Il s'agit donc essentiellement du nettoyage et du déneigement des accès, soit le sous-voie et les chemins entre la route cantonale et la rue de la Clef. Il ne faut donc pas encore ajouter un montant à la somme maximale indiquée pour les frais des travaux publics. Dans les faits on peut espérer que la dépense annuelle de nettoyage et déneigement sera inférieure à CHF 47'160.-.

Concernant le point de la convention qui a été soulevé, c'est un point qui a fait l'objet de discussion. Quand une commune demande une halte CFF (les cas sont toujours plus nombreux), les coûts induits des investissements peuvent être à sa charge. Dans le cas présent, la participation aux coûts induits d'investissement sera ici totalement prise en charge par le canton. La lettre de l'Office cantonal des transports au dossier indique : "les coûts de conservation de l'ouvrage sont pris en charge par les CFF et le canton". Du point de vue financier, c'est donc la meilleure solution pour la commune, puisqu'elle n'aura justement aucune charge en application de l'art. 4.1 de la convention."

M. John Buchs, PLR : "Merci nous sommes satisfaits. Sous point 4.4. de la convention nous lisons : "La commune et le canton s'engagent par ailleurs à prendre en charge, en fonction de la situation de droit et des intérêts prévalant alors, les coûts proportionnels du renouvellement des installations à l'expiration de leur durée de vie." Le Conseil municipal a-t-il évalué cette hypothèse et obtenu des CFF des renseignements plus précis sur les investissements supplémentaires à prendre en charge par la commune durant les 25 ans de la convention ?"

M. Stéphane Boillat, maire : "De manière générale et dans son principe, il est prévu que les CFF seront propriétaires du quai avec ses équipements, de la marquise et du passage inférieur sous la voie. La commune sera propriétaire du chemin de l'accès Ouest (liaison à l'Ouest du quai et de la route cantonale, donnant accès à l'ancien Asile), des rampes d'accès Nord et Sud, des escaliers, des murs de soutènement de ces installations, et des chemins entre la route cantonale et la halte CFF et entre la rue de la Clef et la halte CFF. Les chemins d'accès entre la rue de la Clef et la route cantonale font donc partie du projet. Cela fait qu'ils sont subventionnés et c'est un point favorable à la commune. Le petit entretien de la halte (nettoyage, déneigement, vandalisme, graffitis, fourniture des lampes et du courant électrique) sera assuré par les CFF, tandis que la commune assurera les frais concernant les accès (depuis la route cantonale et depuis la rue de la Clef). En principe le sous-voie aura une durée de vie de 100 ans. Les frais de remise en état du sous-voie, et des équipements propriété de la commune, ou leur renouvellement en cas de durée de vie inférieure à 25 ans, seront à charge de la commune et les CFF participeront à raison de 10 %. Concernant les amortissements et les intérêts annuels, ils sont compris dans le budget des investissements. N'importe quel crédit implique de tels coûts. Ici, et cela constitue une exception par rapport au traitement usuel des demandes de crédit, ils ont été chiffrés pour permettre la comparaison des coûts entre la halte CFF et un système de transports par bus répondant aux exigences du Plan directeur cantonal. Comme on le sait, la halte CFF présente des coûts d'exploitation inférieurs aux coûts du bus (pour un système de transports par bus répondant aux exigences du Plan directeur), mais exige un investissement de départ plus conséquent. C'est pour permettre une comparaison objective que les coûts des amortissements et des intérêts moyens ont été établis."

M. John Buchs, PLR : "Merci nous sommes satisfaits. La convention à son point 7.7. précise : "Si un projet d'intérêt général communal ou pour les transports publics est mis sur pied, les parties en présence devront définir les intérêts prévalant alors dans une nouvelle convention". Cette clause de la convention est pour le moins surprenante. Le Conseil municipal peut-il garantir que la mise en place éventuelle par bus dans toute la cité et qui pourrait être étendu à Villeret et Sonvilier ne fera pas l'objet d'une opposition, voire d'une interdiction des CFF ?"

M. Stéphane Boillat, maire : "Il n'est évidemment pas possible de donner ce soir une réponse qui engagerait les CFF. Toutefois, une réponse claire est possible. Il ne doit pas y avoir d'opposition entre la halte CFF et la mise en place éventuelle d'un transport par bus. Le Rapport de la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité, qui est le fondement de toutes les démarches, est clair. Je le cite : "Avant de nous autoriser à développer de nouvelles zones à bâtir à l'Ouest de la localité, le canton nous impose, par son Plan directeur, de mettre en place un système de transport public destiné à couvrir ce secteur Ouest de Saint-Imier. Afin de répondre aux exigences du canton de manière économique et rationnelle, il est nécessaire d'utiliser la complémentarité existante entre la halte CFF et le transport par bus. Ainsi, si pour des raisons pratiques et économiques, la réalisation de la halte s'avère nécessaire, il est également indispensable de compléter cette offre par la mise en place d'un transport régulier par bus, éventuellement sur demande, pour couvrir la localité. La commission de l'organisation du territoire et de la sécurité est d'avis que les deux modes de transport, bus et train, sont complémentaires pour répondre aux nécessités et aux besoins de la commune de Saint-Imier". La complémentarité est la clef de voûte de la proposition faite, et c'est cette complémentarité qui doit être mise en œuvre. C'est donc avec cet objectif que l'étude d'un transport de bus interne a été demandée à la Conférence régionale des transports (CRT). La demande présentée à la CRT est libellée ainsi : "La Municipalité de Saint-Imier mène une réflexion complète et cohérente sur sa desserte en transports publics. Cette réflexion est coordonnée avec la mise en place de son nouveau plan d'aménagement local. Un des éléments de cette réflexion porte sur la création d'une halte CFF à l'Ouest de Saint-Imier, point qui fera prochainement l'objet d'une décision définitive. Toutefois, la réflexion menée porte également sur la qualité de la desserte à

l'intérieur du bâti existant. Il faut constater que plusieurs offres de transport existent déjà. Les Chemins de fer du Jura (CJ) offrent des points d'arrêts internes sur leurs lignes intercommunales (Saint-Imier – Tramelan), ainsi qu'une desserte Gare – Hôpital (2 allers-retours quotidien). Quant à la ligne Saint-Imier – Les Savagnières – Chasseral, inscrite à l'horaire, elle est exclusivement supportée par la Municipalité de Saint-Imier, hors revenus voyageurs. Pour les prestations offertes (ligne Saint-Imier – Chasseral; desserte de l'Hôpital), les CJ ont facturé CHF 91'949.50 en 2012. Par ailleurs, compte tenu des besoins de transport, une desserte privée a été mise en place par des entreprises (Nivarox, Straumann et bientôt ETA) sises à Villeret, à la frontière immédiate de notre commune et dont les besoins sont avérés. Les écoles, en particulier le Ceff santé-social, ont dû commander certaines prestations spécifiques. Cependant, toutes ces offres ne permettent pas de parler d'une desserte interne par transports publics. Le Conseil municipal estime que les besoins de desserte interne existent. Il souhaiterait qu'un système de desserte interne, prenant en compte au maximum les offres existantes, présentant le meilleur rapport service à la population/coûts et susceptible d'être rapidement reconnu comme faisant partie de l'offre en transports publics, puisse être étudié." La CRT a répondu positivement à cette demande, et dès que son rapport sera rendu, nous vous en informerons. Dès lors que le projet demandé à la CRT est complémentaire à l'offre existante, et au projet de halte CFF, et qu'il sera susceptible d'être reconnu comme faisant partie de l'offre en transports publics – cela veut dire qu'il serait subventionné –, on ne voit pas quel motif auraient les CFF de s'y opposer. Ce projet ne peut que concourir au développement des transports publics à Saint-Imier, ce qui n'est pas contraire aux intérêts des CFF."

M. John Buchs, PLR : "Merci nous sommes satisfaits. Sous les points 7.5. et 7.6., il est fait mention d'une dénonciation anticipée par la commune ou et le canton ou par les CFF. "Quelles seraient pour la commune les conséquences financières d'une résiliation anticipée de la convention ? Si au contraire les CFF résiliaient la convention, la commune serait-elle remboursée totalement ou partiellement de sa part à l'investissement initial ?"

M. Stéphane Boillat, maire : "L'article en cause règle les effets pour le cas où une partie souhaiterait dénoncer la convention avant son terme ; il ne prévoit pas qu'une dénonciation serait une chose normale entre partenaires. Il s'agit donc d'événements exceptionnels que la convention règle. Si la convention était dénoncée par les CFF, la commune serait remboursée de la valeur résiduelle de l'installation, et elle conserverait le sous-voie et les passages. Si c'était la commune ou le canton qui dénonçaient la convention de manière anticipée, les frais de désinvestissement et de remise en état devraient être calculés et pris en charge par le canton et la commune, après déduction des avantages que les CFF continueraient à retirer de l'installation."

M. John Buchs, PLR : "Je remercie beaucoup M. le Maire. Merci pour la qualité des réponses, la transparence et la rapidité.

Nous regrettons que la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) ait bouleversé le calendrier et précipité les choses. En effet, il aurait été plus logique et cohérent de présenter au Corps électoral le projet de halte CFF et de desserte par bus de la localité, voire des localités voisines en même temps.

Nous avons pris bonne note de l'engagement du Conseil municipal pour présenter dans le meilleur délai le résultat de l'étude de la CRT et le projet qui en découle.

Il ne faut pas oublier que des quartiers comme celui du Soleil, Champs-Meusel, Tivoli, Sébastopol, la rue de La Clef, sont éloignés des commerces et méritent également toute notre attention, avec une population vieillissante. Il faut offrir cette possibilité à notre population d'utiliser ces bus à titre d'essai, puis tirer un bilan.

Je pense ici particulièrement aux mamans avec des poussettes qui doivent parcourir

comme hiver un long chemin depuis ces quartiers éloignés ou/et pentus pour accéder aux commerces. Quant aux personnes âgées, handicapées, bien souvent elles renoncent tout simplement à venir régulièrement au centre de la localité.

Certains habitants qui vivent depuis très longtemps dans notre cité ont parfois l'impression qu'on les oublie : on fait tout pour attirer de nouveaux habitants... . Il faut donc les rassurer par des actes concrets, c'est-à-dire du cœur et du cran afin qu'il fasse toujours bon vivre à Saint-Imier.

Le parti libéral radical approuve la construction de la halte CFF et le crédit de CHF 1'520'000.- qui figure au budget des investissements et son financement par voie d'emprunt si nécessaire. N'étant pas un parti où l'on impose une décision aux membres du groupe, nous demandons le vote au bulletin secret."

M. Francis Daetwyler, SOC : "La procédure d'élaboration et d'approbation de l'aménagement local, Plan de zones, règlement de construction, est quelque chose de complexe. Notre commune, comme toutes les autres, est soumise à certaines exigences de la Confédération et du canton. S'agissant du développement de zones à bâtir, de zones industrielles, et la gestion de la mobilité, je sais que le canton de Berne n'a pas l'exclusivité de ce genre de mesures. Tous les cantons le font et tiennent compte de ces exigences. Je crois qu'il faut aussi se souvenir que la LAT, et on peut en penser ce qu'on veut de cette loi, a été approuvée en votation populaire. Il n'y a pas si longtemps le peuple a aussi approuvé l'initiative Weber sur les résidences secondaires. Je crois qu'il y a une réelle préoccupation au sein de la population suisse d'éviter un développement anarchique des zones à bâtir, un développement qui n'est pas gratuit non plus. Et c'est aussi sur cet angle qu'il faut voir la volonté par différents acteurs de la vie politique au niveau fédéral, cantonal, et communal, d'éviter un étalement des localités, étalement qui n'est pas gratuit en terme d'infrastructures pour nos communes."

Mme Mélanie Erard, présidente : "Nous allons passer au vote. Il y a une demande du parti libéral radical pour le bulletin secret. Voilà comment les choses vont se dérouler. Vous allez recevoir ce magnifique petit bulletin rose. Les conseillers de ville qui acceptent la conclusion de la convention avec les CFF (impliquant un investissement brut maximum de CHF 1'520'000.-, figurant au budget des investissements, des coûts induits annuels maximum de CHF 172'750.-) et son financement par emprunt si nécessaire sont priés d'inscrire : "Oui" sur ce bulletin. S'ils le refusent ils inscrivent : "Non". Et puis, les scrutateurs vont passer avec des urnes. Vous y glisserez votre bulletin plié."

Le vote au bulletin secret se déroule selon la procédure annoncée par Mme la présidente.

Mme Mélanie Erard, présidente : "Résultat du vote :

il a été délivré 25 bulletins,

il y a 25 bulletins rentrés,

il n'y a pas de blanc, ni de nul,

les 25 sont valables,

et au résultat nous obtenons : 21 Oui et 4 Non.

L'objet est accepté."

6. Contrat portant sur la perception d'une contribution à la plus-value, la contribution d'une garantie de disponibilité et le transfert de la réalisation de l'équipement technique de terrains à bâtir et Pacte d'emption entre la Municipalité et le propriétaire de la parcelle n° 374 : décision

Rapport du Conseil municipal :

Selon le nouveau Plan de zones soumis au Conseil de ville (point 7), une nouvelle zone appartenant à un propriétaire privé, d'un total de 18'440 m², sera mise en zone de construction dans le secteur de La Clef. Elle pourra accueillir 21 villas (éventuellement 24, et 18 au minimum). Sur ces 18'440 m², 12'220 se trouvent déjà en zone de construction (toutefois pas en zone adaptée pour la construction de villas) et 6'220 en zone agricole.

Des discussions ont eu lieu avec le propriétaire concerné, afin d'apporter un cadre juridique à certaines problématiques. Il s'agit en premier lieu d'assurer que le terrain en zone de construction soit effectivement mis à disposition de la construction. Lorsque la Municipalité peut acheter le terrain, c'est le cas. Si le propriétaire souhaite assurer les ventes lui-même, il convient alors de prévoir un droit d'emption en faveur de la Municipalité pour le cas où les terrains mis en zone ne seraient pas construits dans un certain délai. Il faut aussi fixer un nombre minimum de parcelles (18 en l'occurrence). Il faut encore examiner la possibilité de voir la collectivité publique participer à sa plus-value en percevant un certain montant. Dans le cas présent, une participation de CHF 15.- par m² se trouvant en zone agricole et mis en zone de construction a été retenue, et répartie sur l'ensemble des terrains concernés (soit CHF 5.- par m²). Enfin, il faut régler la participation financière du propriétaire à la réalisation de l'équipement (conduites, route, éclairage public). Dans le cas présent, la répartition usuelle entre propriétaire et la Municipalité a été reprise.

Les deux contrats remis aux conseillers de ville règlent ces points. Ils ont été signés sous réserve de ratification par le Conseil de ville, puis d'approbation du Plan de zones par l'Oacot. Les garanties (droit d'emption) et la participation à la plus-value représentent une certaine nouveauté pour la Municipalité ; toutefois, elles s'inscrivent dans les tendances actuelles, pour certaines reprises par la nouvelle LAT. Concernant la répartition des coûts, ils reprennent la pratique.

En principe, aucune nouvelle zone ne devrait être mise en zone de construction sans que de tels accords soient passés. C'est la raison pour laquelle ces accords sont soumis pour ratification préalablement à l'adoption du nouveau Plan de zones. Si la ratification était refusée, il faudrait alors, logiquement, supprimer du nouveau Plan de zones les mises en zones correspondantes. Pour les autres secteurs, des négociations sont en cours, et il conviendra d'obtenir un accord de principe sur les éléments essentiels (garantie de la mise à disposition) avant la séance du Conseil de ville du 15 août 2013.

Sur préavis unanime de la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité, et de la commission des finances, à la majorité, le Conseil municipal, unanime, recommande au Conseil de ville la ratification des contrats passés avec le propriétaire de la parcelle n° 374.

Ouverture de la discussion :

Mme Nicole Leblois, AJU : "Si la qualité de vie, l'offre culturelle, sportive et de formation, les mesures de développement hors pair, le dynamisme de Saint-Imier, sont reconnus à leur juste valeur, le manque de terrains à construire revient dans les discussions de manière récurrente. Ce problème non négligeable peut maintenant trouver une solution par la mise en zone adaptée à la construction de villas, d'un terrain de 18'440 m² situé dans le secteur de La Clef et appartenant à un propriétaire privé. Les contrats passés avec le propriétaire de la parcelle accordent des garanties suffisantes. Aussi, pour cette raison, pour le développement futur de Saint-Imier, la fraction alliance jurassienne recommande leur ratification, et remercie le Conseil municipal de l'énergie dépensée pour mener à bien cet important dossier."

M. Michel Bastardoz, SOC : "La fraction socialiste a étudié avec intérêt ce dossier. Nous

sommes d'accord avec tous les points de ce contrat entre la commune et le propriétaire de la parcelle n° 374. Nous déplorons, au vu de l'urgence de pouvoir proposer des terrains à bâtir dans notre commune, le délai possible de 3 ans si le propriétaire n'est pas pressé de mettre en vente les parcelles. Je pense aussi que pour une prochaine fois si l'on pouvait acheter le terrain avant de dézoner ce serait aussi très bien. Malgré ces deux bémols, la fraction socialiste accepte ce contrat."

M. John Buchs, PLR : "Nous avons deux questions. Avons-nous un devis estimatif pour le coût de la viabilisation de cette parcelle (devis estimatif total) ? Si oui, quelle serait la part, si l'on vend tous les terrains, à charge de la commune ?"

M. Stéphane Boillat, maire : "Pour répondre à M. Michel Bastardoz, SOC, je peux dire que la question de la vente a été présentée. Le propriétaire a souhaité vendre et équiper lui-même, raison pour laquelle ces actes ont dû être passés. Quant aux questions de M. John Buchs, PLR, une estimation sommaire, ou rapide, des coûts a été effectuée. Les coûts de viabilisation de détail des parcelles y compris réalisation de la route, éclairage, eaux propres, eaux usées, PGEE, électricité, sont estimés à 32.- par m² à charge de la commune, et à 30.- par m² à charge du propriétaire. La répartition de ces coûts d'équipement se fait selon ce qui a été pratiqué à Saint-Imier dans d'autres secteurs. Je pense aux Chenevières, ou Tivoli Est. C'est un modèle qui a été simplement repris."

M. John Buchs, PLR : "Merci pour les informations. Nous ne donnons pas de préavis mais demandons le bulletin secret."

Mme Mélanie Erard, présidente : "Très bien. Vous savez maintenant comment cela se passe. Allons-y."

Le vote au bulletin secret se déroule selon la procédure annoncée par Mme la présidente.

Mme Mélanie Erard, présidente : "Le dépouillement a été effectué. Résultat du vote :

25 bulletins ont été délivrés,

25 bulletins sont rentrés,

Il y a 1 blanc, et puis 18 Oui et 6 Non.

Ce point est donc accepté."

7. Plan de zones communal et Règlement de construction y relatif : décision

Rapport du Conseil municipal :

La nouvelle réglementation de construction et le nouveau Plan de zones ont fait l'objet d'une étude attentive et détaillée, menée depuis 2010. La nouvelle réglementation comprend les adaptations nécessaires aux diverses règles cantonales et fédérales entrées en vigueur depuis que la réglementation communale avait été adoptée en 1994. C'est une évolution nécessaire. Elle fixe en outre les grandes lignes du développement communal en termes de zones à bâtir. Compte tenu de l'ensemble des impératifs à prendre en compte, le développement à l'Ouest marque une priorité.

Du point de vue financier, il faut rappeler que toute extension des zones de construction s'accompagne de la réalisation des infrastructures générales nécessaires. La concentration à l'Ouest limite certes les frais, mais elle ne les exclut pas. En particulier, à la participation usuelle de la Municipalité dans la réalisation de l'équipement de détail, s'ajouteront les

renforcements ou remplacement rendus nécessaires par le développement des réseaux. Les infrastructures de la rue de la Clef nécessitent déjà des rénovations, et l'établissement de nouvelles zones exigera de procéder à ces équipements.

Il faut cependant aussi mentionner que certains effets de la nouvelle réglementation seront favorables : ainsi, s'agissant des zones de construction, le terrain propriété de la Municipalité juste à l'Est de la zone industrielle de la Clef, au Nord de la chaussée, pourra accueillir des villas, et pourra, de ce fait, être également vendu. L'ancien asile (Ceff santé-social) sera en zone d'activités, ce qui rendra plus facile une nouvelle affectation de ce bâtiment communal, actuellement en zone d'utilité publique, si cela devait s'avérer nécessaire à moyen terme.

Sur préavis unanime de la commission d'organisation du territoire et de la sécurité, le Conseil municipal, unanime, recommande l'approbation du règlement de construction et du Plan de zones soumis.

Ouverture de la discussion :

M. Raymond Glück, chef du département de l'organisation du territoire et de la sécurité : "Dernièrement, le Conseil municipal vous a fait parvenir un courrier. Ce courrier vous propose d'adopter quatre amendements au Plan de zones communal qui vous est soumis ce soir. Cependant, il faut reconnaître qu'il n'était pas du tout aisé de comprendre la formulation et l'explication des amendements n° 2 et n° 3. Je vais donc essayer maintenant de clarifier ces deux points. Ces deux amendements concernent les sites marécageux, en particulier celui des Pontins. Vous vous souvenez qu'il y a quelques temps, votre conseil a dû se prononcer sur le plan d'affectation des sites marécageux d'importance nationale (La Chaux d'Abel et Les Pontins). Par souci d'équité de traitement de tous les citoyens de Saint-Imier, votre conseil a alors refusé le document proposé par le canton et a demandé une modification de son règlement. Aujourd'hui, cette procédure est encore en cours. Or, le nouveau Plan de zones communal est tenu d'informer de l'existence des réserves naturelles et des sites marécageux situés sur notre territoire. A travers ces deux amendements, nous vous proposons donc que l'information soit donnée de la manière suivante :

- L'amendement n° 3 vise à supprimer toute référence relative aux sites marécageux dans le règlement municipal.
- L'amendement n° 2 propose de n'indiquer sur le Plan de zones communal que le périmètre des réserves naturelles et que le périmètre des sites marécageux, et que chaque périmètre porte la mention "à titre d'orientation".

Donc par ce biais, on indique qu'il y a quelque chose, mais on renvoie à la réglementation spécifique pour connaître le détail de l'objet. Cette manière d'opérer présente l'avantage de dissocier complètement les deux procédures en cours, celle du Plan de zones communal et celle du plan d'affectation des sites marécageux. Ceci va bien évidemment dans le sens donné par la prise de position de votre conseil lors du débat sur les sites marécageux."

M. Thierry Egli, AJU : "Pour faire court, la nouvelle réglementation qui nous est proposée simplifie les règles et donne une plus grande flexibilité sur certaines zones (Ceff santé-social, ancien manège, abattoir). Cette dernière remplacera le règlement de construction très complexe et parfois "surréglementé" et donnera aux maîtres d'œuvres, aux architectes et aux autorités une plus grande marge de manœuvre pour leurs projets. L'accent sera mis également sur la densification de l'espace bâti. Le dernier élément tient dans l'extension de zones. Ce Plan de zones prend évidemment en compte les inventaires fédéraux et cantonaux. A ce propos, nous relevons dans l'inventaire fédéral ISOS des sites construits portant sur tout le territoire national (un cas unique au monde), cette remarque sur Saint-Imier : "Saint-Imier est classé comme village urbanisé d'importance nationale. [...] Les qualités spatiales prépondérantes sont dues à la structure compacte et rigoureusement tramée des constructions qui a pour effet une définition claire des espaces sur rue et sur les

places, et laisse apparaître de nombreuses percées et perspectives marquantes. Saint-Imier est l'un des meilleurs exemples pour les principes de l'urbanisme jurassien du XIX^{ème} siècle". Cet inventaire qualifie également l'urbanisme de Saint-Imier "d'unique en son genre dans le canton de Berne. [...] En plus de sa collégiale romane, le site offre une substance construite d'une valeur exceptionnelle". Le règlement communal tient compte des valeurs limites du degré de sensibilité au bruit, de la conservation du site bâti, des monuments historiques, de la protection de la nature et du paysage, des dangers. La fraction alliance jurassienne, à l'instar de la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité et du Plan directeur cantonal, note que notre commune est un centre régional d'importance cantonale et un pôle de développement économique. Les trois trains de mesures proposés sont importants. Nous pensons à la réhabilitation du centre, à la mobilisation des réserves de terrains à bâtir et à la définition de secteurs de développement à moyen et long termes. Si les besoins en zones à bâtir pour les activités économiques semblent suffisants pour les quinze ans à venir, les besoins pour les terrains destinés à l'habitation sont d'environ quatorze hectares. La fraction alliance jurassienne vous propose de remplacer la réglementation actuelle, soit le Plan de zones, le Plan de zones de protection, le règlement communal sur les constructions et autres plans de quartier, le plan d'alignement, le plan de lotissement, le plan de la voirie par cette nouvelle réglementation de construction et le nouveau Plan de zones. Merci d'approuver le Plan de zones communal et le règlement de construction y relatif."

M. Eric Achermann, PLR : "Le parti libéral radical a pris connaissance avec un vif intérêt du projet de règlement municipal de l'affectation du sol et de construction. C'est un travail de "titan" qui a été accompli par les personnes concernées et en particulier par la commission de l'organisation du territoire et de la sécurité. Aussi, nous tenons à adresser nos vifs remerciements à toutes les personnes concernées. Nous avons également pris connaissance de la lettre du Conseil municipal du 7 août 2013 qui précise les amendements à la révision locale. Afin de pouvoir disposer rapidement de terrains pour la construction de maisons familiales, le parti libéral radical propose au Conseil municipal de continuer rapidement la transaction avec La Roseraie pour l'achat des deux parcelles qui ont une surface, celle du Nord d'environ 6'400 m² et qui permettrait en principe de faire 8 parcelles, soit 8 maisons, et celle du triangle Sud d'une superficie d'environ 2'200 m² qui devrait permettre de construire 2 maisons. Ainsi, notre commune pourrait offrir rapidement, dès l'approbation du plan local par l'Oacot, 10 parcelles pour la construction de maisons familiales. Nous demandons au Conseil municipal de poursuivre les négociations pour l'achat du terrain concerné et d'établir le devis pour la viabilisation des deux parcelles, et de soumettre à notre conseil, voire au Corps électoral, le crédit nécessaire."

M. Stéphane Boillat, maire : "Concernant La Roseraie, j'aimerais vous dire que les contacts sont établis. Nous sommes dans une phase d'étude de l'offre et des prix que nous avons reçus de la part de La Roseraie. Maintenant, nous allons rencontrer La Roseraie afin de finaliser ces démarches."

M. Eric Achermann, PLR : "Merci M. le maire."

M. Francis Daetwyler, SOC : "J'aimerais remercier le conseiller municipal pour la clarification apportée concernant les documents que nous avons reçus plus ou moins à la dernière minute. Effectivement, il nous a semblé que les textes qui nous ont été soumis n'étaient pas d'une clarté aveuglante. On peut même se demander s'il ne manquait pas la version française. Les explications de ce soir ont permis de mieux comprendre les choses. Nos remerciements vont aussi à ceux qui ont travaillé sur ce Plan de zones et règlement de construction. Ce soir, c'est effectivement l'aboutissement d'un travail de très longue haleine. Concernant maintenant les orientations à prendre en matière de développement, notre collègue M. Thierry Egli, AJU, a relevé la qualité de l'urbanisme du centre urbain de Saint-Imier. Nous sommes convaincus qu'au delà de la demande de terrains pour la construction de maisons individuelles, il existe aussi une demande pour des logements de qualité au centre de la localité. Il faut aussi admettre que les quartiers de villas, aux

extrémités de notre village, n'ont pas la même qualité urbanistique que celle du centre de notre commune. Je crois que nous devrions aussi penser aux écoquartiers qui sont quelque chose d'attractif. En conclusion, la fraction socialiste approuvera les documents qui sont proposés.

Mme Mélanie Erard, présidente : "Bien, alors, pour faciliter les choses, je vous propose de voter amendement par amendement, et puis on passera le règlement en revue après."

Il n'a pas d'opposition à cette manière de faire.

1. Suppression du mur en forme de M au nord de la parcelle n° 890.

Au vote, cet amendement est accepté à l'unanimité.

2. Report des seuls périmètres des réserves naturelles des Pontins et de La Chaux d'Abel ainsi que des plans d'affectation des sites marécageux à titre d'orientation au plan des périmètres de protection et ce sans aucune autre indication sur les différents objets protégés.

Au vote, cet amendement est accepté à l'unanimité.

3. Suppression de la mention des hauts marais de la légende du plan des périmètres de protection et de l'article 66 du RAC.

Au vote, cet amendement est accepté à l'unanimité.

4. Suppression de la parcelle 396 de la zone à bâtir.

Au vote, cet amendement est accepté à l'unanimité.

Mme Mélanie Erard, présidente : "Parfait. On passe maintenant au gros morceau, le règlement. Je vous propose pour simplifier les choses, de vous indiquer le numéro de la page du règlement. Vous intervenez au besoin."

M. John Buchs, PLR : "Mme la Présidente, si l'on considère que tous les préavis ont été donnés par les partis, je ne sais pas si mes collègues revendiquent encore le fait que le règlement soit traité article par article."

Mme Mélanie Erard, président : "C'était juste pour une question de transparence. Si les partis sont d'accord, nous pouvons voter directement le texte dans son entier."

Il n'y a pas d'opposition à voter directement le texte dans son entier.

Au vote, le Plan de zones communal et Règlement de construction y relatif, avec les amendements qui viennent d'être acceptés, sont acceptés à l'unanimité.

Mme Mélanie Erard, président : "Merci M. John Buchs, PLR, nous venons de gagner un temps considérable."

8. Nomination d'un membre au sein de la commission des finances en remplacement de M. Markus Leuenberger, démissionnaire

M. Thierry Spring, PLR : "Le parti libéral radical vous propose M. Yves Mathys."

Au vote, M. Yves Mathys est nommé à l'unanimité.

9. Motions et interpellations

Mme Mélanie Erard, présidente, indique ne pas avoir reçu de motion. Il y a deux interpellations qui ont d'ores et déjà été déposées. La parole est donnée au parti libéral radical.

Mme Talika Gerber, PLR : "Lors du violent orage du jeudi 20 juin 2013, en fin de journée, plusieurs commerces de la rue Francillon ont subi d'importants dégâts d'eau et du matériel a été détérioré, voire détruit. Bien que les assurances prendront en charge le sinistre, le parti libéral radical souhaite savoir si :

1. La suppression des bordures de trottoirs dans le cadre du nouvel aménagement de la rue principale peut être une cause de l'inondation des locaux.
2. Si la réponse est positive quelles mesures le canton prendra-t-il pour éviter de nouveaux dégâts à l'avenir.

La question a été adressée par lettre par le parti libéral radical au Conseil municipal en date du 23 juin 2013, nous attendons en conséquence une réponse circonstanciée."

M. Michel Jeanneret, chef du département de l'équipement : "Dans le cadre du nouvel aménagement de la route cantonale H30 à travers Saint-Imier, le projet prévoit effectivement que les bordures initialement présentes (environ 7-8 cm de hauteur) soient remplacées par des bordures inclinées de 4 cm de hauteur. Toutefois plusieurs remarques doivent être faites à ce sujet :

1. En raison du mauvais état de la chaussée et des trottoirs avant le début des travaux, la majorité des bordures était fortement enfoncée et n'offrait aucune protection contre les eaux de ruissellement.
2. Le niveau arrière des trottoirs n'a pas été modifié, c'est important, et le dévers de celui-ci est toujours d'une hauteur équivalente et dirigé côté chaussée.
3. Le nombre de dépotoirs de route a été augmenté par rapport à la situation antérieure aux travaux.
4. Des caniveaux avec grilles en fonte ont été ajoutés sur une longueur d'environ 35 m de chaque côté de la route dans le secteur connaissant des problèmes de flaques en raison de la présence d'un point bas et de la faible pente de la route, soit à la rue Francillon, devant les bâtiments n° 22 et n° 24.
5. Devant le bâtiment n° 22, un caniveau fendu a également été posé à l'arrière du trottoir.

On le constate, le projet ConviviaCité a veillé, et veillera, également aux capacités d'évacuation des eaux de pluie. On relèvera par ailleurs que d'autres mesures ont également été prises. Par exemple, le long des Places du Marché et du 16 Mars, des caniveaux avec grille ont été installés; de la sorte, en hiver, l'eau qui s'écoule des tas de neige, pour autant qu'ils soient mis aux bons endroits, s'évacuent directement et ne forment plus, au soir, des plaques de glaces qui transforment les trottoirs en patinoire. Il en va de même dans les intersections grâce aux trottoirs continus. Le confort et la sécurité des utilisateurs sont ainsi considérablement améliorés. Mais toutes mesures, il faut le préciser, ne peuvent pas être totalement efficaces en cas d'événement exceptionnel. C'est ce qui s'est passé le 20 juin

2013, avec d'ailleurs des dommages bien plus conséquents ailleurs. Lors de cet événement, des trombes d'eau sont tombées en même temps que de la grêle. Cette grêle a obstrué les orifices d'évacuation, bien plus nombreux qu'avant les travaux, et l'eau a pu causer des inondations. C'est la présence de grêle et d'une quantité d'eau inhabituelle qui explique les dégâts constatés le long de la Grand-Rue. Cet événement est regrettable mais il reste exceptionnel et ne remet pas en cause les aménagements construits ou envisagés."

Mme Talika Gerber, PLR : "Nous sommes satisfaits de la réponse."

M. John Buchs, PLR : "Le parti libéral radical en a ras-le-bol des dégâts aux biens d'autrui. Lundi 12 août 2013, entre 19 h 00 et 21 h 00, deux voitures parkées sur le parc communal à la rue du Collège, dont les propriétaires sont dans cette salle, ont subi d'importants dégâts, de l'ordre de CHF 6'000.-. Des voyous ont jeté des pierres sur le capot et les pare-brise des deux voitures. Les pare-brise des deux voitures ont été cassés. D'importants dégâts ont été constatés sur le capot. Des pierres ont été utilisées pour commettre ces dégâts. Plainte a été déposée auprès de la police cantonale par les propriétaires. Le parti libéral radical en ras-le-bol des incivilités et des dégâts aux biens d'autrui par quelques voyous. Etant déjà intervenu à plusieurs reprises sur le sujet, nous demandons au Conseil municipal de nous indiquer :

1. Quelles mesures seront prises pour faire respecter l'ordre pendant la journée et en soirée sur la place de jeu de l'Esplanade des collèges ?
2. Ne faut-il pas mettre "à ban" l'accès aux jardins publics et à la place de jeu de l'Esplanade des collèges, ainsi qu'aux tables et parasols de la Place du Marché après 22 h 00 ?

En ce qui concerne la place de jeu de l'Esplanade des collèges, le repos nocturne des habitants du voisinage est fortement perturbé depuis plusieurs semaines par le bruit excessif de quelques sans-gêne. Des habitants ont quitté, l'année passée par exemple, le quartier ne supportant plus les nuisances."

M. Stéphane Boillat, maire : "Le Conseil municipal déplore les actes de vandalisme et les comportements incriminés. De gros efforts sont faits pour offrir des infrastructures et des lieux publics accueillants, mais on constate, avec une hausse les derniers mois, des actes de vandalisme à la hausse. Ce n'est sans doute pas propre à notre commune; des contacts avec des collègues démontrent qu'il s'agit presque d'un fait de société. Comment s'y prendre ? Il n'y a sans aucun doute pas de solution miracle, mais des pistes à explorer. En premier lieu, chaque fois que des dommages sont constatés, plainte pénale est déposée. Suite à ces plaintes, certains auteurs ont été retrouvés et la justice a prononcé des condamnations. Il faut rappeler que les communes ont, en termes de compétences policières, des compétences très limitées. Elles ne peuvent que sanctionner les véhicules à l'arrêt. Cela implique que les communes peuvent organiser de la présence pour surveiller et par ce biais contrôler la situation; toutefois la collaboration de la police cantonale est nécessaire, car c'est elle seule qui peut sanctionner. Une présence régulière est organisée par la commune et confiée à des agents privés. Des heures sont également commandées à la police cantonale, en complément. La surveillance avait été très importante, et donc coûteuse l'année passée, et elle a été un peu réduite cette année, pour essayer de respecter le budget. La question d'un renforcement devra être examinée; de même, il faudra aussi examiner la forme de la surveillance, afin de voir si un autre biais que le recours à une société privée peut-être envisagée et déboucher sur plus de présence. D'autres axes d'intervention doivent aussi être considérés. Une présence sur place de l'Espace Jeunesse d'Erguël a ainsi été demandée par le Conseil municipal, lorsque l'on a constaté une hausse de ces cas d'incivilité. Nous souhaitons que cette forme d'intervention puisse également être testée. A ce stade, la mise à ban n'a pas été étudiée. Si elle peut résoudre des problèmes dans un lieu donné, à condition que son application puisse être surveillée, elle peut aussi se solder uniquement par un déplacement des problèmes. La problématique est délicate. Nous

rencontrons mi-septembre, sauf erreur, la police cantonale. Nous allons évoquer avec elle ce sujet pour trouver les meilleures solutions à ces problèmes."

M. John Buchs, PLR : "Merci M. le maire. Il est clair que nous n'attendions pas ce soir que l'on nous dise qu'on allait faire une mise à ban. Mais c'est une solution. Je constate dans la déclaration qu'il y a deux éléments positifs : un renforcement de la surveillance, ainsi que l'action de l'Espace Jeunesse d'Erguël qui pourrait jouer le rôle de "grand frère". J'aimerais vous rappeler également que dans des mégapoles ou des villes d'une certaine importance, les parcs publics sont fermés à 20 h 00 ou 22 h 00 au plus tard. Si l'on doit arriver à ceci pour avoir une meilleure image, mais aussi pour protéger la qualité de vie des concitoyens, il faut le faire. C'est difficile à accepter. Vous sortez d'une séance et vous constatez que le pare-brise de votre voiture a été cassé. C'est un choc. Il faut également voir tout ce qui en découle. Il faut aller déposer plainte, prendre contact avec l'assurance, faire le devis à la carrosserie, laisser sa voiture quelques jours à la carrosserie. Ceci est difficile à accepter, et cela peut nuire à la qualité de vie dans notre commune. J'ai pris bonne note et je remercie le Conseil municipal de ne pas faire preuve de trop d'angélisme dans ce genre d'affaire."

10. Réponses aux motions et interpellations

Il n'y a pas de réponse aux motions et interpellations.

11. Petites questions

M. Michel Bastardoz, SOC : "J'ai constaté qu'au Sud du jardin de l'école de musique les arbres ont dû être coupés. J'aimerais attirer votre attention sur les murs et piliers de ce jardin. Ils ressemblent à la Tour de Pise. Ils penchent dangereusement. Je vous rappelle que c'est un endroit où il y a énormément d'élèves, puisque c'est le Nord du collège. Est-il possible de faire quelque chose. Chaque fois que l'on passe devant, on se dit : "Ce n'est pas possible, je n'ai rien vu et je vois quand même tout de travers."

...rires...

M. Raymond Glück, chef du département de l'organisation du territoire et de la sécurité : "Nous allons transmettre cette petite question à la police des constructions qui se chargera de la traiter."

M. Michael Oppliger, AJU : "Les habitants de notre commune m'ont confié leurs craintes concernant la hauteur des barrières qui entourent la Collégiale du côté de la route principale. En effet, ces dernières sont relativement basses et certains citoyens craignent qu'un accident ne survienne. C'est pourquoi, nous aimerions savoir si la hauteur répond aux normes en vigueur."

M. Stéphane Boillat, maire : "Nous répondrons à cette petite question technique lors de la prochaine séance."

12. Réponses aux petites questions

Il n'y a pas de réponses aux petites questions.

13. Divers et imprévu

Il n'y a pas de Divers et imprévu.

La parole n'étant plus demandée, la séance est levée à 20 h 47.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE
La présidente : Le vice-chancelier :