

SEANCE DU CONSEIL GENERAL DU 6 OCTOBRE 2025**Point 3 de l'ordre du jour**

Détermination du Conseil communal sur le postulat déposé par M. Maxime Pasquier, au nom du groupe Le Centre/PVL, demandant la modification du Règlement relatif au stationnement des véhicules sur la voie publique et réponse à la question de M. Constantin Ruffieux (groupe Le Centre/PVL) concernant les parkings d'échange

Lors de la séance du 17 mars 2025, M. Maxime Pasquier a déposé un postulat concernant le Règlement relatif au stationnement des véhicules sur la voie publique. Ce postulat a été transmis au Conseil communal par le Conseil général lors de sa séance du 26 mai 2025. Lors de cette même séance, M. Constantin Ruffieux a posé une question relative aux parkings d'échange. S'agissant également de la thématique du stationnement, le Conseil communal a décidé de joindre les réponses.

I. Présentation du postulat au Conseil général

« Monsieur le Président, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les membres de l'exécutif et du législatif, Ce n'est pas parce que le groupe Le Centre/PVL a soutenu à la majorité le crédit d'étude pour la première étape du réaménagement du centre-ville qu'il n'entend pas les inquiétudes des commerces et restaurants bullois.

Plusieurs membres de notre groupe ont récemment pu discuter avec des représentants des commerçants et restaurateurs bullois et il en ressort que passablement de changements tout frais ou à venir risquent de les impacter. Il n'est pas possible aujourd'hui de prédire si cela sera positif ou négatif. Il n'empêche, les commerces et restaurants bullois sont des acteurs incontournables de la vie sociale et animée de notre centre et, selon nous, il est nécessaire de ne pas cumuler les défis auxquels ils seront confrontés dans le futur.

En ce sens, le groupe Le Centre/PVL demande au Conseil communal de revoir sa copie sur les extensions des horaires de stationnement dans le centre-ville. Nous aimerions que les horaires précédents soient à nouveau appliqués, soit de 8h à 12h et de 13h30 à 18h30 du lundi au vendredi et de 8h à 12h et de 13h30 à 16h le samedi.

En parallèle et afin d'accompagner au mieux les usagers motorisés, le groupe le Centre/PVL réitère sa demande auprès de l'exécutif (déjà posée sous forme de question en mars 2022) de reprendre contact avec les propriétaires privés de parkings souterrain afin que ces parkings apparaissent enfin sur les panneaux signalétiques électroniques. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement nécessaire et minimale. Nous espérons que les propriétaires privés de parking seront eux aussi à l'écoute des doléances des commerçants et restaurateurs.

Merci pour votre attention. »

II. Détermination du Conseil communal

A. Introduction

Le postulat du groupe Le Centre/PVL porte sur les plages horaires introduites dès le 1^{er} janvier 2025 en Ville de Bulle ainsi que sur l'indication des places disponibles dans les parkings privés souterrains sur les panneaux signalétiques électroniques.

Lors de la séance du Conseil général du 26 mai 2025, les groupes sont intervenus dans le cadre de la discussion quant à la transmission du postulat et un certain nombre de questions complémentaires relatives au thème du stationnement ont été posées :

- Prise de parole du groupe PLR : demande juridique à propos des compétences du Conseil communal de modifier les tarifs et les durées de stationnement et précisions données à propos de l'exemple de la ville de Sion.
- Prise de parole du groupe PS : prise de position concernant les horaires de la pause de midi et du samedi après-midi.

En outre, M. Constantin Ruffieux a posé une question au nom du groupe Le Centre/PVL à propos de la mise en œuvre des parkings d'échange.

Dans la mesure où tous ces sujets concernent de près la problématique du stationnement dans le centre de Bulle, son accessibilité et son attractivité, la détermination du Conseil communal sur le postulat prend en compte les interventions précitées.

Dans le cadre de la transmission du postulat au Conseil communal, le bureau du Conseil général a demandé que le Conseil communal examine, en premier lieu, s'il avait la compétence, selon l'art. 2 ch. 2 du Règlement relatif au stationnement des véhicules sur la voie publique, de statuer, outre sur les tarifs, aussi sur les horaires, et si la délégation de compétence du Conseil général au Conseil communal ne devrait pas expressément aussi mentionner la fixation des horaires.

Les compétences du Conseil général sont définies dans la Loi sur les communes (art. 10a et 51bis LCo) et dans la Loi sur les finances communales (art. 67 à 69 LFCo). Parmi ses compétences figure l'adoption des règlements de portée générale (art. 10a LCo). Le Conseil communal exerce quant à lui toutes les autres attributions qui ne sont pas attribuées par la loi à un autre organe (art. 60 al. 2 LCo).

S'agissant du tarif de la taxe de stationnement à Bulle, le règlement communal sur le stationnement adopté par le Conseil général en a fixé le montant maximal (actuellement Fr. 2.-/heure) et a délégué expressément au Conseil communal la fixation du tarif dans cette limite. Cette compétence repose sur la délégation formelle du législatif, et est exercée dans le respect des conditions usuelles applicables aux taxes (base légale, intérêt public, proportionnalité).

Rendre un parking payant et définir la durée du stationnement payant sont des mesures de signalisation routière au sens de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) ; en plus des signaux usuels réglementant le parage, les horaires sont indiqués sur le parcomètre ou sur une plaque complémentaire. De telles mesures doivent être publiées conformément aux exigences de l'article 107 al. 1 LCR et elles répondent à la notion d'acte administratif relevant des attributions du conseil communal.

Dans notre canton, si une commune n'a pas reçu la délégation de compétence prévue à l'art. 5 de la Loi cantonale d'application de la LCR, l'adoption des mesures de signalisation routière est formellement du ressort de l'autorité cantonale, sur proposition du conseil communal.

En résumé, le Conseil communal est compétent pour déterminer le tarif du stationnement dans les limites prévues par le règlement communal. Le Conseil général n'a pas de compétence pour arrêter ces mesures.

B. Données et statistiques en matière de stationnement

Données avant 2025

Des relevés d'occupation ont été effectués en 2021 et 2023. Ils montrent qu'à toute heure du matin et de l'après-midi, des places sont disponibles dans le centre-ville élargi, avec certes des pointes d'occupation à 90% sur les places en voirie, pouvant même atteindre la saturation le samedi dans le centre historique. Ces relevés mettent surtout en évidence une disparité d'occupation entre les places en voirie du centre historique et les parkings en ouvrage, ces derniers présentant des réserves de capacité variant de 40 à 80% (capacité utilisée de 20% à 60%), exception faite des jours de marché folklorique où ceux-ci sont fortement sollicités.

En soirée, les relevés complémentaires effectués montrent une saturation des places en voirie dans les secteurs de la Grand-Rue, des places du Marché et des Alpes dès 18h00 les vendredis et samedis alors que dans ce cas également, l'occupation relevée dans les parkings en ouvrage est inférieure à 40%.

Ces données statistiques ont poussé le Conseil communal à trouver des solutions de gestion pour diminuer la pression sur les places en voirie et mieux faire utiliser les parkings en ouvrage sous-utilisés.

Données 2025

Profitant des nouveaux horodateurs et des applications de paiement numériques permettant d'extraire des données statistiques, les constats suivants peuvent être faits après 7 mois de mise en place des nouveaux tarifs et plages de stationnement :

- Au centre-ville, la fréquentation des places de stationnement n'a que peu ou pas diminué à la suite de l'augmentation des tarifs. Il faut relever notamment la Grand-Rue dont la fréquentation en 2025 est identique à celle de 2024.
- En périphérie, notamment dans les parkings de plus longue durée, une diminution de la fréquentation est toutefois constatée depuis l'augmentation des tarifs.

Données plus générales en matière de déplacements vers le centre-ville

L'enquête de la Haute école d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud de mars 2023 met en évidence les points suivants :

- Les raisons invoquées par les usagers de fréquenter le centre-ville bullois sont principalement la proximité avec le lieu de domicile ou de travail (66%) ainsi que la simple habitude (31%). En aucun cas, le motif « proximité des lieux de stationnement » ressort de manière importante (1 à 2%). Ce constat est similaire pour les 6 villes enquêtées (Bulle, Fribourg, Vevey, Yverdon, Carouge, Lancy-Palettes).
- Concernant le mode de transport utilisé, le sondage effectué auprès de la clientèle montre que 49% des usagers viennent en voiture au centre-ville alors que, selon la perception des commerçants, 60 à 80% auraient recours à ce mode de déplacement.
- Alors que les habitants de Bulle (soit 46% de la clientèle sondée) viennent principalement à pied, à vélo ou en transports publics (84% contre 16% en voiture), les habitants des communes limitrophes ou plus éloignées viennent principalement en voiture (78% contre 22% en mobilité douce ou en transports publics).

C. Gestion du stationnement

La fixation des durées, des plages horaires et des tarifs de stationnement constitue un levier essentiel pour gérer l'occupation du stationnement et influencer sur la pratique des usagers dans ce domaine.

La gestion du stationnement vise principalement à obtenir une utilisation ciblée et appropriée des places de parc. Elle peut également permettre un report modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Dans le cas de Bulle, le but recherché par le Conseil communal est de rendre plus accessibles, et pour des durées plus courtes, les places en voirie situées proches des commerces et des services du centre-ville. Pour l'utilisateur, il s'agit alors de réduire les pertes de temps liées à la recherche d'une place de parc et à la durée de marche entre cette place et sa destination. Pour des stationnements de plus longue durée au centre-ville, les parkings en ouvrage ou les parkings situés plus en périphérie sont plus appropriés et doivent donc être attractifs.

Les décisions de modifier les tarifs et les durées de stationnement émanent également des recommandations des 4 groupements des mandataires et du Collège d'experts émises dans le cadre du MEP Centre-Ville pour son futur réaménagement par étapes. Les mesures prises en janvier 2025 constituent une première phase de mise en œuvre de la gestion du stationnement.

Durée de stationnement

En l'état, les durées de stationnement n'ont pas été modifiées. C'est toutefois un moyen d'augmenter le taux de rotation des places et donc l'offre en stationnement en permettant à plus d'utilisateurs d'utiliser une place de parc durant une journée. Dans les plages horaires arrêtées aujourd'hui, une place limitée à 1 heure peut potentiellement accueillir 10 usagers durant la journée alors qu'une place limitée à 2 heures ne peut accueillir que 5 usagers. Cette mesure est envisagée à plus long terme pour compenser la diminution des places de parc, en augmentant les taux de rotation des places restantes, ceci dans le cadre de la valorisation des espaces publics du centre-ville.

Tarification

Ces mesures, basées sur des tarifs pratiqués dans d'autres villes de taille similaire, ont été prises dans le cadre d'une réflexion financière.

L'augmentation des tarifs permet l'apport de rentrées financières importantes pour la Ville. Elles peuvent être estimées à ce jour, sur la base des huit premiers mois depuis la mise en vigueur des nouveaux tarifs à Fr. 440'000.- (sans considérer l'extension des zones payantes et des horaires payants).

Cela dit, la tarification est également un outil de gestion du stationnement et permet de dissuader le parcage de trop longue durée afin de le reporter dans les parkings en ouvrage ou plus périphériques et ainsi libérer les places de parc pour les achats de plus courte durée. Alors qu'un usager dépense désormais Fr. 4.- pour 2 heures de stationnement à la place du Marché, il ne lui en coûte que Fr. 2.- s'il décide de se parquer à Bulle-Centre (Fr. 1.- à Bulle-Gare).

A l'instar de Sion, la gratuité pourrait éventuellement être un levier pour attirer la clientèle mais elle aurait comme conséquence inévitable une saturation du stationnement en voirie et des pertes financières importantes. A propos de cet exemple, il faut notamment relever que :

- Le centre-ville de Sion est complètement piétonnisé et qu'il n'y a pas de places devant les commerces.
- La gratuité de certains parkings souterrains du vendredi 17h00 au samedi 24h00 est concomitante de la gratuité des transports publics. La gratuité du stationnement seule créerait une forte concurrence envers les transports publics avec un risque de report modal inversé qui n'est pas souhaité.
- Contrairement aux parkings privés qui restent payants, les parkings en ouvrage gratuits sont, à Sion, de compétence communale, ce qui n'est pas le cas pour la Ville de Bulle qui doit se coordonner avec des partenaires privés. La gratuité de ces parkings induirait des pertes financières pour les propriétaires des parkings souterrains (pas de revenus le samedi) et pour la Ville de Bulle (diminution du stationnement sur le domaine public).

La gratuité du stationnement le samedi coûterait Fr. 360'000.-/an à la Ville de Bulle (Fr. 280'000.-/an si la gratuité se limite au centre-ville). La gratuité des bus sur le réseau MOBUL le samedi coûterait Fr. 110'000.-/an, dont Fr. 40'000.-/an seraient à la charge de la Ville de Bulle, pour autant que l'Etat de Fribourg et les communes de l'agglomération acceptent de financer cette gratuité.

Plages horaires

Un benchmarking auprès des villes de Suisse romande (17 villes) a été effectué. On peut relever que celles-ci appliquent, à peu près à part égale, des plages horaires continues (7/8h-19h) et des plages avec pause à midi (majoritairement 12h00 – 13h30, subsidiairement 12h00 – 13h00).

Canton	Commune	Plages horaires			
		Matin		Après-midi	
		Début	Fin	Début	Fin
Fribourg	Fribourg	07h30	12h00	13h00	19h30
Genève	Carouge	08h00	-	-	19h00
	Lancy	08h00	-	-	19h00
	Vernier	08h00	12h00	13h30	19h00
Neuchâtel	Neuchâtel	07h00	-	-	21h00
	La Chaux-de-Fonds	07h00	-	-	19h00
Valais	Martigny	07h00	-	-	19h00
	Monthey	07h00	-	-	19h00
	Sierre	08h00	12h00	13h30	19h00
	Sion	7h30	12h00	13h30	19h00
Vaud	Renens	08h00	-	-	19h00
	Morges	08h00	12h00	13h30	18h30
	Pully	08h00	-	-	20h00
	Vevey	08h00	12h00	13h30	19h00
	Nyon	08h00	-	-	18h30
	Montreux	07h00	12h00	13h30	19h00
	Yverdon-les-Bains	08h00	12h30	13h30	18h30

Afin de ne pas trop péjorer l'activité des restaurants tout en augmentant les rentrées financières pour la Ville (gain estimé à Fr. 105'000.-/an), le Conseil communal a opté pour un compromis et a donc décidé de maintenir une pause d'une heure. Ceci implique, pour le client d'un restaurant, de payer Fr. 1.- pour un temps de repas de 1 heure et demie (Fr. 2.- pour un temps de repas de 2 heures), ce qui paraît acceptable et ne saurait faire migrer les clients dans les centres périphériques.

Dans ce même benchmarking, on peut constater que seules 3 villes fixent la fin du parcage à 18h30, 11 d'entre elles la fixant à 19h00, les 3 autres encore plus tard.

La décision du Conseil communal de prolonger le temps de stationnement à 19h00 se base sur les relevés effectués les vendredis et samedis soir. Ceux-ci montrent qu'il y a saturation des places en voirie dans les secteurs de la Grand-Rue, des places du Marché et des Alpes dès 18h00. Celle-ci s'explique par un phénomène de superposition de la demande des clients des restaurants et de celle des habitants du centre historique qui souhaitent stationner au plus près la nuit pour repartir le lendemain ou y rester stationner le dimanche. En première recommandation, les spécialistes préconisaient de prolonger le temps de parcage payant à 20h00 pour éviter ce phénomène. Le Conseil communal n'a pas souhaité aller au-delà de 19h00 afin de ne pas péjorer les restaurateurs en faisant payer potentiellement jusqu'à Fr. 4.- à leurs clients.

D. Signalisation des parkings privés souterrains

Un téléjalonnement a été mis en place pour accéder aux parkings souterrains principaux du centre-ville, à la satisfaction des visiteurs, tenant compte qu'une part d'entre eux ont de la difficulté à venir autrement qu'en voiture à Bulle.

La Loi sur la mobilité (LMob) impose que les usagers soient informés sur la disponibilité des places de stationnement dans les parkings de taille significative. La Ville est donc en train de développer un concept de téléjalonnement étendu aux parkings souterrains privés significatifs ainsi qu'aux secteurs de stationnement en voirie, par exemple la place du Marché, la Grand-Rue ou le secteur de la Sionge.

Ce projet est inscrit au PA5, horizon de réalisation 2029, pour un montant de Fr. 600'000.-.

E. Parkings d'échange

La planification des parkings d'échange permettant d'utiliser la voiture sur les premiers kilomètres et ensuite le bus se décline en plusieurs horizons temporels.

La vision à long terme, sur laquelle s'appuie le Canton, consiste à développer des lignes régionales de bus ou de train à la demi-heure pour relier les chefs-lieux. Dans cette vision, les parkings d'échange se trouvent à proximité des arrêts des lignes de train et de bus régionaux bien à l'extérieur de l'agglomération, au plus proche du domicile de l'utilisateur. Pour que cette planification fonctionne, il est important d'intensifier les cadences sur les lignes de train et de bus régionaux, ce qui, à ce jour, n'est pas partout le cas en Gruyère.

Pour cette raison, la Ville de Bulle distribue des vignettes « pendulaires » permettant un stationnement très proche de l'hypercentre, dans des P+Marche. Cette solution à court terme différencie Bulle de l'agglomération de Fribourg qui, elle, a créé des P+ Bus aux abords de l'agglomération, ceci bien avant le développement de la stratégie cantonale.

Il faut savoir que la Ville de Bulle octroie près de 350 vignettes pour les pendulaires qui travaillent à Bulle et qui répondent aux critères d'éligibilité. Depuis la modification des critères en janvier 2025, il n'y a plus de liste d'attente pour ces vignettes « pendulaires » et les places sont également suffisantes pour les habitants qui n'ont pas de place de stationnement privée. Cette solution de vignettes « employés-es », en vigueur depuis 2013, fonctionne et ne nécessite donc pas de réaliser de nouveaux parkings d'échange sur Bulle.

Une solution à moyen terme, qui prend en compte les parkings des centres commerciaux, lesquels ne sont pas utilisés dans leur totalité la semaine en journée, est prévue dans la planification bulloise. Elle n'a jamais été mise en œuvre, en l'absence de demande avérée (offre suffisante dans les P+Marche précités). Par ailleurs, la solution à long terme pourrait directement surpasser la solution à moyen terme car, depuis l'extension des lignes de bus urbaines, notamment en direction d'Epagny, les places de stationnement gratuites à proximité des arrêts MOBUL se remplissent. En ce sens, l'agglomération a déjà anticipé cette notion et des réflexions sont en cours sur un concept de P+Bus situés aux entrées de l'agglomération.

Il est important de préciser que toute solution de parking d'échange à proximité du centre de Bulle surchargerait certains carrefours aux entrées de Ville et prêterait les personnes qui doivent accéder à leur lieu de travail ou d'achat en voiture. L'exemple d'un P+Bus proche du giratoire d'accrochage de la H189 à la route de Riaz est le mauvais/bon exemple. Il est donc nécessaire de créer des P+Bus à la couronne de l'agglomération et non en Ville de Bulle.

En résumé, les pendulaires qui ne peuvent pas venir travailler en Ville de Bulle en transports publics ont la possibilité, s'ils sont éligibles, d'acquérir une vignette « pendulaires » pour un montant de Fr. 600.- par an.

Pour les visiteurs qui se rendent au centre-ville, il serait étonnant que ces usagers s'arrêtent dans des parkings extérieurs et prennent les bus étant donné qu'il y a suffisamment de places dans les parkings du centre-ville, notamment les parkings souterrains.

Pour toutes ces raisons et dans une vision d'économicité et de durabilité, vous comprendrez que le Conseil communal entend suivre les réflexions de MOBUL à l'échelle de l'agglomération avant d'agir seul dans ce domaine, ceci afin d'éviter de construire des installations nouvelles sans utilité future.

F. Concertations et contacts avec les commerçants

Dans la mesure où le Conseil communal est compétent pour modifier les horaires et les tarifs de stationnement sur la voie publique dans les limites du Règlement communal sur le stationnement, il n'a pas jugé nécessaire de se concerter avec d'autres milieux en plus des concertations effectuées dans le cadre des MEP pour l'aménagement du centre-ville. Une démarche participative complète a en effet eu lieu pour que chaque avis puisse s'exprimer et ceci avec la participation de 2 membres du Groupement des commerçants Bulle – La Tour-de-Trême (GCBLT).

Depuis lors et sur demande du GCBLT, des contacts ont été pris et une séance d'échange et d'information a eu lieu le 25 juin dernier. Le Conseil communal reste dès lors ouvert au dialogue avec le groupement des commerçants, ce dernier étant un acteur très important de la vitalité de notre ville. Le Conseil communal a entendu les craintes des commerçants et travaille afin d'améliorer l'attractivité du centre-ville et ceci également pour leur activité.

G. Conclusions

Pour prendre ces décisions en matière de gestion du stationnement, le Conseil communal a pu s'appuyer sur des relevés d'occupation et de durée de stationnement réalisés entre 2021 et 2023. Il s'est également basé sur l'exemple de villes de taille similaire confrontées aux mêmes enjeux de stationnement.

Le Conseil communal avait toutes compétences pour modifier les tarifs et les durées de stationnement. Le 17 décembre 2007, le Conseil général de la Ville de Bulle a en effet adopté un règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, dans lequel il a fixé à l'art. 2 al. 1 le maximum de la taxe à CHF 2.00/heure. A l'art. 2. al. 2, il a donné compétence au Conseil communal d'arrêter le tarif de la taxe dans les limites fixées par ledit règlement.

Selon les dernières estimations, la nouvelle politique de stationnement permet des rentrées financières supplémentaires de l'ordre de Fr. 940'000.-/an qui se décomposent comme suit :

- Fr. 440'000.-/an provenant de l'augmentation de la taxe de stationnement
- Fr. 260'000.-/an provenant de l'extension des zones payantes
- Fr. 240'000.-/an provenant de l'extension des horaires payants (midi, soirs de semaine et samedi)

Par ailleurs, les analyses menées sur les huit premiers mois d'application des nouveaux tarifs montrent que la fréquentation des places de stationnement demeure globalement stable. Certaines zones conservent un niveau de fréquentation similaire (Grand-Rue – Gare, Alpes et Tilleul), d'autres enregistrent même une hausse sensible (avenue de la Gare – Ancienne gare) malgré la hausse des tarifs, tandis que certaines connaissent un léger recul (place du Marché et Sionge).

Le Conseil communal a toutefois analysé les répercussions financières de plusieurs scénarios de modifications des plages horaires pour étayer sa décision, soit :

- Revenir à une durée de 1 heure et demie à midi : - Fr. 105'000.- /an
- Revenir à 18h30 les soirs de semaine : - Fr. 45'000.- /an
- Revenir à 16h00 les samedis : - Fr. 90'000.- /an

Le Conseil communal estime par ailleurs que le « modèle » de Sion n'est pas applicable à Bulle pour les raisons citées plus haut (centre-ville piéton, gratuité des transports publics, parkings souterrains importants en main de la commune). Il a néanmoins analysé les répercussions financières de plusieurs options de gratuité appliquées à l'ensemble des zones payantes :

- 1^{ère} heure gratuite - Fr. 1'540'000.-/an
- 15 minutes gratuites - Fr. 560'000.-/an
- 15 minutes gratuites le samedi - Fr. 90'000.-/an
- Gratuité le samedi - Fr. 360'000.-/an
- Gratuité des transports publics le samedi : - Fr. 40'000.-/an (part de la Ville de Bulle)

Concernant le téléjalonnement des parkings privés, le Conseil communal entend appliquer les directives de la nouvelle Loi sur la mobilité (LMob) pour compléter le dispositif déjà mis en place pour les parkings souterrains principaux du centre-ville. À ce sujet, la Ville développe un concept de téléjalonnement étendu aux parkings souterrains privés significatifs ainsi qu'à différents secteurs de stationnement en voirie. Ce projet est inscrit au PA5 avec un horizon de réalisation en 2029.

A propos des parkings d'échange, le Conseil communal entend s'appuyer sur la planification MOBUL de P+Bus situés aux entrées de l'agglomération et non de la ville. La mesure AGGLO.A.03 inscrite au PA5 prévoit que MOBUL étudie l'harmonisation de la gestion et du dimensionnement du stationnement. La réflexion sur les P+R sera également développée dans le cadre de cette étude.

Pour des raisons d'attractivité du centre-ville et de gestion du stationnement, le Conseil communal entend rester sur ses positions et maintenir les tarifs, ainsi que la gestion du stationnement mis en œuvre au 1^{er} janvier 2025. Il va de soi qu'un monitoring sera poursuivi, notamment dans le suivi des étapes de mise en œuvre du réaménagement du centre-ville, afin de vérifier si les mesures de gestion de stationnement doivent être adaptées.

Le Conseil communal vous prie de prendre acte de sa détermination sur le postulat de M. Maxime Pasquier, ainsi que de sa réponse à la question de M. Constantin Ruffieux.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Syndic

Jacques Morand

Le Secrétaire général

Raoul Girard