



## **RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL**

**à l'appui d'une demande de crédit complémentaire de Fr. 170'000.- pour la réalisation d'une liaison par ascenseur centre-ville / gare**

---

(Du 15 août 2012)

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

### **1. HISTORIQUE**

Le 15 novembre 2010, nous soumettions à votre Conseil un rapport (4.6.1) de demande de crédit d'un montant de 2'100'000.- fr. pour la réalisation d'une liaison verticale par ascenseur entre le centre-ville et la gare. Ce projet était, pour rappel, reconnu et soutenu financièrement par l'Office fédéral du développement territorial ARE et par le Canton. Le rapport fut accepté par votre Autorité par 31 voix sans opposition. Au terme du délai référendaire, le dossier a été mis à l'enquête publique durant une période de 30 jours sans qu'aucune opposition ne soit formulée. Au demeurant quelques citoyens par voie de presse se sont émus de l'intégration architecturale de cet objet au sein du tissu urbain de notre ville. En outre sollicité également pour préavis, l'Office fédéral de la culture s'est montré dubitatif quant à la pertinence d'implanter une réalisation contemporaine ostentatoire au sein du périmètre Unesco. Notons toutefois que ce projet de tours s'appuyait sur les conclusions d'une étude effectuée par le bureau Transitec et qui avait pour but de définir le moyen de transport le plus efficient pour relier ces deux pôles.

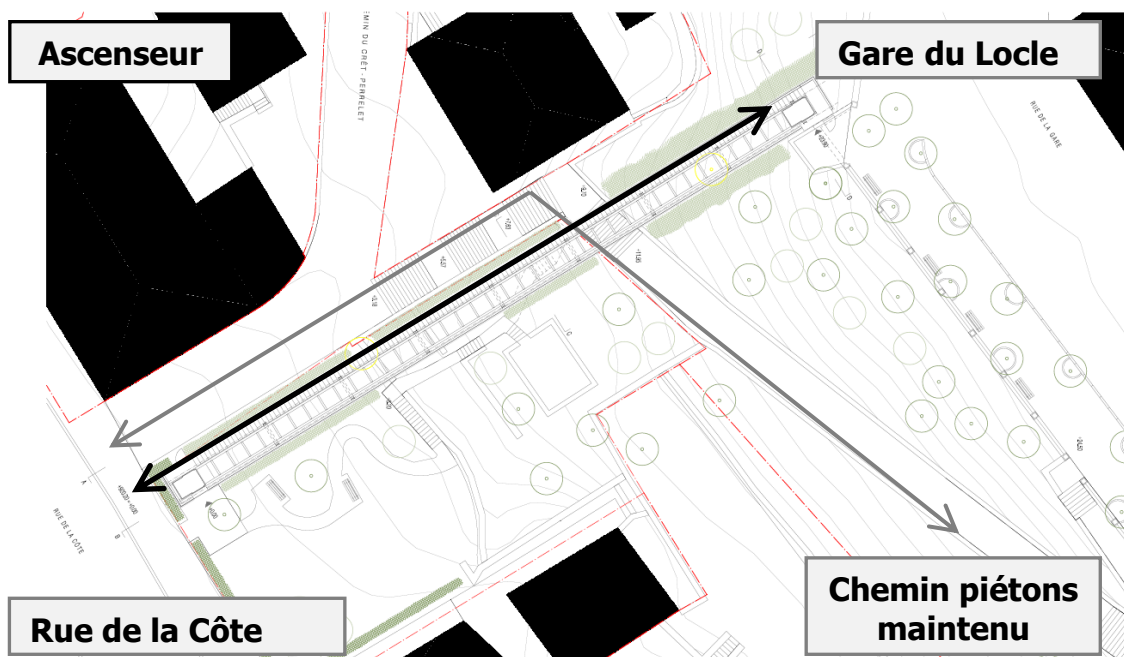
Afin de trouver une solution à ce problème, après plusieurs contacts et séances avec les représentants de l'Office fédéral de la culture, un concours d'idées a été lancé par la Confédération. C'est le bureau Diener & Diener architectes, de Bâle, qui s'est vu attribuer un mandat afin de proposer une solution plus sobre mais avec la condition impérative du respect de l'enveloppe budgétaire du projet initial. Ce dernier point a sérieusement compliqué la tâche des concepteurs. En effet, dans le but d'atteindre les objectifs imposés, le parti architectural retenu s'est limité à répondre pour l'essentiel à une approche exclusivement fonctionnelle supprimant toute référence au décor et s'inscrivant dans le mouvement architectural du fonctionnalisme, mouvement qui vit le jour au début du 20<sup>ème</sup> siècle et pour lequel l'architecte américain Louis Sullivan

énonçait son fameux adage qui donna l'un des fondamentaux de toute l'histoire de l'architecture moderne "la forme suit la fonction".

Sobre et dépouillé, ce projet peut être qualifié de neutre. Cette "banalité" intentionnelle en est la qualité esthétique majeure. L'intégration au site se conçoit comme une poutre posée décollée légèrement du profil du terrain parallèlement à la topographie. Cet axe de liaison exprime visuellement dans cette frange verte et à flanc de coteau l'idée de cheminement mécanique facilitant l'accès à la gare. Le traitement et la symbolique de ce projet peuvent être assimilés à la prolongation des voies ferrées jusqu'au centre-ville.

## 2. LE PROJET EN BREF

Le projet proposé par Diener & Diener architectes en juin 2011 a pour but de créer un lien entre la Gare CFF et le centre-ville permettant une liaison rapide et confortable, tout en garantissant l'accès via le chemin piéton existant et l'intégration de cet ouvrage dans le site urbain.

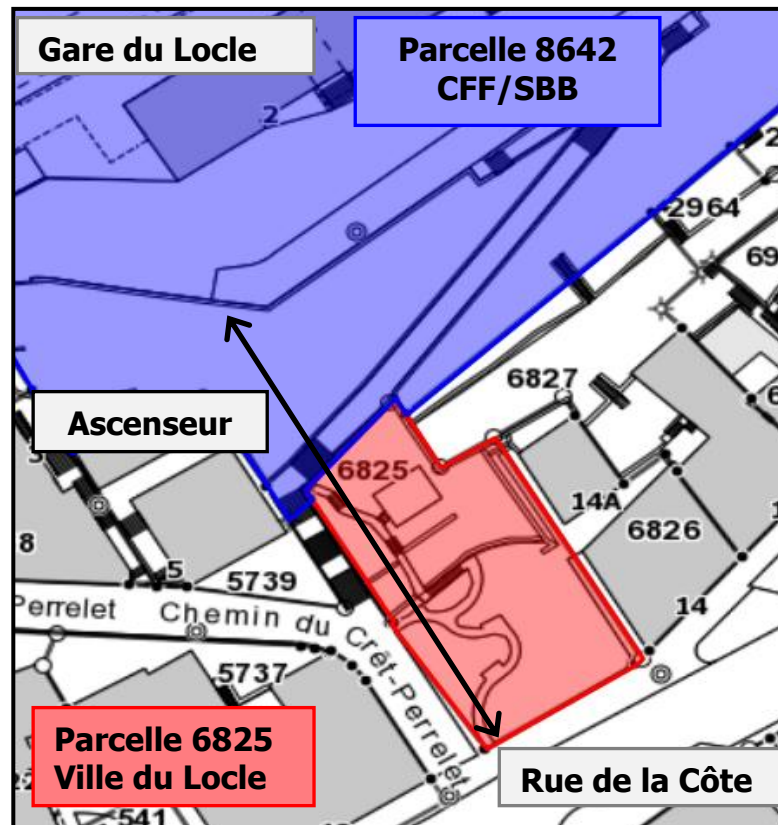


## 2.1 Situation existante

### 2.1.1 Cadastre

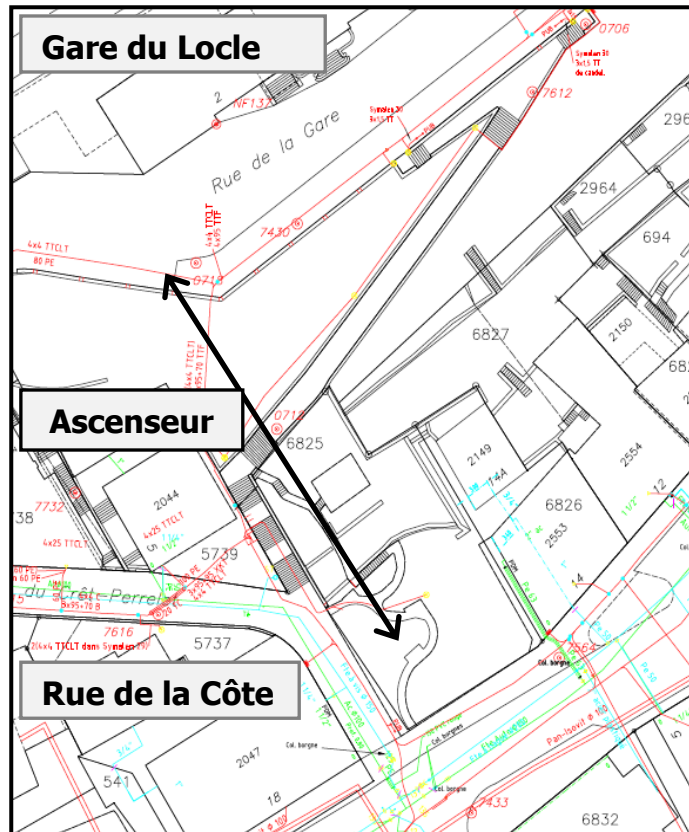
Le projet est implanté sur

- la parcelle n° 6825, propriété de la Commune du Locle, sur laquelle sont aménagés un chemin piéton et une zone de loisirs et de détente;
- sur la parcelle n° 8642, propriété des CFF, sur laquelle sont aménagés un chemin piéton et une zone arborisée.



### 2.1.2 Cadastres souterrains

Situé dans une zone aujourd'hui dédiée à la liaison piétonne entre la gare CFF et la Ville du Locle, le projet s'inscrit parfaitement dans une zone urbaine dont le sous-sol est relativement libre de toute infrastructure.



Le devis estimatif global des coûts de construction inclut les travaux nécessaires à:

- l'adaptation de la canalisation d'eaux usées située en amont de l'ascenseur;
- l'adaptions des réseaux électriques afin de garantir l'alimentation électrique de l'infrastructure.

### 2.2 Aménagements existants

- L'exploitation des aménagements existants, tels que le chemin piétons, la zone de loisirs et le trottoir vers la gare CFF, est maintenue et remise en état après les travaux.
- Le projet Diener & Diener architectes permet une intégration de l'ascenseur sans modification des aménagements existants.
- Le devis estimatif global des coûts de construction inclut les travaux de remise en état des aménagements existants.

## 2.3 Géologie

La géologie dans l'emprise des travaux se base sur :

- le sondage effectué en 2010 dans le cadre du projet d'ascenseur et qui a été effectué dans l'esplanade de la gare CFF. Ce sondage permet d'apprécier la géologie dans laquelle sera fondée la partie amont de l'ascenseur.
- le cadastre des sondages effectués dans le cadre de projets précédents. Ces sondages permettent d'apprécier la géologie dans laquelle sera fondée la partie aval de l'installation.

En résumé, le site est recouvert d'une couche de terrain de mauvaise qualité, d'une épaisseur de l'ordre de 10 m. La présence d'eau n'a pas été détectée.

Le devis estimatif global des coûts de construction inclut un montant pour les investigations qui pourraient s'avérer nécessaires pour le dimensionnement des soutènements.

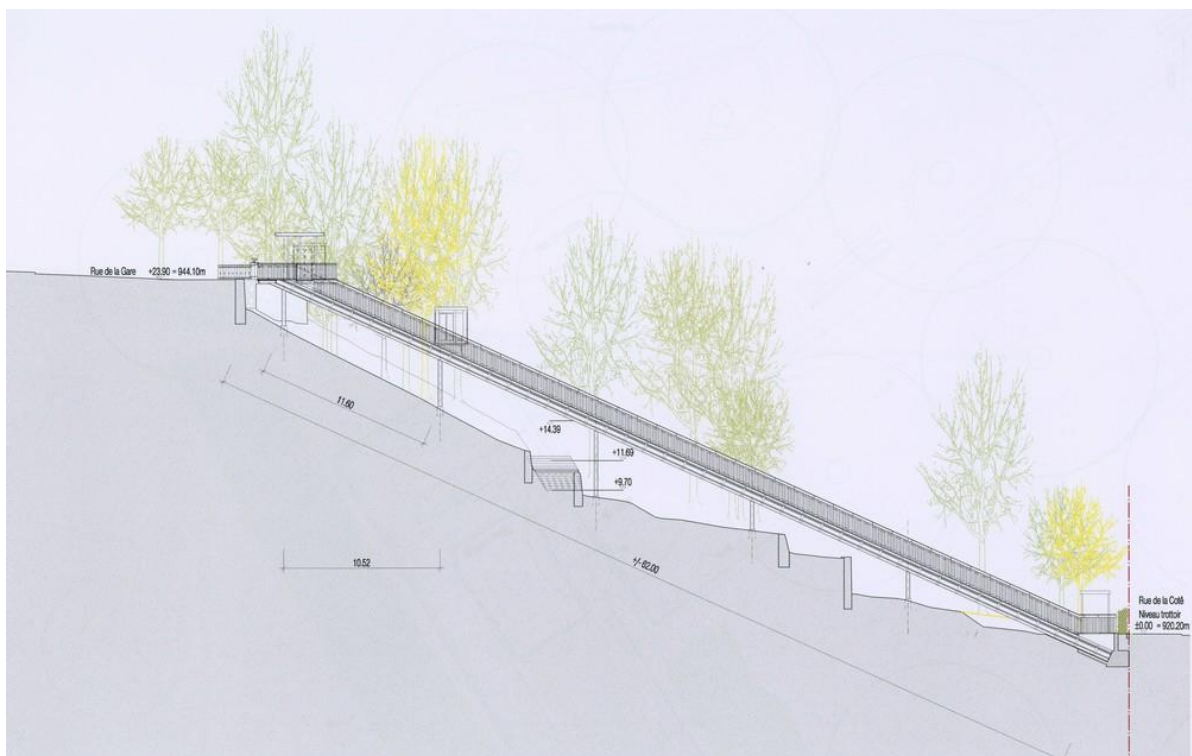


### 3. PROJET : L'ASPECT ARCHITECTURAL

#### 3.1 Une sensation quotidienne

Ce projet de liaison mécanique a pour but de relier la rue de la Côte à la rue de la Gare, soit de relier le niveau de la ville avec l'Esplanade de la Gare. De tels systèmes à rails ont enrichi les villes suisses depuis le XIXe siècle. Ils sont souvent marquants, perpendiculaires aux courbes de niveaux dans la pente, mais n'ont encore jamais été perçus comme gênants. Le parcours dans un ascenseur incliné est pris comme une attraction, même pour les usagers au quotidien. S'inscrivant perpendiculairement aux courbes de niveaux, le tracé traverse et relie dans un court laps de temps diverses zones d'identités différentes. Le Polybahn à Zürich, qui mène du niveau de la gare à la terrasse des Hautes Ecoles, en est un exemple populaire. Les installations contemporaines sont basées, en général pour des raisons techniques et économiques, sur le principe de l'ascenseur en diagonale ou ascenseur incliné.

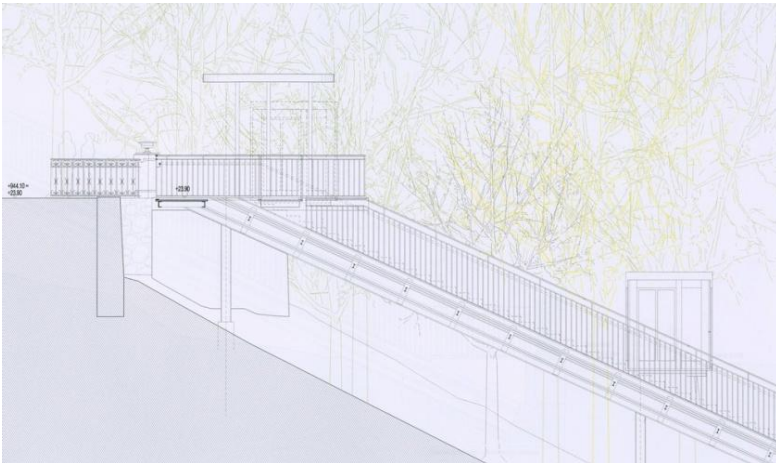
Pour l'utilisateur, la différence de ces systèmes est insignifiante. Les ascenseurs inclinés, souvent assimilés à des funiculaires, sont souvent liés à des expériences urbaines et paysagères intéressantes, il s'agit souvent de buts touristiques. Dans le meilleur des cas la mise en place d'une infrastructure deviendra une petite attraction qui, bien qu'étant à disposition d'un usage quotidien, va d'elle-même rayonner et mettre en scène les environs de la ville et le paysage.



### 3.2 Le caractère particulier de cette liaison mécanique

La ville du Locle, caractérisée par la présence d'un tissu urbain dense en fond de vallée entouré d'espace pentu, provoque la double expérience de la ville comme artefact construit et comme espace paysager. Ce dernier se trouve dans un champ de forces urbaines, qui sont restées non développées et forme ainsi la base pour le tracé de l'ascenseur reliant le centre de la ville en aval avec la plate-forme de la gare.

Cette articulation présentant des espaces urbains significatifs est un enjeu pour notre ville. C'est pourquoi cet objet doit s'insérer discrètement au sein du site tout en apportant, avec cette configuration, une attraction supplémentaire qui ne devrait pas être une fin en soi, mais qui devrait confirmer à son tour l'image caractéristique de la ville.



### 3.3 Espace urbain et parc

La station inférieure de cette liaison mécanique se situe sur le côté nord de la rue de la Côte au bas du Chemin du Crêt-Perrelet, empiétant tangentiellement sur le parc Sidmouth. Le tracé est parallèle au chemin piétonnier entre les maisons, monte et finalement croise le sentier qui longe la pente. Avec ce croisement, le tracé quitte l'ombre des maisons et s'élève au niveau de la Gare, l'arrivée supérieure de cette liaison est située à l'ouest du bâtiment de la gare.

Les gardes corps de part et autres des rails et de l'escalier sont conçus comme une construction continue. Ils donnent une forme autonome à l'ascenseur comme un élément urbain. Leur structure fine et répétitive souligne également l'identité du tracé comme un pont sur le chemin de la gare, bien qu'ils n'aient aucune fonction statique dans le système structurel porteur des rails de l'ascenseur incliné qui lui est uniquement repris par des poutres d'acier.

Les deux stations sont conçues comme des abris plutôt que de petites maisons.

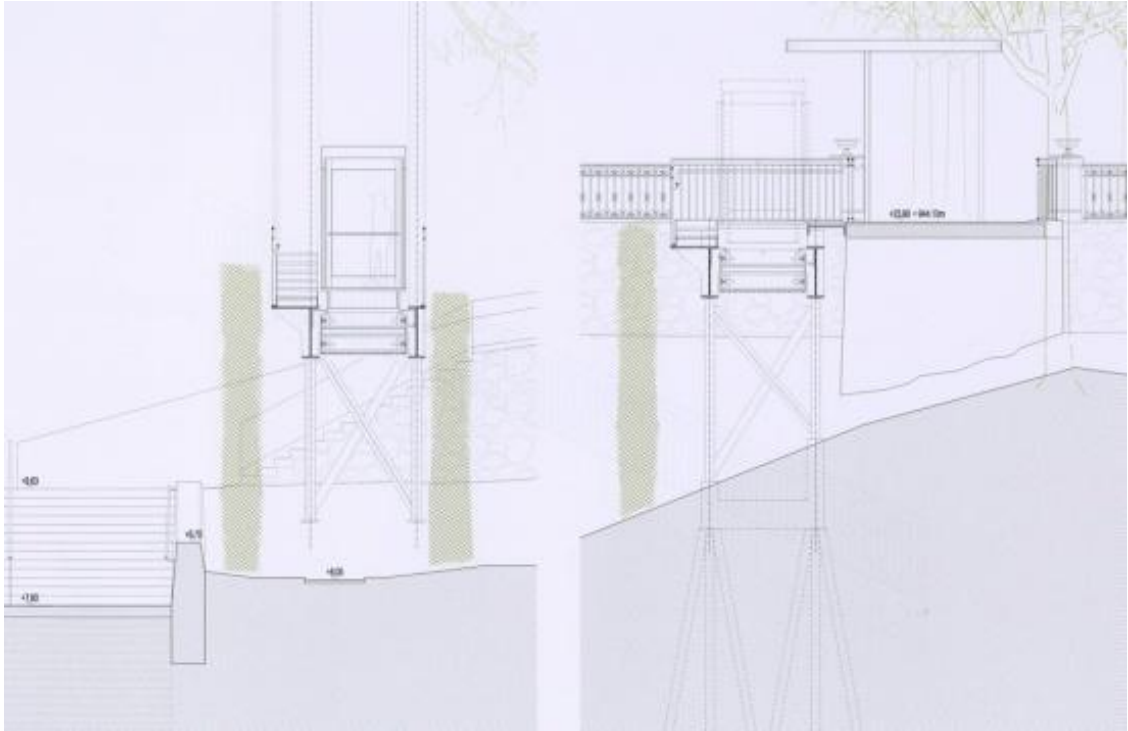
La station à la hauteur du bâtiment de la gare est cependant plus marquante. Avec son balcon au-dessus de la pente, sur la ville, elle forme la tête ouest de l'Esplanade sur la rue de la Gare, dont l'allée trouve avec la station sa fin. De cette manière, les piétons sont concentrés sur le côté ouest du plateau de la gare et peuvent choisir d'utiliser le sentier ou l'ascenseur pour aller dans le centre ville. La station inférieure est située sur la rue de la Côte, immédiatement derrière la zone de la rue. Elle est conçue de sorte que sur le côté est, dans l'alignement de la maison voisine, une maison puisse encore être construite.

### 3.4 Structure

L'ensemble du système porteur en hors terrain est réalisé en construction métallique. Le système porteur choisi est celui d'un pont-poutre avec comme éléments porteurs principaux deux profilés laminés en double té. Le profilé côté ouest présente un élargissement de l'aile supérieure afin de pouvoir abriter l'escalier de secours. La hauteur statique de ces éléments est déterminée par le gabarit des rails et les portées entre piles ont été fixées par les critères de l'état limite de service; il en résulte cinq portées constants d'environ 11.6 m. Les poutres métalliques reposent sur cinq piliers intermédiaires. Les piliers sont réalisés en construction métallique contreventée avec des profilés laminés et présentent des appuis mobiles dans la direction longitudinale; les charges horizontales sont reprises à la culée aval. Les quais côté "Gare CFF" et "rue de la Côte" sont exécutés en béton armé. Les deux toitures sont constituées d'une mince dalle en béton armé coulée sur place, réalisées avec des pentes permettant l'évacuation des eaux, soutenues par des minces colonnes métalliques de section circulaire.



Les piliers intermédiaires reposent sur des semelles filantes en béton armé. Ces éléments sont prolongés au dessous de la profondeur du gel du terrain (ca. 90 cm). Les couches de terrain superficielles ont une capacité portante limitée et ne peuvent pas assurer la transmission de charges; il en découle l'utilisation de micropieux. Ces éléments, situés en profondeur (marnes ou calcaires crayeux dès 10 m de profondeur), permettent d'assurer la transmission des charges de l'ouvrage aux formations de sous-sol de meilleure qualité.



### 3.5 Données techniques

L'équipement choisi est un ascenseur qui peut s'apparenter, dans son utilisation, à une sorte de funiculaire. D'une longueur d'environ 60 m le trajet permettra aux usagers de parcourir le dénivelé de 24 m environ. Les dimensions de la cabine sont de 1.35 m x 2.10 m (h 2.25 m environ souhaitée) et permettent l'accès aux vélos tout comme aux personnes à mobilité réduite. La charge utile est de 1250 kg, correspondant à 16 personnes. La couleur et d'autres aspects esthétiques devront encore être déterminés.

Les rails de la cabine et du contrepoids seront fixés à la construction métallique. Un treillis sera intégré entre les deux rails afin de garantir une certaine sécurité lors de l'utilisation des escaliers de secours. Un escalier en caillebotis permet en cas de panne prolongée une évacuation des passagers ainsi que l'entretien des rails. Une sortie par un portail intégré au parapet, comprenant une barrière à chacune des stations, est prévue.

Aux stations, les portillons coulissants appartiennent au garde-corps construit de part et d'autre du tracé de l'ascenseur pour la station avale et au garde-corps du balcon de la station amont; ils reprennent de manière conséquente les hauteurs des garde-corps.

Les boîtiers des boutons d'appels aux stations seront sur un tableau intégré dans les garde-corps ou disposés sous forme de stèle basse.

La lampe à l'intérieur de la cabine devra s'allumer automatiquement en fonction de la luminosité extérieure.

### 3.6 Caractéristiques principales de l'ascenseur

Technique	Ascenseur incliné Système traction avec contrepoids Alimentation électrique (puissance 12kW)
Usagers	Accessible aux personnes à mobilité réduite accompagnées ou non
Exploitation	Cabine      16 personnes Charge utile 1250 kg Largeur 2.10 m profondeur 1.35 m Hauteur env. 2.25 m  Vitesse      2.5 m/s Commande   Sur appel Système de dégivrage des rails et des portes d'accès Système de protection des rails (tôles) Système d'atténuation du bruit (sourdine)
Profil en long	Longueur    ~60 m Dénivelé     ~24 m Inclinaison   ~24°
Niveaux desservis	2 (gare CFF, Rue de la Côte)
Accès sécurisés	Portes palières automatiques Portes cabines automatiques Portes manuelles à l'escalier de secours
Matériaux	Cabine      Les 4 côtés et les portes sont constitués de vitrage en verre extra blanc sécurisé.

### **3.7 Exploitation annuelle**

L'exploitation annuelle de l'infrastructure a été vérifiée auprès d'un fournisseur d'ascenseurs inclinés.

Les équipements ci-dessous permettront l'exploitation de l'installation durant les périodes de chute de neige et de grands froids :

- tôles de protection des rails de guidage;
- fils électriques basse tension sur les deux rails garantissant le dégivrage;
- système de dégivrage de l'ensemble des portes d'accès;
- motorisation protégée des intempéries;
- système de commande placé dans un local technique situé sous le quai amont;
- système de chauffage de la cabine ;
- système de chauffage du radier du quai aval afin d'éviter l'accumulation de neige.

### **3.8 Sécurité**

Le devis estimatif global des coûts de construction inclut les aspects de sécurité mentionnés ci-dessous. Ces coûts sont pris en compte jusqu'à l'homologation IKSS reconnue par l'office des transports de la Confédération (OFT).

#### **3.8.1 Règlements et homologation**

L'installation répond aux règlements de sécurité suivants :

- Règlement IKSS du 18 octobre 1954, du 10 juin 1970 et novembre 1972, pour la construction et le fonctionnement d'ascenseurs inclinés tels que les téléphériques et téléskis non licenciés par la Confédération.
- Normes européennes pour la construction et l'installation concernant les ascenseurs pour le transport de personnes et de marchandises.

L'ascenseur devra être homologué avant sa mise en service.

#### **3.8.2 Organisation et sauvetage**

Les équipements suivants sont mis en place pour garantir le sauvetage des personnes en cas d'arrêt de l'installation :

- un téléphone d'alarme est installé dans la cabine. Un bouton sur le tableau de commande de la cabine permet d'atteindre dans un premier temps le responsable de l'installation puis le service de sauvetage (SIS);
- un escalier de secours situé le long de l'ascenseur permet d'atteindre la cabine et d'effectuer le sauvetage en toute sécurité. Cet escalier est uniquement accessible pour les services d'exploitation et de sauvetage. Un éclairage d'urgence sera mis en place pour garantir le secours nocturne;

- la cabine est équipée d'un levier permettant d'ouvrir la porte en cas de situation d'urgence.

### 3.8.3 Sécurité des services d'exploitation et de secours

L'escalier de secours ne peut pas être protégé par deux mains courantes, car il est nécessaire de garantir l'évacuation des personnes en tout point du tracé.

Afin de garantir la sécurité des services d'exploitation et de secours, un treillis de protection sera mis en place sous le système de guidage. La maille de ce filet sera dimensionnée d'une part pour garantir la sécurité, mais également pour limiter le dépôt de neige et de feuilles.

## 3.9 Bruit

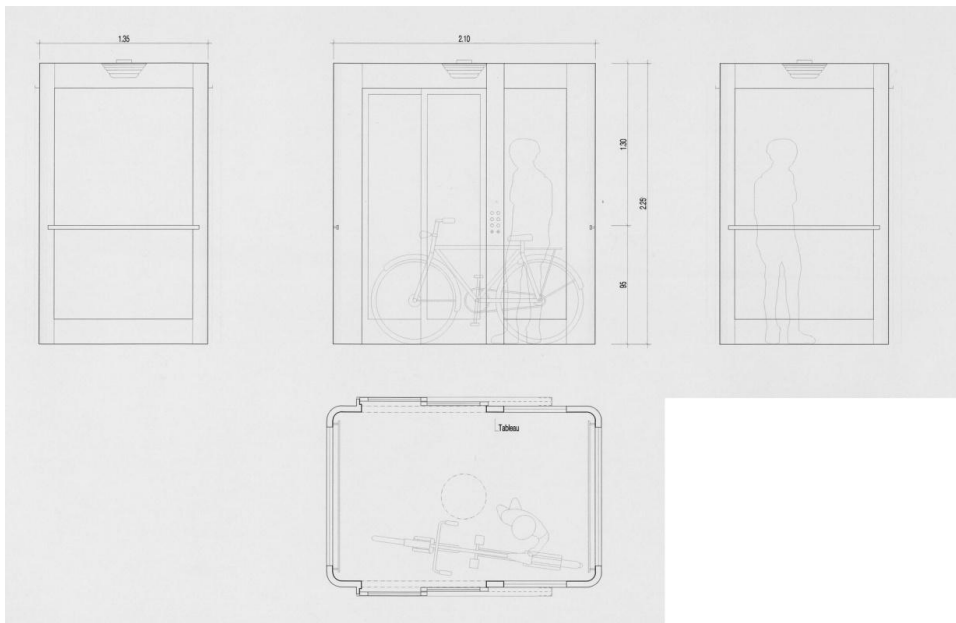
La technique du système d'ascenseur incliné proposé dans ce rapport permet de prendre des mesures constructives pour limiter le bruit lors du transport.

Le devis estimatif global des coûts de construction inclut les sourdines ainsi que les détails constructifs à prévoir sur la structure métallique.

## 3.10 Cabine

La cabine de l'ascenseur aux angles arrondis est constituée de parois vitrées en verre extra blanc sécurisée avec des cadres en acier incluant des angles. Selon l'entreprise qui sera adjudgée pour les équipements de l'ascenseur, des modifications mineures pourront encore intervenir sur l'aspect et les dimensions de la cabine.

L'ensemble du système porteur hors terrain est réalisé en construction métallique.



#### **4. PROGRAMME INTENTIONNEL DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

Le projet de liaison gare / centre-ville ayant passablement évolué, une nouvelle mise à l'enquête publique sera effectuée. Si celle-ci se révèle positive, les appels d'offres, le projet d'exécution et les travaux s'échelonneront sur une période de 16 mois. Néanmoins, l'objectif est de compresser ce délai afin d'envisager une mise en service de l'installation durant le quatrième trimestre 2013.

## 5. COÛT ESTIMATIF GLOBAL DE CONSTRUCTION

Le devis estimatif ci-dessous récapitule les montants globaux des travaux et honoraires dans une fourchette de +/-20%.<sup>1</sup> Les détails des postes sont mentionnés ci-dessous :

N° article / Descriptif	Montant HT	Montant TTC
<b>Travaux</b>	<b>1'387'100.00</b>	<b>1'488'195.00</b>
Préparation	81'000.00	87'500.00
Structures porteuses	554'700.00	599'195.00
Terrassement et remblayage	24'200.00	26'300.00
Equipements ascenseur incliné	399'000.00	431'000.00
Remise en état, aménagements extérieurs et équipements du second-œuvre	228'300.00	236'100.00
Arborisation et éclairage d'ambiance	99'900.00	108'100.00
<b>Honoraires</b>	<b>448'457.45</b>	<b>482'734.05</b>
Honoraires architecte	237'368.55	256'358.05
Honoraires ingénieur civil	166'928.40	180'282.65
Honoraires paysagiste	24'160.00	26'093.35
Prestations du service des finances	20'000.00	20'000.00
<b>Divers et imprévus (15%)</b>	<b>275'400.00</b>	<b>296'000.00</b>
	275'400.00	296'000.00
Total arrondi à	2'111'000.00	2'270'000.00
Crédit voté le 15 novembre 2010		./ 2'100'000.00
<b>Montant total du crédit complémentaire</b>		<b>170'000.00</b>

## 6. INCIDENCES FINANCIÈRES

Lors du vote du crédit initial, le 15 novembre 2010, il était prévu de le financer entièrement avec la réserve "Mesures anticycliques et projets d'agglomération". Rappelons que cette réserve a été constituée au bouclage des comptes 2009 de notre ville avec un montant de 4,5 millions de francs et visait d'une part à financer des mesures de soutien à l'économie régionale et, d'autre part, des mesures reconnues par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération déposé par le canton de Neuchâtel.

<sup>1</sup> La précision du devis est étroitement liée à la complexité du système d'ascenseur incliné et à son ancrage. Ce devis ne peut être affiné avant l'adjudication des travaux à une entreprise spécialisée.

Sur le montant initial de 4'500'000.- francs, 1'249'326.- francs ont été utilisés pour la réalisation de silos à sel et gravier et votre Conseil à accepter d'y recourir pour financer la réalisation du terrain synthétique à hauteur de 1'805'000.- francs, subventions déduites (deux mesures de soutien à l'économie régionale). Sur la base des chiffres connus à ce jour, le solde prévisible de la réserve "Mesures anticycliques et projets d'agglomération" se montera donc à 1'445'674 francs.

Avec le crédit complémentaire qui vous est soumis, le crédit brut total pour la réalisation d'une liaison par ascenseur centre-ville / gare se monte à 2'270'000 francs. En déduisant les subventions fédérale (375'000 fr. qui seront indexés) et cantonale (200'000 fr.) prévues, le crédit net total se monte à 1'695'000 francs. Compte tenu du solde prévisible de la réserve, celui-ci ne sera pas suffisant pour financer l'entier du crédit et un montant de 249'326 francs restera à amortir de manière ordinaire.

A noter encore que les frais d'intérêts liés à la réalisation de ce crédit net total de Fr. 1'695'000.-, compte tenu d'un taux d'emprunt moyen de 3% sur la période d'emprunt, représentent une annuité constante de 25'425 francs.

Dans le détail, les autres incidences financières sont les suivantes :

#### Incidences financières

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Compte des investissements</i>						
Liaison Gare / Centre-ville	108'709	600'000	1'561'291			
Recette subventionnement Conf.			-375'000			
Recette subventionnement canton			-200'000			
<b>Total</b>	<b>108'709</b>	<b>600'000</b>	<b>986'291</b>			
<i>Compte de fonctionnement</i>						
Coût de fonctionnement			4'000	15'000	15'000	15'000
Amortissement ordinaire (5%) sur le solde de 249'326 frs				12'466	12'466	12'466
Amortissement complémentaire	108'709	600'000	736'965			
Recette réserve projet d'agglomération	-108'709	-600'000	-736'965			
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4'000</b>	<b>27'466</b>	<b>27'466</b>	<b>27'466</b>

Des dépenses pour 108'709 frs ont déjà été effectuées en 2011, et immédiatement amorties via la réserve "Mesures anticycliques et projets d'agglomération".

Selon les engagements prévus (voir p. 210 rapport des comptes 2011), le solde de cette réserve ne sera pas suffisant pour financer l'entier de l'investissement. Un solde de 249'326 francs restera à amortir de manière ordinaire dès 2014.

## 7. FONCTIONNEMENT

Le coût de fonctionnement annuel de cette infrastructure devrait avoisiner les 15'000.00 francs (maintenance, énergie).

Les heures d'ouverture seront fixées selon la pratique en vigueur à La Chaux-de-Fonds pour l'ascenseur de la gare, soit environ ¼ d'heure avant le premier et après le dernier train. Ainsi l'ascenseur sera en fonction de 4h30 à 00h45.

## **8. CONSULTATION**

S'agissant des procédures de consultations, précisons que tant la commission d'urbanisme que la commission intercommunale d'experts Unesco, sollicitées sur le projet, ont fait part de leurs observations et ont toutes deux donné un préavis favorable. En outre, ce dossier fera obligatoirement l'objet d'une nouvelle mise à l'enquête publique.

## **9. PROJET D'AGGLOMERATION**

Retenu initialement par l'ARE dans la cadre de la politique d'agglomération, le nouveau projet de liaison gare /centre-ville bénéficiera d'un subventionnement fédéral. Pour rappel, la première génération des projets d'agglomération s'étend sur la période 2011-2014. Les travaux ne pouvant pas commencer avant 2011, mais devant débuter durant cette période, le projet répond donc aux différents critères requis, notamment temporels.

Il est à noter enfin que d'autres projets ont été intégrés dans ce processus, dont la réalisation d'une gare bus/vélos à hauteur de la place du 1<sup>er</sup> Août et d'un réaménagement de la place de la Gare qui feront l'objet de demandes de crédits ultérieurement.

## **10. CONCLUSION**

A la suite du processus d'affinement du projet initial, résultant notamment de négociations tripartites sur les aspects architecturaux et financiers, et de la validation du projet par les organes concernés, nous vous soumettons une demande de crédit complémentaire concernant la liaison gare / centre-ville. Attendu depuis plusieurs dizaines d'années par la population, ce projet permettra d'améliorer l'attractivité de la gare et son accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Il permettra de créer progressivement un véritable pôle d'échange multimodal au centre-ville.

En conséquence et au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, à bien vouloir accepter le présent rapport et voter l'arrêté suivant.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL	
Le président,	Le chancelier,
D. de la Reussille	P. Martinelli



**ARRETE**

**concernant un crédit complémentaire de Fr. 170'000.- pour la réalisation  
d'une liaison par ascenseur centre-ville / gare**

---

Le Conseil général de la Commune du Locle  
Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964  
Vu le rapport du Conseil communal, du 15 août 2012

Arrête :

- Article premier.- Un crédit complémentaire de Fr. 170'000.- est accordé au Conseil communal pour la réalisation d'une liaison par ascenseur centre-ville / gare.
- Art. 2.- La dépense sera portée au compte 503.800.
- Art. 3.- Cette dépense sera amortie en une fois jusqu'à concurrence du solde de la réserve "Mesures anticycliques et projets d'agglomération". Pour le montant résiduel du crédit, les modalités d'amortissement seront de 5%.
- Art. 4.- Le Conseil communal est autorisé à se procurer le financement nécessaire du crédit.
- Art. 5.- Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL  
La présidente,                      La secrétaire,  
C. Schaffner                              F. Casciotta