



RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GÉNÉRAL

concernant la création de la réserve de préfinancement PDPM

(Du 4 avril 2012)

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

I. Introduction

Porte d'entrée du Canton et de la Confédération, la ville du Locle connaît un trafic routier particulièrement préoccupant. En raison de l'absence de périphérique ou de route de contournement, la traversée de la localité occasionne au centre ville un trafic de plus de 23'000 véhicules par jour. Cette situation est d'autant plus préoccupante que la mobilité ne cessera de s'accroître ces prochaines années, tant au niveau général que local (développement de la zone du Crêt-du-Locle). Cette situation péjore immanquablement le développement et la qualité de vie au centre ville.

En 2007, le Grand Conseil a accepté un décret octroyant au Conseil d'Etat un crédit de 4 millions de francs pour l'élaboration d'un dossier, afin de permettre la réalisation des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Ce projet de contournement H20 s'inscrit dans la continuité du projet H20 (Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds) et de la route des microtechniques côté français. Durant près de quatre ans, ce dossier particulièrement important, constitué de nombreuses études (environnementales, génie civil,...), a été consolidé par les différents milieux institutionnels.

En juin 2010, les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds ont réalisé, conjointement avec le service des ponts et chaussées, un Plan directeur partiel des mobilités (PDPM), en tant que partie intégrante du projet H20. Elaboré par une société spécialisée, il a pour but de définir les mesures d'accompagnement au projet H20, afin de déployer de manière optimale les potentialités du projet, en favorisant sa reconnaissance au niveau fédéral, mais aussi en améliorant la qualité de vie au sein des centres-villes et de l'agglomération. Pour assurer l'efficacité du projet, il s'agit entre autres d'inciter les usagers à emprunter les axes de contournement et de rationaliser les déplacements en zone urbaine, afin de développer les différents modes de déplacement, notamment les transports publics et la mobilité douce.

Déterminant les principes et les objectifs à atteindre, le PDPM a été présenté le 18 octobre 2010 lors d'une séance qui réunissait les Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Du 22 octobre au 22 novembre 2010, il a été mis en consultation simultanément à la mise à l'enquête publique du projet H20. Le PDPM n'a suscité aucune remarque.

En 2011, les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds ont décidé chacune la constitution d'un fonds, alimenté périodiquement, pour financer la réalisation de ces mesures. Ce fonds s'inscrit dans une volonté de tendre vers une réalisation des mesures d'accompagnement, mais aussi de donner toutes les garanties possibles aux différents milieux associatifs et relatives à la réalisation de ces mesures d'accompagnement. Comme dit précédemment, il est à noter qu'un plan directeur stipule les principes à mettre en place et les objectifs à atteindre. Il ne traite pas de mesures spécifiques.

Par le présent rapport, nous vous présentons dans les grandes lignes le plan directeur partiel des mobilités et un arrêté relatif à la constitution du fonds.

II. Présentation du Plan directeur partiel des mobilités

Nous vous présentons ci-dessous brièvement le PDPM. Nous vous invitons également à vous référer directement à celui-ci, en consultant le site de la ville (page d'accueil).

1. Buts

Comme tout plan directeur, le plan directeur partiel des mobilités a un caractère contraignant. Il lie les autorités cantonales et communales entre elles, afin d'assurer notamment la réalisation des différentes mesures d'accompagnement. Portant sur un périmètre allant du Locle à La Chaux-de-Fonds, il définit les objectifs à atteindre, la procédure et, de manière générale, le calendrier.

Les mesures d'accompagnement sont par ailleurs indissociables de la mise en service des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

2. Objectifs généraux

Les projets de contournement H20 ont pour but d'améliorer les conditions de vie dans les deux centres urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Les mesures d'accompagnement ont pour but de déterminer un concept de déplacement considéré dans le cadre du projet H20 et visant à atteindre les objectifs définis dans l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) dudit projet. Ces objectifs sont coordonnés aux mesures prévues dans le cadre du projet d'agglomération. Les objectifs du PDPM sont de types généraux, le premier portant sur l'ensemble du projet, le second attendant plus spécifiquement aux différents modes de déplacement.

2.1. Objectifs généraux à l'échelle du projet

Cinq axes d'objectifs peuvent être dégagés :

Amélioration des conditions environnementales : Cet objectif a pour but d'améliorer les conditions environnementales générales et la qualité de vie des habitants, en sortant le trafic routier du centre ville. Il permettra également de répondre aux différentes prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit.

Amélioration de la sécurité de la mobilité douce : Cet objectif a pour but d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, en particulier pour les usagers les plus vulnérables, tels que les personnes à mobilité réduite ou les plus jeunes. Dans ce dernier cas, plusieurs établissements scolaires se situent à proximité immédiate du centre-ville, tels que le collège Daniel-JeanRichard, Jehan-Droz et Cifom-Et.

Promotion des modes de transports alternatifs à la voiture : En lien avec le projet d'agglomération, le report modal vers les transports publics et leur offre doivent être développés. Cet objectif s'inscrit dans une amélioration significative des conditions de circulation dans les centres-villes.

Contribution au dynamisme économique et convivialité des centres-villes : Cet objectif a pour but de permettre une réappropriation des espaces publics par la population, en déchargeant les différents axes du trafic. Par le biais d'une politique de stationnement optimale, il doit permettre également de favoriser l'accès aux commerces et services.

Mise en valeur de l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO : Cet objectif a pour but d'améliorer la lisibilité et l'appropriation des périmètres UNESCO, par le biais de réaménagement des espaces publics.

2.2. Objectifs généraux spécifiques aux modes de déplacement

Les mesures d'accompagnements liées au projet H20 toucheront directement les différents modes de déplacement, motorisés ou non.

Objectifs liés au trafic individuel motorisé : Afin d'optimiser l'efficacité des axes de contournement, les usagers doivent être incités à emprunter les nouvelles infrastructures. Il s'agit dès lors de capter non seulement le trafic de transit, mais aussi le trafic interne à la ville. La réalisation de ces diverses mesures peut être réalisée, tant par des mesures incitatives que contraignantes. Outre cet objectif d'optimisation, le PDPM a pour but également de garantir l'accessibilité aux différents quartiers, tout en protégeant les zones résidentielles. Au centre-ville, il s'agira de gérer au mieux le stationnement, tout en réduisant fortement celui des pendulaires, qui seront encouragés à stationner hors des centres.

Objectifs liés aux transports publics : Le report modal ne pourra être effectif que si l'attractivité des transports publics, parfois pris dans le trafic, s'en voit accrue. Outre la réalisation des axes de contournement, il s'agira également de développer des voies bus et de revitaliser les quartiers proches de la gare, en tant que pôle d'échanges, urbains et interurbains.

Objectifs liés à la mobilité douce : Le potentiel de requalification du centre urbain, des axes et des espaces publics devra permettre le développement de la mobilité douce et d'une sécurisation accrue des personnes les plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite, etc.).

2.3. Objectifs localisés à la ville du Locle

Le renforcement du pôle de développement économique du Crêt-du-Locle nécessitera une accessibilité de la zone par les différents modes de transports possibles. Toutefois, afin d'optimiser l'attractivité tant du rail que du projet H20, les itinéraires court-circuits¹ devront être supprimés. Le centre-ville, pour sa part, perdra son caractère d'axe de transit. Toutefois et ce malgré les aménagements prévus, cet axe sera appelé à pallier les fermetures ponctuelles du tunnel (entretien) ou à répondre aux situations d'urgence.

3. Potentiels d'influence du projet H20

Le plan directeur partiel des mobilités se concentre également sur le potentiel d'influence du projet H20 selon la fonction des axes existants. Si le projet H20 sur les axes de transit actuels a un fort potentiel d'influence, d'autres axes, notamment de court-circuits, permettront d'anticiper un certain nombre de mesures.

4. Exigences quantitatives concernant les charges de trafic résiduel

La quatrième partie du plan directeur partiel des mobilités pose des objectifs quantitatifs sur l'évolution du trafic, après la mise en place du tunnel de contournement et des différentes mesures d'accompagnement. Ces objectifs sont liés à la charge de trafic acceptable selon le réseau routier, mais également considérés sous l'angle environnemental, en respectant les exigences de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Deux scénarii sont considérés, l'un avec le RER neuchâtelois, l'autre sans le RER.

Il est à noter que ces objectifs feront l'objet d'un contrôle avant et après la mise en œuvre des mesures, afin de vérifier l'efficacité de celles-ci. Un réseau de points de contrôle est établi dans le but de vérifier, sur les différents axes urbains influencés par la H20, le respect de « valeurs de plafonnement du trafic » préalablement définies. Ces valeurs de plafonnement ne devront pas dépasser la plus basse des deux valeurs considérées, à savoir les charges de trafic prévues pour l'horizon 2020 (état E1'') et celles de trafic maximales pour respecter les valeurs limites d'immission de l'OPB.

¹ Notamment le Chemin-Sandoz, les Monts, la Combe-Monterban, la Combe-Sandoz et Quartier-Neuf, ainsi que les Frêtes.

5. Financement

Le financement des mesures d'accompagnement du projet H20 est principalement réalisé par la Confédération. Celui-ci est en étroite corrélation avec le potentiel d'influence. Ainsi, un tronçon ayant un potentiel d'influence élevé (tronçon rouge sur la figure 2 du PDPM) sera pleinement financé par la Confédération. Les coûts estimatifs de réaménagement couverts dans le cadre du projet H20 (Confédération) se montent à 13,4 millions de francs. Une annexe au plan directeur partiel des mobilités a aussi été déposée lors de la procédure de consultation. Celui-ci propose diverses mesures potentiellement réalisables sur les différents tronçons. Il s'agit principalement de voies bus, d'obstacles ou de trottoirs (piétons/vélos). Ces propositions devront encore être consolidées et sont présentées à titre indicatif.

Les tronçons dont l'influence du projet H20 est de moindre importance sont pris en charge par la commune. Ceux-ci sont néanmoins directement liés au projet H20 et des mesures pour tendre à la réalisation des objectifs précités devront être réalisées. En l'état, différentes mesures peuvent être établies, notamment sur la base des études réalisées. Bien que les estimations soient, à l'heure actuelle, relativement sommaires, l'ensemble des mesures d'accompagnement à charge de la commune pourrait avoisiner les 5,6 millions de francs. Ces mesures devront être définies de manière plus précise, mais consisteront entre autres à supprimer les itinéraires court-circuit (contrôle d'accès sur certains tronçons, réorganisation de la circulation, mesures de modération du trafic, signalisation, etc.), tout en valorisant et sécurisant l'espace public (augmentation des espaces verts et piétonniers, aménagements divers [zones de rencontre, pavés, rehausseurs, etc.], élargissement des trottoirs, etc.), ainsi que diverses études complémentaires.

Comme dit précédemment, le plan directeur partiel des mobilités se situe à un niveau principiel et ne nécessite pas la mise en place de mesures spécifiques, à un stade encore évolutif. En effet, nous ne maîtrisons pour l'heure ni la réalisation du projet, ni sa planification. Néanmoins, les montants avancés sur la base des différentes informations en notre possession nous permettent d'envisager que ces montants soient réalistes. De par la constitution d'un fonds, ils s'inscrivent d'ailleurs dans une volonté de concrétiser le projet dans son ensemble et de rassembler les divers milieux autour de celui-ci.

III. Constitution du fonds

1. Modalités de constitution du fonds

Le projet d'un « arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales » publié récemment par le Conseil fédéral confirme que la H20 « Le Locle (Frontière) – La Chaux-de-Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten » sera incluse dans l'extension du réseau des routes nationales.

De plus, dans son message « concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales et son financement » le Conseil fédéral indique au chapitre 1.4 que les contournements du Locle et de la Chaux-de-Fonds sont, avec le tronçon manquant de l'autoroute de l'Oberland zurichois, les trois projets dont la reprise par la Confédération est recommandée. En annexe 3 du même document, le Conseil fédéral décrit brièvement le projet de contournement du Locle et l'estime nécessaire et judicieux, respectant les standards des routes nationales.

A ce jour, selon les informations que nous avons du Service des ponts et chaussées, le traitement des oppositions avance bien et positivement. Toutefois, reste en particulier le cas de l'ATE qui émet des exigences relevant notamment à nos yeux de l'amalgame entre le rôle des futurs évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds et celui du RER.

La compétence de traiter les oppositions relève du Canton. Toutefois, la ville du Locle devra participer financièrement à la mise en œuvre des mesures exigées par le PDPM. Comme l'une des craintes de l'ATE est de voir ces mesures ne pas se réaliser en tout ou partie faute de crédit disponible ou de volonté politique, la constitution d'une réserve affectée à ces futurs investissements sera de nature à rassurer l'ATE. D'ailleurs, lors des discussions auxquelles nous avons participé à l'invitation du Service des ponts et chaussées, l'ATE s'est montrée fort intéressée à la mise en œuvre de cette procédure qui est de nature à rassurer ses membres.

Sans préjuger de la position définitive de l'ATE sur la suite qu'elle donnera à son opposition, nous sommes convaincus que cette constitution de réserve est susceptible de faciliter les négociations en cours. Et nous devons tout mettre en œuvre pour que le traitement des oppositions respecte le délai fixé et surtout pour éviter des recours qui feraient perdre aux deux projets d'évitement de nos villes les avantages considérables dont ils disposent grâce au travail remarquable effectué depuis 2008 par le Service des ponts et chaussées.

La création d'une telle réserve est envisagée sous l'angle des nouvelles possibilités offertes par le nouveau modèle comptable harmonisé (MCH2). En effet, ce dernier introduit la notion de préfinancement qui est définie ainsi par le manuel MCH2 :

« Les préfinancements contribuent en particulier au niveau des communes à ce que les charges financières de gros projets puissent être réparties sur plusieurs années. La décision de préfinancement doit concerner l'organe compétent en matière de décisions de dépenses, c'est-à-dire qu'une base légale réelle n'est pas nécessaire, mais qu'une décision nécessite le niveau de légitimation de la réglementation normale des compétences. Au niveau des communes, une décision de l'assemblée communale avec un référendum éventuel est suffisante. »

Pour la création de cette réserve et selon la philosophie du MCH2, nous avons obtenu l'aval du chef de département de la justice, de la sécurité et des finances, pour autant que cinq exigences soient respectées :

1. *Etablir un plan financier du projet auquel sera affectée la réserve et contenant, notamment, une période de début et une période de fin.*

2. *S'il est prévu d'alimenter la réserve non seulement sur l'exercice 2011, mais sur un ou d'autres exercices ultérieurs, il faut revoir le plan financier chaque année et en informer le Conseil d'Etat.*
3. *Présenter l'information au bilan de manière séparée, par exemple sous l'appellation « réserve pour financement projet H20 ». Lors de l'introduction du MCH2, ce compte devra être transféré dans les fonds propres et porter la même désignation.*
4. *La réserve ne doit servir qu'au but mentionné et ne servir qu'à financer ce seul projet. Un décompte distinct devra être établi.*
5. *Si le projet n'est pas réalisé ou que la réserve ne peut être complètement utilisée pour le financer, le solde de ladite réserve devra être dissout et transféré à la fortune générale.*

Les points 1 et 2 seront repris dans la partie consacrée aux incidences financières, où un plan financier sera développé.

Le point 3 est déjà satisfait, puisque la réserve figure au bilan des comptes 2011 sous la rubrique et l'appellation « 02.280.019 Réserve Préfinancement PDPM ». Lors du passage au MCH2, en 2015, la réserve sera transférée dans les fonds propres sans changement de désignation.

Le point 4 sera respecté et le décompte sera fait chaque année dans le rapport du Conseil communal au Conseil général à l'appui des comptes, dans la partie consacrée aux annexes. Aujourd'hui, l'utilisation de la réserve « Mesures anticycliques et projets d'agglomération » est déjà suivie de la sorte (p. 210 du rapport des comptes 2011). Enfin, cas échéant, le point 5 sera bien sûr respecté.

2. Incidences financières

La réserve préfinancement PDPM est créée en l'alimentant à hauteur de 1 million de francs au moment du bouclage des comptes 2011. Il est prévu de l'alimenter chaque année, pour autant que le résultat des comptes soit bénéficiaire, sans qu'un montant fixe ne soit déterminé, ce dernier dépendant largement du résultat.

Selon les estimations actuelles, le coût des mesures liées à l'application du PDPM est évalué à 5,6 millions de francs (voir chapitre II.5.).

Ce montant sera certainement amené à évoluer au fur et à mesure de l'avancée du projet H20, une fois les besoins mieux définis. Ainsi, le cas échéant, il sera précisé dans l'annexe du rapport des comptes toutes les modifications de la planification financière liée à l'utilisation de cette réserve.

Si la réserve est créée et alimentée pour la première fois dans les comptes 2011, l'horizon temporel lié à son utilisation est plus lointain. La mise en place des mesures d'accompagnement sont intimement liées à l'état d'avancement du projet H20. Dans le cadre de la réserve PDPM, les mesures d'accompagnement qu'elle pourra financer devront être réalisées dans les années qui précèdent la mise en fonction de la H20 et jusqu'à 4 ans après celle-ci, soit sur une période de l'ordre de 6 à 8 ans. La mise en fonction de la H20 étant aujourd'hui prévue à l'horizon 2022, nous pouvons en déduire que les mesures à financer par la réserve PDPM devront être réalisées de 2018 à 2026.

La durée d'utilisation proprement dite de la réserve PDPM s'étendra au-delà de 2026, puisqu'elle servira à financer tout ou partie des amortissements découlant des mesures réalisées. En effet, avec le MCH2, il ne sera plus possible d'amortir intégralement les investissements dès l'année de réalisation puisque ces derniers devront figurer au bilan à leur juste valeur. Dès lors, la réserve PDPM sera dissoute au fur et à mesure des amortissements consentis.

Conformément aux exigences formulées par le chef du DJSF, un plan financier relatif au fonctionnement de la réserve de préfinancement PDPM est présenté ci-après. Il tient compte des éléments que nous sommes en mesure d'appréhender aujourd'hui, mais il sera destiné à être affiné avec l'avancée du projet et en fonction du résultat des exercices annuels.

Réserve de préfinancement PDPM - plan financier

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Besoin de financement estimé, compte tenu d'un taux d'inflation annuel de 1%, sans tenir compte d'une réévaluation future des besoins	5'600'000	5'656'000	5'712'560	5'769'686	5'827'382	5'885'656	5'944'513	6'003'958	6'063'998	6'124'638	6'185'884	6'247'743	6'310'220	6'373'322	6'437'056	6'501'426
Alimentation de la réserve PDPM - les montants dès 2012 sont indicatifs et n'ont pas valeur d'engagement. Simulation pour tenir compte des besoins totaux en 2026 (6,5 mios). Aucune alimentation n'est possible en cas de résultat des comptes déficitaire.	1'000'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000	365'000
Prélèvement à la réserve PDPM (= tout ou partie des amortissements à réaliser sur les mesures entreprises)													Selon avancement du projet. Amortissements des mesures dès l'année suivant leurs réalisations.			
Solde prévisible de la réserve au 31 décembre, sans tenir compte des prélèvements	1'000'000	1'365'000	1'730'000	2'095'000	2'460'000	2'825'000	3'190'000	3'555'000	3'920'000	4'285'000	4'650'000	5'015'000	5'380'000	5'745'000	6'110'000	6'475'000

Période de réalisation des mesures d'accompagnement

Hypothèse retenue: Mise en service de la H20 en 2022

IV. Planification

Comme dit précédemment, la ville du Locle mettra sur pied un certain nombre de mesures afin de répondre aux exigences concernant le trafic résiduel. Cette planification s'inscrit dans un esprit volontariste pour pallier les problèmes de trafic dans la Mère commune.

Il est à noter que certaines mesures pourront être anticipées. Par ailleurs, diverses mesures liées à la gestion du trafic ont été réalisées depuis plusieurs années. Ainsi, nous pouvons citer par exemple :

- Modération du trafic : Entre 2008 et 2012, plus de 20 km de routes ont bénéficié de mesures de modération du trafic (30 km/h ou 20 km/h), représentant une quarantaine de rues. Ces mesures se concentrent sur les routes non destinées au transit, mais également à côté des centres scolaires. Des contrôles d'accès sont également progressivement mis en place, même si ceux-ci donnent parfois lieu à des oppositions.
- Transports publics : Les bus urbains ont bénéficié d'une augmentation de leur cadence (20 minutes) et de nouvelles dessertes. Des voies bus ont été réalisées, en collaboration avec l'Etat, aux entrées de villes. Des subventions pour les moins de 25 ans sont également octroyées et des cartes journalières à l'intention des habitants sont à disposition. Des bus interentreprises, desservant 11 entreprises, ont été mis en place.
- Infrastructures : Un deuxième P+R a vu le jour, en collaboration avec les CFF, au Col-des-Roches. La réalisation d'une liaison gare / centre-ville est en voie de réalisation.
- Supports techniques et sensibilisation : Les plans de mobilité sont encouragés, notamment par un support technique. Des parcs « covoiturage » ont été définis au niveau de l'agglomération urbaine du Doubs. Diverses études ont été finalisées, dont une sur la réalisation d'une zone piétonne et une autre sur une structure d'échange modal.

Toutefois, la réalisation du projet H20 permettra de libérer le centre-ville et de permettre la mise en place d'une politique efficiente en termes de gestion du trafic.

La planification de ces mesures d'accompagnement dépendra néanmoins de la reconnaissance du projet H20 par les chambres fédérales. Toutefois, la priorisation du projet H20 a été reconnue par le Conseil fédéral dans son message aux chambres. Il s'agit dès lors à la collectivité communale de montrer son esprit volontariste.

V. Conclusion

Partie intégrante du projet H20, le plan directeur partiel des mobilités a pour but d'optimiser les effets du projet de contournement des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Liant de manière contraignante les différents acteurs institutionnels, il a pour objectif notamment d'améliorer les conditions environnementales (qualité de vie des habitants, respect des normes OPB) et la sécurité, mais aussi de contribuer au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes. Il s'inscrit également dans une volonté de mise en valeur de l'urbanisme horloger des zones inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, tout en favorisant le report modal des transports individuels motorisés sur les transports publics et la mobilité douce.

La réalisation de ces différents objectifs donnera lieu à des contrôles avant et après la mise en œuvre des mesures, afin de vérifier leur efficacité. Toutefois, afin de donner un signe clair à sa réalisation et pour anticiper des investissements par trop conséquents, nous avons souhaité constituer d'ores et déjà un fonds destiné au financement des mesures futures.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, à bien vouloir voter l'arrêté ci-après.

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

ARRETE

concernant la création de la réserve de préfinancement PDPM

Le Conseil général de la Commune du Locle
Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964
Vu le courrier du chef du DJSF du 24 février 2012
Vu le rapport du Conseil communal, du 4 avril 2012

Arrête :

- Article premier.- ¹ Une réserve pour le préfinancement des mesures liées au plan directeur partiel des mobilités (PDPM) est créée.
² Elle figure au bilan sous le compte 02.280.019
- Art. 2.- ¹ La réserve est alimentée en fin d'année. L'alimentation n'est pas systématique et doit être acceptée par le Conseil général.
² Les contributions à la réserve peuvent être faites dès l'année comptable 2011 et jusqu'à quatre ans après la mise en œuvre complète du projet H20.
³ L'alimentation de la réserve n'est possible que si le résultat des comptes affiche toujours un bénéfice après l'opération.
- Art. 3.- ¹ La réserve est utilisée pour le financement de mesures liées au PDPM.
² Pour être financées par la réserve, les mesures devront être réalisées au plus tard quatre ans après la mise en œuvre complète de la H20.
- Art. 4.- L'utilisation de la réserve sera détaillée dans l'annexe du rapport des comptes chaque année, de même que le plan financier.
- Art. 5.- Si les buts pour lesquels la réserve a été créée ne peuvent manifestement plus être atteints, le solde de la réserve sera dissout et transféré à la fortune de la Ville.
- Art. 6.- Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente,
F. Casciotta

La secrétaire,
C. Kolly