

**Séance du Conseil de Ville  
du 28 avril 2008 à 19 heures  
Salle du Conseil de Ville - Procès-verbal no 14 / 2008**

1. Communications
2. Appel
3. Questions orales
4. Promesse d'admission à l'indigénat communal de :  
- Mme Besjana DOMAQL
5. Présentation du projet d'agglomération de Delémont
6. Crédit de Fr. 600'000.- permettant le financement des mesures urgentes de la carte des dangers crues de la Sorne
7. Développement de la motion 5.02/08 - "Des transports publics au Cras-des-Fourches le samedi", PDC-JDC, M. André Ackermann
8. Divers

## 1. **COMMUNICATIONS**

**Mme la Présidente** ouvre la séance et salue les membres présents. Elle indique que dans le cadre d'une enquête menée par l'Université de Zurich auprès des parlementaires locaux de plusieurs pays européens, les conseillers de ville titulaires recevront prochainement un questionnaire à compléter. Elle les remercie de réserver bon accueil à ce document.

## 2. **APPEL**

46 membres sont présents.

Mme Sylvianne **Mertenat**, présidente, M. Hubert **Crevoisier**, 1<sup>er</sup> vice-président, Mme Béatrice **Müller**, 2<sup>ème</sup> vice-présidente, M. Sébastien **Lapaire**, scrutateur, Didier **Nicoulin**.

### ***Conseil de Ville***

Mme, M., André **Ackermann**, Philippe **Ackermann**, Dominique **Baettig**, Jeanne **Boillat**, Yves **Bregnard**, Mehmet Ali **Celik**, Pierre **Chételat**, Francine **Chollet**, Jean-Bernard **Deillon**, Yeter **Dincarslan-Ucar**, Françoise **Doriot**, Joëlle **Fasano**, Christian **Frésard**, Jean-Yves **Gentil**, Max **Goetschmann**, Marie-Claire **Grimm**, François **Klopfenstein**, Isa **Kuçi**, Julien **Lesniak**, Christel **Lovis**, Jean **Parrat**, Yvonne **Plumez**, Francesco **Prudente**, Rita **Rais**, Marie-Anne **Rebetez**, Jean-François **Rossel**, Philippe **Rottet**, Romain **Seuret**, Mehmet **Suvat**, Clara **Thentz**, Pierre **Tschopp**, Pierre-Alain **Voisard**.

### Sont excusés et remplacés

M. Yves Aubry est remplacé par M. Pascal **Schaffner**  
Mme Sabine Jaquet est remplacée par M. Marco **Lorenzini**  
M. Pascal Mertenat est remplacé par Mme Anne **Froidevaux**  
M. Félix Vazquez est remplacé par M. Jude **Schindelholz**  
M. Anselme Voirol est remplacé par M. Alain **Voirol**  
M. Christian Gugger est remplacé par M. René **Glauser**  
M. Giuseppe Natale est remplacé par Mme Esther **Gelso**  
Mme Régine Ramseier est remplacée par M. Grégoire **Monin**  
Mme Anne Seydoux est remplacée par M. Didier **Schaller**

### Sont excusés

M. David Asséo

M. Douglas Harris  
 M. Besim Hoxha  
 Mme Juliette Kohler  
 Mme Lucie Wicht

### **Conseil communal**

- M. Gilles **Froidevaux**, maire
- M. Pierre **Brulhart**, Département de l'énergie et des eaux
- Mme Patricia **Cattin**, Département de la culture et des sports
- Mme Françoise **Collarin**, Département des finances et des écoles
- M. André **Parrat**, Département des travaux publics
- M. Josy **Simon**, Département des affaires sociales, de la jeunesse et du logement
- Mme Renée **Sorg**, Département de l'urbanisme et de l'environnement

### **Chancellerie communale, huissier**

Mme Edith **Cuttat Gyger**, chancelière communale  
 Mme Nadia **Maggay**, vice-chancelière communale  
 M. Gilles **Loutenbach**, huissier

## **3. QUESTIONS ORALES**

**M. Didier Nicoulin**, CS•POP, relève le nouveau bâtiment métallique vitré construit dans le secteur sud-ouest de l'enceinte de la Blancherie, portant le logo des SRD, qui ne figurait pas dans le crédit-cadre relatif à l'entretien du Centre sportif. M. Nicoulin s'interroge sur l'affectation de cette construction et souhaite savoir comment les aménagements sont financés, d'autant que l'utilisation du stade pour accueillir les matches de Challenge League est incertaine et que le maintien de l'équipe delémontaine dans cette ligue n'est pas sûr.

**Mme Patricia Cattin** indique qu'il s'agit de la cantine VIP, réalisée et entièrement financée par les SRD, suite à un permis de construire octroyé par la Municipalité.

**M. Didier Nicoulin** est satisfait.

**M. Philippe Rottet**, UDC, revenant sur la réouverture des toilettes publiques de la gare, fermées à la suite d'actes de vandalisme répétés, estime que ces lieux doivent être sécurisés. Aussi, il demande au Conseil communal s'il a envisagé l'installation de caméras, à l'instar de certains magasins.

**M. André Parrat** indique que deux options sont prévues pour l'aménagement des toilettes de la gare. L'une consiste à rénover les locaux actuels, situés au sous-sol, pour un montant de quelque Fr. 25'000.-, l'autre prévoit l'installation des toilettes sur le quai 1, comme c'était le cas antérieurement, sans problèmes particuliers. Le choix semble se porter vers cette seconde variante, même si les résultats officiels des récentes négociations avec les CFF ne sont pas encore connus. Toutefois, M. Parrat indique que la proposition de M. Rottet n'a pas été examinée.

**M. Philippe Rottet** n'est pas satisfait.

## **4. PROMESSE D'ADMISSION À L'INDIGÉNAT COMMUNAL**

**M. le Maire** indique que cette requête a été examinée par les services communaux et cantonaux concernés et qu'elle n'appelle aucun commentaire particulier. En conséquence, il invite le Conseil de Ville à accepter ce dossier.

### **Mme Besjana DOMAQI**

**DECISION** : la promesse d'admission à l'indigénat communal de Mme Besjana DOMAQI, ainsi que l'arrêté y relatif, sont acceptés à la majorité évidente, sans avis contraire.

## 5. PRÉSENTATION DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT

**M. le Maire** indique que le groupe de pilotage de l'agglomération a présenté un exposé auprès de l'ensemble des communes membres (Châtillon, Courroux, Courrendlin, Courtételle, Delémont, Develier, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières et Vicques, ce qui représente 24'000 habitants) en compagnie de M. Henri Erard, secrétaire général de la Région Jura, qui a reçu un mandat du Canton et des communes de l'agglomération pour soutenir les travaux en cours.

M. le Maire informe que la politique fédérale des agglomérations se fonde, entre autres, sur la Loi du 6 octobre 2006 relative au fonds d'infrastructure. 50 agglomérations sont concernées, dont celle de Delémont, du reste la plus petite. Le but de la politique des agglomérations consiste à garantir une vision globale du développement durable de l'agglomération et à constituer une plate-forme pour la collaboration dans l'agglomération. Trois objectifs ont été fixés par la Confédération :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à leurs habitants ;
- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations grandes, moyennes et petites aux fonctions diverses travaillant en complémentarité dans un esprit de coopération ;
- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement vers l'intérieur, en vue notamment d'une organisation rationnelle des infrastructures.

M. le Maire précise que le fonds d'infrastructure, en vigueur depuis 2008, dispose de 3.44 milliards de francs. L'année prochaine au plus tard, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un programme de cofinancement des projets d'agglomération et les premières aides financières seront versées dès 2011. A noter qu'elles s'élèveront au maximum à 50 % des coûts imputables et que chaque projet recevra une enveloppe financière pour quatre ans. M. le Maire met en exergue le fait qu'à la conclusion de la convention de financement, les mesures devront être prêtes à être réalisées et leur financement garanti. Il indique également qu'outre le respect des objectifs précités, l'examen des projets par la Confédération se base sur la coordination entre le développement de l'urbanisation et la planification globale des transports, de même qu'avec le plan directeur cantonal, récemment approuvé par le Parlement jurassien.

M. le Maire précise que le plan directeur cantonal a mis l'accent sur le rôle particulier de Delémont, estimant que la ville, par sa position sur les réseaux de transports routier et ferroviaire, constitue le point d'ancrage du Canton au réseau des villes suisses. L'attractivité du Canton doit s'appuyer sur la proximité de Delémont avec les grands centres urbains voisins, ainsi que sur sa dynamique démographique et économique. Cette situation présente toutefois le risque que les infrastructures dans une ville sans projet de développement ni projet de territoire la vident, accentuant par là-même la dépendance du Jura vis-à-vis de l'extérieur. L'agglomération de Delémont est responsable envers la communauté cantonale et l'enjeu réside dans la réussite simultanée des infrastructures et du développement. M. le Maire souligne que l'alliance de dix localités jurassiennes, du Canton et de la Confédération autour d'un projet commun de développement durable répond aux préoccupations actuelles, aux besoins de la société et aux interrogations sur l'avenir du Canton dans son ensemble.

M. le Maire relève l'approbation de ce projet par le Canton, qui l'a inclus dans son programme de législature. Cette autorité s'est engagée à soutenir la réalisation d'infrastructures, selon les moyens qui lui seront octroyés, et à promouvoir les buts et orientations. M. le Maire rappelle que le Service cantonal de l'aménagement du territoire a été l'initiateur et le porteur du projet. A l'avenir, il assurera le suivi du projet d'agglomération ainsi que la coordination avec la Confédération.

**Mme Renée Sorg** présente le volet "Transports et mobilité" du projet d'agglomération, réalisé sur la base d'un rapport en 2004 sur le concept global des transports. Il a été suivi d'ateliers publics sur les thèmes de transports publics, territoire, mobilité douce et espaces publics et a abouti à la stratégie d'agglomération intitulée "Vivre la ville à la campagne", présentée à la Confédération à fin 2007. Mme Sorg indique que les documents relatifs à ce projet peuvent être téléchargés sur internet ([www.jura.ch/agglo](http://www.jura.ch/agglo)) ou fournis par la Chancellerie communale. Le rapport de novembre 2004, présentant une analyse de la

situation, en mettant en évidence les enjeux et les objectifs à poursuivre, a servi de base à l'étude. Il a conduit à l'élaboration de la stratégie d'agglomération, qui fait état du développement souhaité par les dix communes et le Canton, après deux ans de concertation et de coordination. De plus, le programme d'agglomération a également été créé ; il contient les mesures à prendre dans les domaines des infrastructures et de l'urbanisation, en fixant les priorités et délais de réalisation, les coûts et leur répartition entre parties. Une charte de l'agglomération a également été créée, définissant les actions communes quant à la coordination entre urbanisation et transports.

Mme Sorg souligne l'atout de l'agglomération de Delémont, qui réside dans son cadre de vie caractérisé par la proximité entre ville et campagne. L'enjeu premier consiste à rester ville, tout en renforçant ses fonctions urbaines, ses équipements et ses services régionaux. Le second enjeu concerne la capacité à demeurer campagne, en préservant et en valorisant le paysage et le patrimoine, tout en intégrant le développement futur. Les objectifs consistent à préserver la qualité de vie, affirmer Delémont en tant que point d'ancrage du Canton au réseau des villes suisses et renforcer l'attractivité extérieure de l'agglomération pour dynamiser le développement régional, entre autres. Mme Sorg relève la nécessité actuelle de développer l'attractivité et la compétitivité de chaque territoire, ce qui induit une coopération sur la répartition des tâches en matière d'aménagement du territoire, selon une vision partagée. Dans ce domaine, les points suivants ont été traités :

- le réseau des villes, les fonctions de centre et de réseau ;
- les transports publics et le stationnement ;
- les mobilités douces (la marche à pied et le vélo) ;
- les activités économiques et les emplois ;
- les services (offre commerciale, services publics) ;
- l'habitat et le logement ;
- le paysage et la nature (patrimoine).

Mme Sorg présente le schéma du futur réseau des transports publics, dont dépendent d'autres domaines de l'agglomération. A titre d'exemple, elle indique que les futurs secteurs à bâtir, zones d'activités, centres commerciaux, écoles et centres de soins, seront aménagés à proximité de lieux desservis par les transports publics. Dans ce contexte, les nouvelles routes traversant les villages devront en tenir compte, notamment en améliorant la sécurité des accès par les mobilités douces et la sécurisation des arrêts de bus. Toutefois, l'offre des transports devra être améliorée afin d'encourager les habitants à les utiliser, ce qui réduira les nuisances dans les centres. Ainsi, deux voire trois bus par heure aux heures de pointe sont envisagés, de même que l'amélioration de l'image du réseau de bus et le confort des arrêts.

S'agissant de l'urbanisation, Mme Sorg souligne qu'une attention particulière est réservée à la mobilité douce, compte tenu des courtes distances et des nombreux pendulaires entre communes de l'agglomération. Le renforcement des réseaux cyclables sécurisés est l'axe promordial du projet. La fluidification des carrefours par l'accroissement des transports publics et le délestage de certains tronçons routiers sont également prévus, ce qui influence la qualité de vie et la sécurité. Dans sa stratégie d'urbanisation, l'agglomération entend densifier le tissu bâti en localisant de nouvelles zones à bâtir en fonction des équipements locaux, valoriser les arrêts des transports publics, assurer une offre commerciale suffisante et diversifiée pour limiter les déplacements en voiture et favoriser, par l'information et la sensibilisation, les déplacements à pied ou à vélo.

Quant aux investissements prévus, avoisinant 82 millions de francs pour des aménagements prévus de 2011 à 2018, Mme Sorg indique qu'une grande part sera à la charge des communes, avec le soutien du Canton. L'agglomération compte également sur le soutien de la Confédération pour les travaux suivants, exprimés en millions de francs :

- aménagements pour bus et pôle d'échange	7.9
- aménagements ferroviaires	8.1
- aménagements mobilité douce et stationnement vélos	8.3
- centre-ville et traversées de localité	33.6
- aménagements routiers et parkings	24.0

Mme Sorg présente les aménagements prévus dans les différentes localités :

- **Châtillon** : révision partielle du plan d'aménagement, traversée de la localité, itinéraires cyclables en direction de Courrendlin et de Courtételle, amélioration de l'horaire des transports publics (deux courses par heure) ;
- **Courrendlin** : révision partielle du plan d'aménagement, itinéraires cyclables en direction du centre commercial, Châtillon, Delémont, Courroux et de la ZARD, traversée de la localité, amélioration des horaires des transports publics ;
- **Courroux** : réseau des itinéraires cyclables (accès direct à la ZARD, liaison Courroux-Vicques par Bellevie), réaménagement des entrées sud-est et est de Delémont, traversée de la localité, révision du plan d'aménagement, horaire des transports publics (trois courses par heure) ;
- **Courtételle** : réalisation du réseau des itinéraires cyclables régionaux avec accès aux zones d'activités commerciales et aux écoles, aménagement de portes d'entrées et de ronds-points sur la route cantonale, aménagement d'un nouvel arrêt CFF à la Communance et adaptation de la voie ferrée entre Courtételle et Delémont, passage à niveau permettant une cadence à la demi-heure à l'aide du raccordement CJ à Delémont, en cas de prolongement de la ligne de Glovelier à Delémont, passage à niveau dénivelé pour les voitures à la gare CFF, transports publics, adaptation du plan d'aménagement ;
- **Develier** : traversée du village, horaire des transports publics (deux bus par heure), plan d'aménagement local ;
- **Rebeuvelier** : horaire des transports publics, plan d'aménagement local ;
- **Rossemaison** : aménagement de la traversée du village, horaire des transports publics (deux courses par heure), plan d'aménagement local ;
- **Soyhières** : traversée du village, réouverture de l'arrêt CFF, itinéraire cyclable, entrée nord-est de Delémont, horaire des transports publics (deux courses par heure), plan d'aménagement local ;
- **Vicques** : traversée du village, piste cyclable Vicques-Courchapoix, piste cyclable Courroux-Vicques par Bellevie, horaire des transports publics (trois courses par heure aux heures de pointe), plan d'aménagement local.

Pour Delémont, en matière d'infrastructures, le réaménagement du pôle d'échange de la gare routière de Delémont est envisagé, afin d'améliorer le confort des voyageurs et le transbordement sur le train ou le vélo. De plus, un itinéraire cyclable sécurisé entre le nord et le sud de la ville, y compris le franchissement des voies CFF à la gare, est prévu. Mme Sorg souligne que la gare routière demeurera au nord. Toutefois, il a été suggéré d'étudier la possibilité de la déplacer à la Jardinerie ou au parking situé derrière La Poste. Le passage sous-voies pourrait également être élargi pour permettre la traversée des cycles. En outre, un nouvel abri pour deux-roues est planifié à l'ouest de la gare, pour lequel un crédit sera prochainement soumis au Conseil de Ville. Par ailleurs, Mme Sorg indique que l'espace public, le centre ville et le centre gare seront réaménagés au profit des piétons et des cyclistes. Un parking périphérique est également prévu. Mme Sorg espère que ces mesures, relevant de la mobilité douce, feront l'objet d'un subventionnement.

Comme indiqué auparavant, le secteur du Colliard sera réaménagé, en vue d'une modération du trafic et de la sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes. S'agissant des entrées sud-est et est, le réaménagement envisagé vise à sécuriser les cyclistes et améliorer l'insertion des bus dans le trafic, ce secteur étant problématique en raison des deux ronds-points très rapprochés. De plus, un accès cyclable protégé jusqu'à la ZARD est planifié depuis le sud de la gare, passant par le secteur Metfer. Les itinéraires cyclables menant aux secteurs d'activités commerciales et aux écoles sont également prévus, de même que la liaison Delémont-Soyhières, par la rive droite de la Birse, et Delémont-Communance. Un parcours continu et sécurisé de mobilité douce est planifié vers le secteur ouest menant à la zone sports et loisirs, par le chemin Vies-Ste-Catherine. Un nouvel accès aux Prés-Roses est envisagé.

Quant à la traversée de la ville, Mme Sorg indique que ces mesures sont incluses dans les projets de la Vieille Ville et du centre gare. Une route de contournement est également prévue à la Communance, par l'utilisation de la partie est de la piste de chantier et la route d'accès depuis la jonction A16 Delémont-ouest. Deux nouveaux arrêts CFF à la Communance et à la ZARD sont envisagés de même qu'une adaptation de la voie ferrée menant à Courtételle.

S'agissant de l'exploitation des lignes de bus, deux mesures sont prévues, d'une part la réalisation d'une rampe à la rue des Pastourelles pour le passage de la navette, d'autre part un arrêt de bus à la ZARD. Mme Sorg souligne que le territoire est organisé en cohérence avec les transports, à l'image de l'implantation des centres commerciaux. Ainsi, le plan d'aménagement local (PAL) répond aux critères de la Confédération en matière d'urbanisation et de transports publics. En prévision de la révision du PAL, Mme Sorg souligne le souhait du Conseil communal de maintenir, voire renforcer sa politique. Elle relève également que la grande partie des secteurs de la ville sont situés à quelque 300 m d'un arrêt de bus, ce qui démontre une relation optimale entre développement et transports publics.

En dernier lieu, Mme Sorg présente les mesures incombant au Canton. Ce dernier est responsable du réseau des routes cantonales et des itinéraires cyclables ainsi que de leur financement, pour la partie située hors du périmètre bâti des communes. Il est donc partenaire pour tous les aménagements relatifs aux transports publics. En ce qui concerne l'organisation, il devra planifier les montants nécessaires et mettre à jour le plan directeur. Il s'engage également à soutenir les mesures prévues ainsi que le programme soumis à la Confédération et à les coordonner. De plus, l'offre des transports publics sera gérée et financée par cette autorité.

**M. le Maire** présente le projet institutionnel et les politiques sectorielles. La direction politique de l'agglomération, assurée par les maires des 10 communes membres, a étudié la forme juridique qui assurera le fonctionnement de l'agglomération. Cette organisation n'enlèvera aucune compétence aux communes et au Canton, mais elle créera une compétence supplémentaire. A ce titre, M. le Maire met en évidence le fait que le soutien demandé à la Confédération dans le cadre de l'agglomération ne pourrait être obtenu à titre individuel. S'agissant de la collaboration intercommunale, M. le Maire rappelle que quatre communes ont travaillé à la création de la ZARD. Pour l'agglomération, il indique que les institutions existantes coopèrent dans leur forme actuelle, avec des processus de décisions et de contrôle. Ainsi, la charte de l'agglomération, adoptée à fin 2007 par les communes et ratifiée par le Gouvernement jurassien, détermine l'organisation, les objectifs et les principes d'actions communs. M. le Maire souligne que cette convention, qui va au-delà du cadre thématique de la politique d'agglomération de la Confédération, liste les mesures concrètes du programme. Les communes et le Canton, par la signature de la charte, se sont engagés à les réaliser, sous réserve de l'acceptation du projet par la Confédération. M. le Maire indique également que la charte détermine l'organe compétent pour leur mise en œuvre, soit les communes, l'agglomération ou l'Etat.

En ce qui concerne la direction politique, elle définit le calendrier et assure la mise en œuvre du programme. Elle est apte à nommer des groupes de travail chargés de la préparation et de l'exécution de diverses tâches. Un secrétariat opérationnel en assure la coordination. Pour 2008, M. le Maire indique que le budget de l'agglomération s'élève à Fr. 100'000.-, financé par des cotisations de Fr. 3.50 par habitant et par une subvention du Canton de Fr. 50'000.-.

En outre, l'organisation, la composition des organes, les compétences et les ressources futures de l'agglomération seront définies ultérieurement par la mise en œuvre des nouvelles dispositions légales cantonales, qui nécessiteront une modification de la Loi sur les communes. La création d'un syndicat de communes, doté de pouvoirs politiques, est prévue et sera examinée par le Canton et fera prochainement l'objet d'une consultation publique lancée par le Gouvernement puis soumise au Parlement jurassien. Une fois créé, cet outil pourra être mis en place par les communes qui le souhaitent. C'est à cet instant que les décisions politiques locales, relatives à l'adhésion à l'agglomération, pourront être prises, vraisemblablement dans un délai de deux ans. Dans l'intervalle, des projets concrets seront développés. Même si la structure juridique ne sera pas encore déterminée, la charte d'agglomération permettra d'avancer dans ce domaine.

M. le Maire souligne que le projet d'agglomération est une priorité en raison de l'aide fédérale à terme. De plus, la dynamique de l'agglomération incite les communes à collaborer et la volonté politique est déterminante pour toutes les démarches futures. A noter le souhait que la ZARD ne soit, à court terme, non plus portée par les quatre localités initiatrices mais pour les dix communes de l'agglomération. Elle pourrait de ce fait être un projet visible et crédible de l'agglomération et démontrerait la volonté politique des communes de collaborer.

En outre, M. le Maire indique que la direction politique de l'agglomération a chargé le comité de pilotage, qui a assuré l'élaboration du projet, d'examiner un nouvel horaire des transports publics, projet fédérateur, selon M. le Maire. De plus, après approbation du programme par la Confédération, ce comité sera probablement amené à approfondir certaines questions. Par ailleurs, M. le Maire indique qu'un groupe de travail s'est récemment constitué pour traiter l'interconnexion des réseaux d'eau, des achats en commun et la gestion des fuites, notamment. Les autres priorités immédiates consistent en l'étude d'une voirie commune pour les 10 localités membres, des besoins en infrastructures scolaires secondaires et de la préparation du projet institutionnel.

Finalement, M. le Maire indique que les remarques émises par les différentes assemblées communales d'information seront prises en considération, dans le souci de fournir aux habitants concernés des renseignements quant au travail de leurs autorités respectives.

**M. Pierre Chételat**, PLR, revenant sur le budget de l'agglomération s'élevant à Fr. 100'000.- indiqué par M. le Maire, obtient selon ses propres calculs la somme de Fr. 134'000.-. Sur ce montant, il souhaite connaître les dépenses faites à ce jour. Il s'interroge également sur les chances d'aboutissement de ce projet, qui représente 2.39 % du fonds de la Confédération. En dernier lieu, M. Chételat souhaite des explications complémentaires quant au syndicat de communes et demande comment les représentants de chaque localité seront désignés.

**M. le Maire** indique que l'engagement des communes s'est traduit jusqu'à présent par une contribution financière allant de Fr. 1.50 à Fr. 2.- par habitant. Pour 2008, comme le projet devra être défendu auprès de la Confédération, cette contribution s'élève à Fr. 3.50 par habitant. Une participation financière d'un montant équivalent est également attendue du Canton. Le solde provient de subventions fédérales perçues pour l'élaboration du projet.

M. le Maire précise que le dossier sera exposé en juin prochain à la Confédération. Pour l'instant, aucune appréciation ne peut être tirée quant aux chances du projet. Toutefois, M. le Maire estime que la petite taille de l'agglomération de Delémont devrait jouer en sa faveur. Comme indiqué auparavant, 50 agglomérations ont été retenues parmi lesquelles 30 environ ont déposé un projet. En définitive, les Chambres fédérales statueront sur les projets d'agglomération. A ce sujet, M. le Maire précise que des rencontres régulières sont prévues avec les parlementaires fédéraux jurassiens, afin qu'ils puissent assurer le relais entre Berne et les Autorités cantonales.

Quant à l'institution de l'agglomération, en phase d'élaboration, M. le Maire précise qu'un Conseil d'agglomération sera composé des 10 maires des localités membres. Il se verra attribué un budget et pourra constituer différentes commissions intercommunales pour plancher sur des projets particuliers. De plus, des droits politiques au sein de l'agglomération sont également prévus. En ce sens, le lancement d'une initiative ou d'un référendum sera possible. Une modification de la Loi sur les communes, qui crée un organe institutionnel supplémentaire, c'est-à-dire le syndicat d'agglomération, sera nécessaire. Une consultation en ce sens sera prochainement lancée par le Gouvernement.

**M. Dominique Baettig**, UDC, estime cette présentation comme étant à la fois intéressante et banale. Selon lui, le projet comporte de nombreuses embûches visant à empêcher les automobilistes de se déplacer. Du projet ressort l'idéologie de la mobilité douce, à laquelle la majorité de la population n'adhère pas, à son avis, en raison des déplacements en voiture nécessaires dans le cadre de l'activité professionnelle. Par ailleurs, M. Baettig souhaite savoir comment la population générale est impliquée et participe à ce projet, afin que les besoins de la population soient pris en compte.

**M. le Maire** met en évidence le fait que ce projet d'agglomération a permis de démontrer que 10 localités peuvent collaborer à l'élaboration d'une politique commune. D'autres formes de rapprochement institutionnel pourraient être envisagées. Par ailleurs, une fusion des communes formant l'agglomération n'est pas exclue dans la charte d'agglomération.

Revenant sur les réserves de M. Baettig s'agissant de la politique des agglomérations, M. le Maire lui indique qu'il peut exprimer ses réserves à la tribune du Conseil national, vu son statut de parlementaire fédéral. M. le Maire indique que le comité de pilotage a souhaité appliquer la politique fédérale des agglomérations, qui souhaite un ancrage fort

de ses mesures dans la politique de développement durable et dans la promotion de la mobilité douce. M. le Maire admet qu'un renoncement au projet de même qu'aux subventions aurait été possible, ce qui, à son avis, aurait certainement provoqué des reproches de la part de M. Baettig. Quant à l'information à la population, M. le Maire indique que le projet d'agglomération a été présenté aux assemblées communales des dix communes membres. Jusqu'à la mise en place du projet, les populations seront encore concertées. Elles ont la possibilité de s'exprimer sur les mesures puisqu'elles impliquent des engagements financiers importants qui seront intégrés dans les budgets des communes, de l'Etat jurassien et de la Confédération.

Comme indiqué auparavant, l'existence de l'agglomération nécessite une adaptation de la Loi sur les communes. Un référendum facultatif pourrait être mis sur pied, ce qui donnera la possibilité aux populations concernées d'exprimer leur refus quant à la modification de la loi précitée et, partant, de l'agglomération.

## **6. CRÉDIT DE FR. 600'000.- PERMETTANT LE FINANCEMENT DES MESURES URGENTES DE LA CARTE DES DANGERS CRUES DE LA SORNE**

**M. André Parrat** se réjouit que la construction de cette arrière-digue ait débuté, à la satisfaction de la population de ce secteur, qui peut constater qu'une mesure concrète a été engagée. Cette arrière-digue, en cas de crues similaires à celles de 2007, protégera la population demeurant au sud de la Sorne. Par ailleurs, M. Parrat indique que le présent crédit permettra de réaliser les mesures urgentes et d'assurer leur financement. Il relève les difficultés inhérentes à ce dossier, des points de vue financement et technique. En effet, il souligne le souci du comité de pilotage politique s'agissant du taux de subventionnement du crédit global contre les crues, assuré à 51 % au minimum contre 52 % toujours évoqué auparavant, ce qui représente une diminution de Fr. 120'000.- sur le crédit-cadre devisé à 12 mios de francs. Des renseignements complémentaires à ce sujet sont attendus de l'Office de l'environnement. Le cas échéant, le Conseil communal entreprendra d'autres démarches afin d'obtenir un subventionnement de 52 %, comme promis depuis 2007. D'autre part, M. Parrat indique que les études actuelles relatives au centre ville devront être évaluées de manière plus approfondie, en prévision du crédit précité qui sera soumis au Législatif en juin prochain.

Selon M. Parrat, ces incertitudes ne remettent nullement en cause le concept global de la carte des dangers, acceptée par les autorités cantonales et fédérales et validée par le Conseil communal l'année dernière. Toute démarche utile sera d'ailleurs entreprise afin de réaliser ce programme dans son entier. Les mesures de protection provisoires ne sont pas non plus remises en question, notamment celles relatives au secteur de Morépont.

M. Parrat relève les mesures urgentes dans le secteur, notamment l'abattage et l'élagage des arbres, qui ont déjà été réalisés. L'arrière-digue à Morépont, qui sera achevée dans un mois, résistera à des crues telles que celles d'août 2007. Une construction semblable est également à l'étude dans le secteur En Dozière et sera réalisée au plus tard à la fin de l'été prochain. D'autre part, les mesures liées à l'état-major de crise en cas de catastrophes (EMCCD) seront incluses dans un autre message soumis dans les prochains mois.

S'agissant du tableau figurant sous le point 2.4, en particulier le mandat de conseillers techniques valable de janvier à juin 2008, M. Parrat relève une incertitude liée à la réorganisation des services techniques et au remplacement de l'ingénieur communal. Il informe qu'en l'absence d'un ingénieur, il ne pourrait, personnellement, plus poursuivre son activité. En soulignant que les mesures incluses dans la carte des dangers nécessitent les compétences d'un ingénieur, M. Parrat indique qu'en cas de non-reconduction de ce poste, un mandat externe sera confié.

En dernier lieu, M. Parrat informe que la Commission des digues ne s'est pas formellement prononcée sur ce message vu la nécessité soudaine d'une construction et la disponibilité des liquidités dans le fonds des digues. Toutefois, cette commission a été informée du dossier lors d'une récente séance et les membres présents se sont déclarés favorables à cet aménagement. La Commission des finances s'est prononcée majoritairement en faveur de l'acceptation du crédit.



**M. Max Goetschmann**, CS•POP, en relevant l'importance de ce dossier et revenant sur les difficultés citées par M. Parrat, demande si le montant du crédit-cadre, s'élevant à quelque 12 millions de francs, doit être remis en question. D'autre part, s'agissant du point 2.4, M. Goetschmann souhaite savoir comment le suivi du dossier à l'interne sera assuré au Service des travaux publics, après le départ en retraite de l'ingénieur communal. Il s'interroge sur la prolongation du mandat du conseiller technique, estimant ce point urgent à régler. Finalement, M. Goetschmann informe que son groupe déposera au cours de la séance une question écrite sur l'utilisation et l'alimentation du fonds des digues et qu'il soutiendra le crédit.

**M. Grégoire Monin**, PS, estime que des mesures empêchant les inondations telles que celles d'août dernier doivent être mises en œuvre sans délai. Il se dit satisfait du début des travaux liés à la construction de l'arrière-digue, d'autant que la Municipalité a saisi l'opportunité de disposer gratuitement de matériaux provenant du chantier de l'A16. Selon lui, le Conseil communal a pris ses responsabilités en donnant son feu vert pour cet aménagement avant la décision du Conseil de Ville. Il soutiendra donc ce crédit.

**M. Pascal Schaffner**, UDC, rapporte que son groupe acceptera également le crédit.

**M. André Parrat** indique qu'aucun chiffre ne peut être avancé quant au montant du crédit-cadre. Toutefois, les travaux liés au secteur du centre ville devront être réévalués. Le montant initialement avancé de 12 millions de francs relevait d'ailleurs d'une estimation. Par contre, pour les secteurs En Dozière et Morépont, M. Parrat indique que les coûts sont maîtrisés. En outre, il informe que, dans le cadre de la construction de l'arrière-digue, un collaborateur assure le suivi entre la carte des dangers et les Travaux publics. De son côté, le Conseil communal se penchera sur le mandat confié à un bureau externe, qui s'achèvera en juin prochain. M. Parrat met en évidence la nécessité de disposer d'un spécialiste pour mener à bien cette opération.

**M. Pierre Chételat**, PLR, s'étonne du commencement de la construction de l'arrière-digue avant même l'accord du Législatif. Il admet l'urgence de l'ouvrage, toutefois pas au point d'outrepasser le pouvoir du Législatif et il s'interroge sur l'avenir de la construction en cas de refus du Conseil de Ville. Il relève que la mise à disposition gratuite de matériaux engendre une économie s'élevant à Fr. 20'000.- uniquement, vu l'entreposage nécessaire avant leur mise en place définitive. De plus, M. Chételat s'étonne qu'un avis favorable de la Commission des digues figure dans le message, alors que, selon les récents propos de M. Parrat, cette commission ne s'est pas formellement prononcée sur ce crédit, ce qu'il considère comme étant une injure aux commissions.

En outre, M. Chételat estime qu'un plan accompagné d'un descriptif aurait pu être joint au message, afin que chacun puisse se rendre compte des travaux à réaliser, ce qui aurait, selon lui, facilité l'acceptation du crédit et confirmé la réalisation de son postulat 4.06/07. Etant donné qu'il s'agit-là de mesures d'urgence en faveur de la population, M. Chételat informe que son groupe acceptera exceptionnellement ce crédit, même s'il juge son montant élevé.

**M. Grégoire Monin**, PS, s'interroge sur le financement et les procédures suivies pour la mise en œuvre des mesures. Il se demande notamment si des recherches de financement alternatives ont été effectuées, notamment des demandes de fonds aux institutions privées ou des appels à la solidarité auprès d'autres collectivités publiques, à l'instar des pratiques similaires lors de catastrophes naturelles. D'autre part, il s'étonne que le coût de l'arrière-digue, initialement estimée à Fr. 90'000.-, ait doublé et se demande si le devis a été volontairement sous-estimé afin que les travaux fassent l'objet d'une procédure de petit permis. Quant aux travaux, M. Monin se demande de quelle manière ils ont été adjugés et sur quels critères l'entreprise retenue a été sélectionnée. La mise en soumission selon la procédure des marchés publics a-t-elle été respectée ? De plus, M. Monin souhaite connaître la procédure d'adjudication des travaux pour l'arrière-digue En Dozière.

S'agissant de l'aspect environnemental, M. Monin rapporte l'article paru dans le *Quotidien jurassien* du 17 avril 2008, stipulant que ce sujet a été peu pris en considération. Parallèlement, il souligne la phase de planification du projet (janvier à mai 2008), qui, selon lui, relativise le degré d'urgence dans lequel les travaux ont été organisés. Il regrette donc que la protection de l'environnement n'ait pas été mieux intégrée dans ce projet, d'autant

que les travaux ont lieu sur les rives sensibles d'un cours d'eau, et il s'étonne que cet aspect n'ait pas été traité avec plus de sérieux.

En dernier lieu, étant donné que le principe des arrières-digues est une mesure très discutable dans la lutte contre les crues, M. Monin se réjouit du caractère provisoire de la construction. A ce sujet, il invite le Conseil communal à tenir compte de l'évacuation des matériaux, afin d'étudier et de prévoir leur valorisation dans des constructions futures à Delémont. Ceci évitera des frais de transports et de mise en décharge qui pourraient atteindre le pour-cent de subvention en moins.

**M. Jean-Bernard Deillon**, PDC-JDC, rappelle que lors des inondations d'août 2007, la Sorne parvenait de justesse à couler sous le pont de la rue Auguste-Quiquerez. Avec la construction de l'arrière-digue au sud, qui augmentera fortement le débit de la rivière, M. Deillon craint que l'eau ne butte contre le pont et inonde d'autres secteurs jusque là épargnés, notamment ceux situés sur la rive nord du cours d'eau.

**M. Pascal Schaffner**, UDC, estime que l'arrière-digue n'est pas une mesure suffisante. Il craint que le courant, dans un passage forcé, n'endommage fortement la berge. En effet, la pression exercée par un tel volume d'eau supplémentaire chariera une grande quantité de matériel et ravinera le fond de la rivière, ce qui risque de provoquer des barrages en aval du Colliard. En outre, M. Schaffner rappelle que les quartiers des Lilas et de Morépoint ont été inondés par de l'eau de refoulement, provenant de grilles d'écoulement situées dans les sous-sols. Comme l'arrière-digue n'empêchera pas ces remontées d'eau, M. Schaffner se demande si cette question a été étudiée et il suggère de poser des clapets antirefoulement à l'extrémité des canalisations.

**M. André Parrat** admet que la construction de l'arrière-digue a débuté sans l'accord du Législatif, en raison de l'opportunité de disposer de matériaux gratuits, générant une économie non pas de Fr. 20'000.- mais de Fr. 200'000.-. De plus, il rapporte qu'au terme de discussions, la Commission des digues, au cours de sa dernière réunion à laquelle le groupe PLR n'était pas représenté, s'est déclarée favorable aux mesures proposées, même si elle n'a pas préavisé formellement cet objet. Quant à l'insertion d'un plan dans le message, M. Parrat regrette également que l'urgence du dossier n'ait pas permis d'intégrer une esquisse de la réalisation.

S'agissant du financement, M. Parrat précise que quelque 50 spécialistes sont actifs dans ce dossier et qu'ils représentent toutes les instances. La question des financements alternatifs n'a pas été abordée et cette option sera retenue pour une prochaine occasion. M. Parrat indique que quelques villes ont versé spontanément une aide financière à la Municipalité à la suite des dernières inondations.

M. Parrat répète que des matériaux gratuits provenant du chantier de l'A16 ont été proposés par l'entreprise Chételat, qui en assure le transport. Dans leur prise de décision, le comité technique et le comité de pilotage politique ont jugé opportun d'adjudger, de gré à gré, le chantier à cette même entreprise privée, considérant que grâce à elle, Fr. 200'000.- d'économies ont été réalisées. Pour l'arrière-digue En Dozière, initialement devisée à Fr. 100'000.-, M. Parrat indique avoir informé par écrit le comité technique quant au coût de cette construction, qui ne doit pas dépasser Fr. 180'000.-. Pour cet aménagement, la procédure des marchés publics s'appliquera et un appel d'offres sera lancé. Quant à l'aspect environnemental, M. Parrat répète que le dossier a été traité dans l'urgence et que trois variantes, proposées par des bureaux techniques, ont été évaluées par tous les milieux, y compris les organismes environnementaux. Aucune contestation n'a été émise sur la variante retenue, à l'exception des milieux écologiques, qui ont souhaité que le caractère provisoire de l'arrière-digue soit clairement confirmé. S'agissant de l'évacuation des matériaux dans cinq ans, M. Parrat souligne que cet aspect, jamais pris en considération dans les crédits, sera inclus dans le projet.

Répondant à M. Deillon, M. Parrat confirme que, selon les instances autorisées, l'arrière-digue sur la rive sud de la Sorne ne provoquera, en cas de crues, aucune inondation sur la rive nord. De plus, suite à l'opposition émise par un riverain, des aménagements permettront d'éviter tout débordement.

S'agissant des dégâts provoqués sur la berge, M. Parrat informe qu'il soumettra ce sujet au comité technique. Toutefois, il estime que si ce risque existait, les milieux

environnementaux et écologiques se seraient clairement manifestés. Quant à la pose de clapets antirefoulement, M. Parrat, à l'appui d'une étude réalisée par le bureau d'ingénieurs Jobin relative au plan général d'évacuation des eaux, indique que cette problématique ne semble pas si alarmante. Toutefois, il estime la proposition de M. Schaffner comme étant opportune, en relevant que ce sujet est également traité par le comité technique.

**7. DÉVELOPPEMENT DE LA MOTION 5.02/08 - "DES TRANSPORTS PUBLICS AU CRAS-DES-FOURCHES LE SAMEDI", PDC-JDC, M. ANDRÉ ACKERMANN**

**M. André Ackermann**, PDC-JDC, s'appuyant sur le développement des quartiers du Cras-des-Fourches et du Vorbourg, estime qu'à moyen terme, les transports publics devront être réétudiés dans ces secteurs. A l'heure actuelle, M. Ackermann souligne qu'aucune prestation n'y est offerte le samedi, mis à part le Publicar, contrairement aux autres secteurs de la ville, où une desserte, certes réduite, est assurée ce jour-là. Ainsi, les quartiers de la Golatte, de la Communance, de Morépoint, de la Charrue et la rue Auguste-Quiquerez sont desservis respectivement par les lignes de Develier, Rossemaison, Moutier, Val-Terbi et Roggenburg. De plus, la navette assure la desserte des quartiers du Domont, de l'Hôpital et de la Vieille Ville trois fois par heure.

Aussi, le groupe PDC-JDC demande au Conseil communal d'étudier la faisabilité d'un service minimum de la ligne du Cras-des-Fourches le samedi, dès le changement d'horaire intervenant en décembre prochain. Si des motifs budgétaires empêchent l'instauration de cet horaire élargi, le groupe PDC-JDC suggère d'étudier une alternative. En effet, l'une des trois courses de la navette pourrait desservir ce quartier, considérant que le samedi, les voyageurs se rendent principalement dans les commerces et au marché et non à la gare pour prendre le train.

**Mme Renée Sorg** informe que le Conseil communal accepte l'intervention, toutefois sous la forme du postulat. Comme indiqué auparavant, le projet d'agglomération prévoit d'améliorer les prestations des transports publics, en particulier à Delémont pour le Cras-des-Fourches et le quartier sud des voies. Mme Sorg indique que cette amélioration devrait intervenir en parallèle au changement d'horaire de décembre 2008. Un bus effectuera chaque heure une boucle entre le Cras-des-Fourches, la gare et le sud des voies, y compris le samedi. Dans ces circonstances, Mme Sorg suggère d'attendre les nouveaux horaires de l'agglomération qui devraient être prochainement connus. Toutefois, en cas de retard ou de report dans le projet de l'agglomération, la proposition de M. Ackermann pourrait être étudiée.

**M. André Ackermann**, PDC-JDC, accepte la transformation de sa motion en postulat, vu les arguments développés par le Conseil communal.

**DECISION :** la motion 5.02/08 transformée en postulat qui portera le no 4.02/08 - "Des transports publics au Cras-des-Fourches le samedi", PDC-JDC, M. André Ackermann, est acceptée à la majorité évidente, sans avis contraire.

**8. DIVERS**

La parole n'est pas demandée.

**Ont été déposés :** 1 question écrite  
2 interpellations  
1 postulat  
1 motion

La séance est levée à 20 h 40.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

La présidente :

La vice-chancelière communale :

Sylvianne Mertenat

Nadia Maggay

Delémont, le 8 mai 2008