



Rapport d'information du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat n°160 du groupe PLR intitulé «Un maillon indispensable doit être fiable»

(Du 17 juin 2019)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 18 octobre 2010, le Conseil général a accepté un postulat déposé par le groupe PLR, par Mme Amelie Blohm Gueissaz et consorts, intitulé «Un Maillon indispensable doit être fiable» dont le contenu est le suivant:

«Depuis la mise en service des installations en 2002, le Fun'ambule aurait dû jouer un rôle important dans le réseau des transports publics neuchâtelois comme «maillon indispensable» entre le jardin anglais et la gare. Ce rôle est encore censé d'être renforcé dans le cadre du RUN. Or, depuis 2003, le nombre de passagers/an du Fun'ambule a fortement baissé et le taux d'occupation atteint, d'après nos estimations, seulement 9%. Cette faible utilisation du Fun'ambule témoigne à notre avis du manque de confiance que les voyageurs ont dans la fiabilité de l'installation. Au vu des nombreux jours d'arrêts programmés durant toute l'année et les innombrables interruptions de fonctionnement (technique, vandalisme et autres) les voyageurs ne peuvent tout simplement pas compter sur le Fun'ambule pour atteindre la gare. Pour que le Fun'ambule ne soit pas seulement un agrément pour une population jeune et en bonne santé qui marcherait sinon à pied à la gare mais véritablement un maillon dans le réseau des transports publics de la ville il faut que le Fun'ambule soit fiable.»

Si le Conseil communal partage notre analyse de la situation, que compte-t-il faire pour remédier à ces problèmes de fiabilité et de disponibilité gravissimes?

De plus, nous souhaitons avoir une image claire des coûts globaux d'exploitation (directement pour la Ville et indirectement via les TN) en incluant les amortissements et les intérêts. Ceci, depuis la mise en service des installations jusqu'à aujourd'hui. Il serait intéressant de comparer les frais par passager du Fun'ambule avec les frais par passager d'autres lignes des TN.

Il est également demandé au Conseil communal d'étudier les alternatives envisageables s'il s'avère que l'on ne puisse pas améliorer significativement la fiabilité du Fun'ambule. Si le Fun'ambule ne peut pas remplir la fonction de porte sud de la gare et si les charges du Fun'ambule devaient être disproportionnées, nous aimerions savoir quelles sont les mesures envisageables pour remédier à la situation: vente du Fun'ambule – naturellement pas à une autre institution de l'Etat, voire même sa fermeture.».

Depuis le dépôt du Postulat et le présent rapport, plusieurs années se sont écoulées et des évolutions importantes sont intervenues. Notre Conseil considère toutefois que les questions posées sont une bonne base pour décrire le développement du Fun'ambule, sa situation actuelle et ses perspectives d'avenir. À ce stade, nous ne proposons pas d'arrêter de décision et aucun crédit n'est sollicité.

Le Fun'ambule a effectué sa première course le 27 avril 2001 et vient donc d'atteindre ses 18 ans. Réalisé dans le cadre d'Expo.02, il est devenu un maillon indispensable du réseau des transports publics neuchâtelois. Il offre un accès direct à la gare depuis le Jardin anglais, soit le niveau inférieur de la ville dans le secteur de l'Université. Souvent décrié en raison des arrêts d'exploitation imposés par l'OFT pour respecter le cadre légal, le bilan de cette installation ne prête pourtant pas à rougir:

- environ 1'200'000 passagers l'empruntent chaque année, soit 10 fois plus que le funiculaire de Chaumont;
- le parcours cumulé annuel des deux cabines correspond au tour de la terre, soit plus de 40'000km;
- 1'236'614 courses entre le début de son exploitation et le 31 décembre 2018.

Contrairement aux funiculaires des stations touristiques, l'exploitation du Fun'ambule est intensive toute l'année, avec une course toutes les 5 minutes, ce qui représente une fréquence bien loin des courses horaires

en zone de montagne, comprenant de plus des pauses d'entre-deux-saisons. De plus, le Fun'ambule a la particularité de fonctionner de manière autonome: c'est une solution économiquement intéressante, mais qui nécessite des dispositifs de sécurité engendrant des arrêts en cas d'alarme — par exemple lors de blocage des portes par des passagers indéclicats.

Les interruptions de fonctionnement dépassent rarement 30 minutes. En 2018, on ne dénombre que 10 interventions pour malveillance et 17 interventions pour des pannes de courte durée. Les révisions ont occasionnés 28 jours d'arrêts en 2018 (26 au 28 février, 3 au 13 avril, et du 8 au 21 octobre). L'installation fonctionne particulièrement bien et sa position en galerie souterraine est très favorable puisqu'elle est à l'abri des intempéries et des fluctuations d'humidité et de température.

1 Historique

Neuchâtel est depuis longtemps une ville parcourue par des funiculaires: ses pentes et ses vallons, ainsi que ses industries et sa population ont favorisé l'émergence de ce moyen de transport dès la fin du 19^e siècle. La première installation à câble sur le territoire de la ville de Neuchâtel fut le funiculaire Écluse-Plan en 1890. Il fonctionnait grâce à l'énergie hydraulique. Aujourd'hui, il est complètement automatisé et actionné par un moteur électrique.

Le funiculaire de Chaumont date de 1910. La concession a été octroyée à la société anonyme de Neuchâtel-Chaumont (NCh) pour relier la gare jusqu'au Petit-Hôtel de Chaumont. L'installation comprenait un tramway jusqu'à la Coudre puis un funiculaire jusqu'à Chaumont. Malgré un début d'exploitation prometteur, l'entreprise exploitante a eu de gros problèmes financiers et les actifs ont été repris par les Transports Neuchâtelois (TN) en 1943.

Des funiculaires industriels ont également été exploités à Neuchâtel: le funiculaire Suchard de 1892 jusqu'en 1954, le plan incliné des Battieux pour la papeterie du Vallon de la Serrière ainsi qu'un funiculaire de chantier installé lors de l'aplanissement du Crêt-Taconnet pour créer l'actuel plateau de la gare aux alentours de 1880. Il a permis de descendre les déblais du secteur de la gare jusqu'au niveau du quartier des Beaux-Arts. Un parcours semblable à celui du Funambule d'aujourd'hui.

2 Cadre réglementaire

Le principe d'une liaison verticale rapide entre le quartier des Beaux-Arts et la Gare CFF a été inscrite dans le Plan d'Aménagement communal de 1998 et s'est réalisé en 2001 sous l'impulsion de l'Expo.02. Le Conseil fédéral a octroyé à la Ville de Neuchâtel la concession pour le funiculaire « Gare-Université » le 4 novembre 1998, ainsi que l'autorisation de l'exploiter. Ces documents viennent d'être prolongés pour les 20 prochaines années, soit jusqu'en 2038.

La Ville est propriétaire de l'installation et la loue par un contrat de bail à TransN qui en assume l'exploitation. Conformément à la Loi cantonale sur les Transports Publics (LTP), le funiculaire «Gare-Université» est intégré au système cantonal de financement des transports publics depuis le 1^{er} janvier 2007. Avec l'application de la tarification Onde verte, même si la Ville n'a plus la maîtrise de la tarification, la situation est économiquement intéressante puisque les charges non-couvertes par l'exploitant sont indemnisées par le pot commun des transports.



Figure 1 - Extrait du plan stratégique d'aménagement communal, 1998

3 Fonction du Fun'ambule dans le réseau de mobilité

Le Fun'ambule relie la gare CFF au Jardin anglais en permettant:

- d'assurer une desserte nord-sud reliant la Gare CFF et l'Est du centre-ville au niveau du Jardin anglais;
- de permettre une jonction avec les lignes de transports public urbain 101 et 121 ainsi qu'avec la future prolongation du Littorail;

- des relier la gare avec des infrastructures d'importance régionale telles que l'Université, Microcity, Lycée Denis-de-Rougemont, les deux hôpitaux, et les équipements sportifs (complexe de la Maladière, Riveraine, Patinoire);
- de relier et valoriser le quartier des Beaux-Arts;
- d'accompagner la dynamique des nouvelles activités des faubourgs du Lac et de l'Hôpital (Cinémas, Casino...);
- de s'intégrer dans un secteur de développement majeur de la Ville (Jeunes-Rives, Place du Port, Place Alexis-Marie-Piaget).

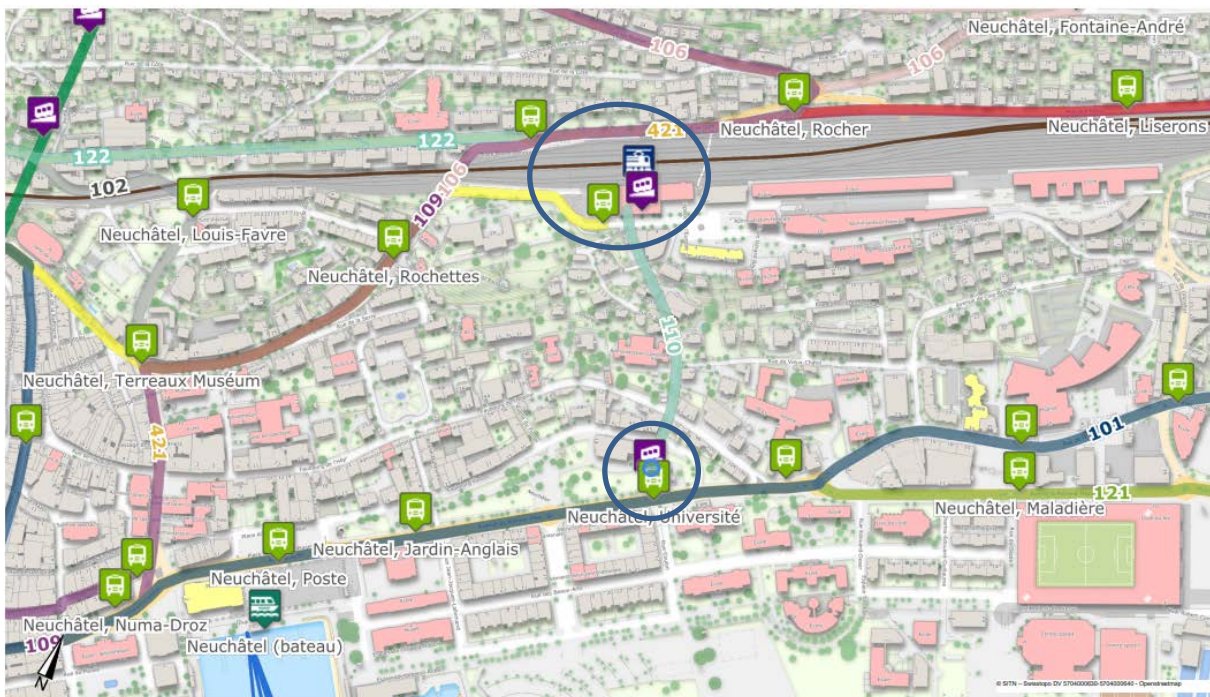


Figure 2 - Plan de situation du Fun'ambule et de ses liaisons

4 Fréquentation et disponibilité de l'installation

L'évolution annuelle du nombre de passagers démontre que le nombre de passagers a augmenté avec les années. Le tableau ci-dessous recense la fréquentation, en distinguant les années de révision importantes (tous les trois ans) qui nécessitent un arrêt de l'exploitation de 6 semaines. Le saut observable entre 2013-2014 doit être relativisé, car il correspond à un changement du système de comptage des passagers.

La fréquentation du Fun'ambule est cohérente avec celle des autres lignes urbaines de la commune en se situant au 8^e rang des 17 lignes de transports publics du réseau littoral de TransN. Par rapport à une courbe journalière standard, la fréquentation du Fun'ambule en milieu de journée est plus élevée. Ceci indique de nombreux déplacements d'une demi-journée correspondant également à des schémas d'horaire universitaire

ou à des retours au domicile à midi, voire à des repas pris dans le secteur de la gare CFF.

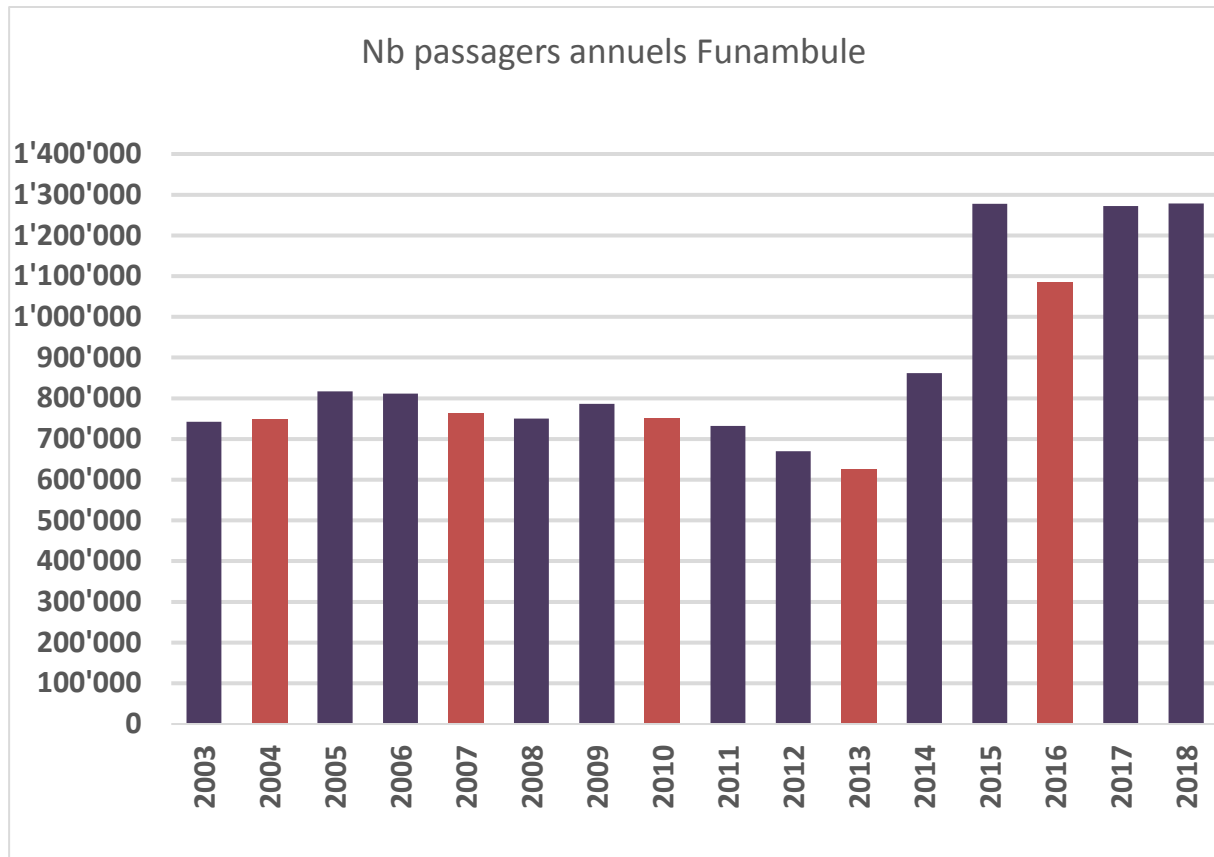


Figure 3 : Nombre annuel de passagers Fun'ambule
(en rouge : année de grande révision)

Le Fun'ambule est soumis à la Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles (LICa). Cette loi impose des contrôles et des révisions périodiques, possibles hors saison dans les stations touristiques, mais plus difficiles dans le cas d'une ligne de transport urbaine souterraine fonctionnant en permanence:

- contrôle mensuel de l'installation: nécessite 1 arrêt de 2-3 heures sur l'horaire;
- contrôle et révision semestriels: nécessitent 2 arrêts de 2 semaines;
- lavage annuel du tunnel: nécessite 1 arrêt de 3-4 jours;
- contrôle et révision annuels cumulés à l'intervention semestrielle durant les vacances de Pâques;
- contrôle et révision des véhicules tous les 6 ans (un véhicule tous les 3 ans): nécessite environ 45 jours d'arrêt (le principe du funiculaire ne permet pas la circulation d'un seul véhicule pendant ce temps).

Tous les moyens de transports doivent faire l'objet de révision périodique. La plupart des véhicules, tels que les bus, peuvent être temporairement remplacés pendant les révisions. Or, ce n'est pas le cas pour un funiculaire. L'absence de substitut lors des révisions ordinaires peut ainsi créer chez les usagers l'impression que l'installation est en panne. Toutefois, mis à part un déraillement en 2004, les arrêts non-planifiés (pannes) ont représenté moins de 2% du temps de fonctionnement annuel théorique seulement.

L'affichage numérique extérieur ayant vécu, il va être remplacé dans les mois qui viennent par un écran d'information incluant les départs des bus et les informations voyageurs que l'on retrouve à l'intérieur des bus.



Figure 4 - Les entrailles du Funambule lors d'une des grandes révisions chez Garaventa (2010)

5 Aspects financiers

5.1 Investissements

La réalisation du Fun'ambule a fait l'objet d'un investissement de la Ville de Neuchâtel avec l'appui de l'Expo.02. Le montant initial pour l'installation technique du funiculaire (hors gares, tunnels, accès) pour la Ville de Neuchâtel a été de 6'500'000 francs (vote du Conseil général le 29 septembre 1997).

Initialement, l'infrastructure en lien avec le funiculaire était un seul et unique objet d'investissement. Le taux d'amortissement linéaire était de 2%, soit 130'000 francs/an.

Depuis 2006, une séparation comptable a été réalisée entre les deux composantes principales de l'installation, soit le gros-œuvre (tunnel, n° objet 29226) et le matériel roulant (n° objet 29320). Le premier a été intégré à la Section des infrastructures et le deuxième à celle de la Mobilité, sous l'entité de gestion intitulée « Funambule », qui fait l'objet d'une location à TransN.

5.2 Amortissement

Jusqu'à 2018, la charge d'amortissement annuelle globale pour la Ville s'est montée à 303'000 francs, soit 130'000 francs pour le matériel roulant (2% de 6'500'000 francs de valeur de base, attribué à l'entité de gestion 146.02 Fun'ambule) et 173'000 francs pour le gros-œuvre (2% de 8'670'775 francs de valeur de base, attribué à l'entité de gestion 115.01 Voirie). Au compte du Funambule (146.02), la valeur au 31 décembre 2018 est de 4'291'502 francs.

En lien avec les opportunités et les contraintes liées à l'entrée en vigueur de la LFinEC et l'ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (dans le domaine du transport public), la Ville de Neuchâtel a adapté le taux d'amortissement en fonction de la durée de vie des différents éléments constituant le Fun'ambule.

Si le taux d'amortissement moyen de 2% pour l'ensemble de l'installation peut se justifier, le taux de chaque objet pris indépendamment est bien différent. Chaque composante de l'installation devrait en théorie être amortie avec le taux correspondant (moteur, cabine, rail, système électrique, etc.). Une telle séparation des composants est particulièrement compliquée à réaliser, notamment pour des investissements réalisés il y a plus de 15 ans. Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2019, il a été convenu d'appliquer uniquement un taux différencié entre le gros œuvre et le matériel roulant en nous appuyant sur l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires.

En effet, le tunnel présente des caractéristiques propres permettant de prévoir une durée de vie plus longue sans travaux majeurs (pas de pollution, pas de contraintes climatiques, pas de particularités ou de faiblesses de construction), son taux d'amortissement passe de 2% à 1%.

Le matériel roulant comprend quant à lui différents éléments: la cabine (durée de vie estimée de 40 ans), le moteur (durée de vie de 25 ans), le système électrique déjà partiellement rénové, et les voies (durée de vie de 50 ans). Dès lors, nous avons fixé pour l'ensemble de ces éléments un taux d'amortissement évalué à 3.25%, soit une durée de vie moyenne de 30 ans.

En appliquant les taux adaptés à la durée de vie, nous obtenons un montant annuel de 211'250 francs pour le matériel roulant (3.25%) et 86'700 francs pour le gros œuvre (1%), soit un total de 297'950 francs. Il n'y a donc pas de différence significative dans la charge supportée par la Ville. Le taux moyen reste ainsi de l'ordre de 2% (1.96% effectif), respectant la décision du Conseil général du 29 septembre 1997.

Au niveau comptable, la modification du taux d'amortissement, et donc du coût annuel du Fun'ambule, a amené notre Conseil à augmenter le loyer du Fun'ambule dès 2019, passant ainsi de 400'000 à 450'000 francs. Cette modification a été validée par TransN.

5.3 Valeur au bilan et réévaluation

L'adaptation du taux d'amortissement pose également la question de la réévaluation de la valeur de l'objet. En effet, les taux d'amortissement appliqués jusqu'ici ont générés une sous-évaluation du tunnel, qui a été trop amorti, alors que le matériel roulant a été sous-amorti et présente donc au bilan une valeur surévaluée. Cet élément est particulièrement important dans le cadre des négociations pour la vente de l'infrastructure.

La LFinEC permet jusqu'au 31.12.2018 de procéder à la réévaluation du patrimoine administratif. Nous avons saisi l'opportunité pour corriger les valeurs au bilan des deux objets.

Matériel roulant	Gros-œuvre
Valeur au bilan au 31.12.2018 (2%)	Valeur au bilan au 31.12.2018 (2%)
4'291'502.65 CHF	5'725'951.60 CHF
Valeur au bilan au 31.12.2018 après réévaluation (3.25%)	Valeur au bilan au 31.12.2018 après réévaluation (1%)
2'908'750 CHF	7'196'743 CHF
Moins-value prélevée à la réserve de réévaluation	Plus-value attribuée à la réserve de réévaluation
1'382'752.65 CHF	1'470'791.40 CHF
Résultat global : attribution à la réserve de réévaluation de 88'038.75 CHF	

5.4 Coût du fonctionnement en tant que propriétaire de l'installation

Les revenus consistent en un loyer versé par TransN. Dès 2019, comme décrit dans le chapitre précédent, le loyer annuel de base passe de 400'000 francs à 450'000.- francs par an. Quand les arrêts cumulés sur une année dépassent 30 jours, le loyer diminue. C'est le cas notamment lors des révisions triennales.

Les charges habituelles comprennent environ 35'000 francs, correspondant aux autres frais pris en charge directement par la Ville (maintenance, frais téléphone, assurances...). Pour assumer les frais non annualisables, nous provisionnons annuellement un montant suffisant pour assumer, en particulier, les révisions triennales.

Si au moment du dépôt du postulat le fonctionnement de l'installation présentait un déficit annuel de 166'000 francs, la situation s'est assainie par une première augmentation du loyer de l'installation en 2011 (de 340'000 francs annuels à 400'000 francs) (cf. annexe) :

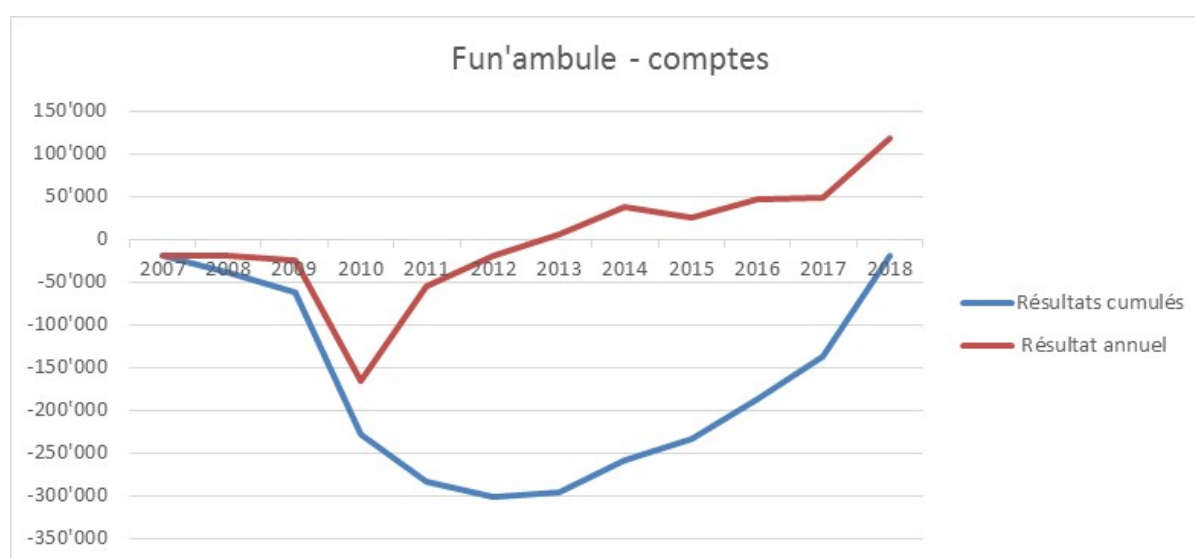


Figure 5 : Evolution des résultats annuels et cumulés depuis 2007

Les résultats cumulés depuis 2007 seront presque équilibrés au 31 décembre 2018. Depuis 2013 les comptes annuels sont positifs.

L'augmentation de loyer de 2011 (de 340'000 à 400'000 francs) a donc permis d'inverser la tendance.

La deuxième augmentation de loyer de 2019 (de 400'000 à 450'000 francs) et l'ajustement du taux d'amortissement permettra de pérenniser le renouvellement des éléments d'usures. Les charges de cette installation que nous supportons en tant que propriétaire sont ainsi actuellement maîtrisées.

5.5 Charges dans le cadre du pot commun des transports

La Ville participe à l'exploitation de l'ensemble des lignes de transports qui la traversent, Fun'ambule compris, en alimentant le pot commun des transports. TransN perçoit dans ce pot des indemnités dans le cadre des commandes de prestation de transport public.

Pour TransN, en 2018, les charges du Fun'ambule s'élèvent à 1'317'000 francs. Les recettes totales montent à 544'000 francs. La part non couverte est donc de 773'000 francs. Ce montant est pris en charge par le Pot commun cantonal des transports auquel nous contribuons. Il est réparti de la manière suivante : 463'800 francs à charge de l'État et 309'200 francs à charges des communes du canton, dont 103'272 francs pour la Ville de Neuchâtel (33.4% des parts communales).

6 Bail liant la Ville à TransN

Le bail entre la Ville et TransN date du 26 septembre 2006 et a été conclu pour 12 ans jusqu'au 31 décembre 2018. Il se reconduit tacitement sur une période de 5 ans et seul le montant du loyer et des frais d'entretien courant ont été augmentés. Il précise notamment les points suivants:

Obligations de la Ville

- Les investissements lourds, notamment les révisions tous les trois ans d'un des véhicules ou les travaux sur le génie civil ou la machinerie (tunnel, statique, électromécanique, voie, etc...) sont pris en charge par la Ville.
- Lors d'un arrêt de plus de 30 jours cumulés sur une année en lien avec des travaux lourds, le loyer versé par TransN est suspendu au prorata à partir du 31^{ème} jour d'arrêt.
- Si la Ville ne consent pas les investissements lourds, elle devra assumer la responsabilité pour ces travaux exigés par les autorités de contrôle.
- L'ensemble des installations techniques (équipement CVSE, détection incendie, station de pompage, extincteurs, extracteurs de fumées) ne font pas l'objet de la location et restent sous la responsabilité et à la charge de la Ville.
- La Ville doit assumer les coûts en cas de dégâts importants aux installations ou de conditions insuffisantes de sécurité.
- Tous les travaux engendrant une plus-value des installations sont pris en charge par la Ville.
- La Ville garantit l'usage des stations en tant que domaine public pendant la durée de fonctionnement de l'installation.

- Les stations ne font pas l'objet de la location, et la Ville et TransN assument chacun pour leur part les frais d'entretien et de nettoyage.
- L'ensemble des infrastructures liées aux évacuations de secours (passerelles, sorties stations) sont sous la responsabilité de la Ville.
- Le rail et ses fixations sont gérés par le bailleur.

Obligations de TransN

- TransN est chargé d'exploiter le Fun'ambule en assurant son entretien de base conformément aux directives en la matière.
- TransN assure les prestations de base commandées par le Canton dans le cadre de la LTP.
- TransN assure le nettoyage du funiculaire et les travaux d'entretien courants. Il assure les travaux de contrôle selon les prescriptions fournies par le constructeur, les travaux de contrôle demandés par l'OFT, les achats du matériel courant de remplacement.

7 Vente de l'installation

Pour simplifier la gestion opérationnelle de cette installation et afin de désenchevêtrer les aspects financiers, notre Conseil analyse l'hypothèse d'un transfert de propriété vers TransN. Seuls le funiculaire et l'infrastructure qui lui est directement lié sont concernés par cette réflexion. Le tunnel et les gares resteront propriété de la Ville.

Les conséquences financières d'une vente du Fun'ambule n'auraient pas une incidence importante dans les comptes de la Ville de Neuchâtel car les amortissements, les intérêts des investissements et les BSM sont compensés par le loyer demandé à TransN. En revanche, une vente à TransN permettrait d'optimiser fortement la gestion de l'installation, car l'exploitation et la gouvernance se trouveraient en main du propriétaire qui a toutes les compétences professionnelles de gérer ces infrastructures.

Par ailleurs, le système comptable d'une administration publique telle que notre Ville n'est pas adapté à l'exploitation d'une installation technique imposant des cycles financiers s'étalant sur plusieurs années, notamment les charges des révisions triennales.

Les avantages pour la Ville d'une vente seraient :

- Suppression de l'obligation de libérer des liquidités en urgence pour supporter d'éventuelles dépenses imprévues, avec les difficultés que comportent les processus communaux.
- Clarification des processus et des dépenses.

Même si cette hypothèse impliquerait le transfert du contrôle de l'installation à TransN, dans la pratique, notre marge de manœuvre est d'une part déjà très limitée au niveau technique, et d'autre part inexistante pour la tarification.

Du reste, la Ville est un des principaux actionnaires de TransN (13%) et co-détermine les stratégies de l'entreprise. TransN est une entreprise de transports publics et a été créée pour gérer ce type d'infrastructure. Ce transfert de propriété se dessine donc comme une suite logique dans l'exploitation de cette infrastructure. Après sa création et sa mise sur rail, l'objet peut intégrer l'entreprise cantonale de transports dont la Ville est actionnaire. C'est un processus analogue qui a permis d'incorporer le funiculaire de Chaumont et le funiculaire Écluse-Plan au patrimoine des TN de l'époque, en 1943 pour le premier et en 1907 pour le second.

Des discussions ont été initiées pour aller dans ce sens. Le contexte financier liant TransN, l'Etat et la Ville complexifie pourtant un peu la démarche. Cependant, une clarification de la gouvernance simplifierait et optimiserait l'exploitation de l'installation en centralisant la gestion technique et financière auprès de TransN, notre entreprise spécialisée dans le domaine.

8 Avenir

Notre objectif est de renforcer encore le rôle de cette liaison en développant une plateforme intermodale autour de la station inférieure du Fun'ambule. Citons les options d'une vélo-station, des places de dépose-minute, des places pour taxis, etc. Il conviendra d'y ajouter une communication efficace pour créer une véritable entrée de la gare, c'est-à-dire un «8^e quai» symbolique. Le projet figure parmi les mesures d'infrastructures subventionnées par la Confédération via le Projet d'agglomération.

Ce site pourrait également jouer un rôle pour le stationnement des bus de substitution lors des interruptions de lignes CFF. Une situation qui avait déjà été mise en œuvre pendant la période d'Expo.02.

9 Conclusion

Le Fun'ambule est devenu un maillon indispensable dans le réseau des transports publics urbain de Neuchâtel comme le prouve sa fréquentation de plus en plus importante. Nous gardons à l'esprit l'objectif d'une vente de l'installation auprès de TransN à inscrire dans les prochaines années. Quoi qu'il en soit, sa dimension financière est aujourd'hui maîtrisée, tout comme sa gestion technique.

Dans cet esprit, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport d'information et classer le postulat 160.

Neuchâtel, le 17 juin 2019

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Thomas Facchinetti

Le chancelier,

Rémy Voirol

10 Annexe

Comptes													
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Charges	349'339	394'499	399'380	532'582	454'733	453'445	407'422	406'839	409'262	372'400	394'771	330'350	
Revenus	330'556	375'000	375'000	366'500	400'000	435'001	413'082	444'259	435'000	418'562	444'110	447'944	
Résultat annuel	-18'783	-19'499	-24'380	-166'082	-54'733	-18'444	5'660	37'420	25'738	46'162	49'339	117'594	
Résultat cumulé	-18'783	-38'282	-62'662	-228'744	-283'477	-301'921	-296'261	-258'841	-233'103	-186'941	-137'602	-20'008	

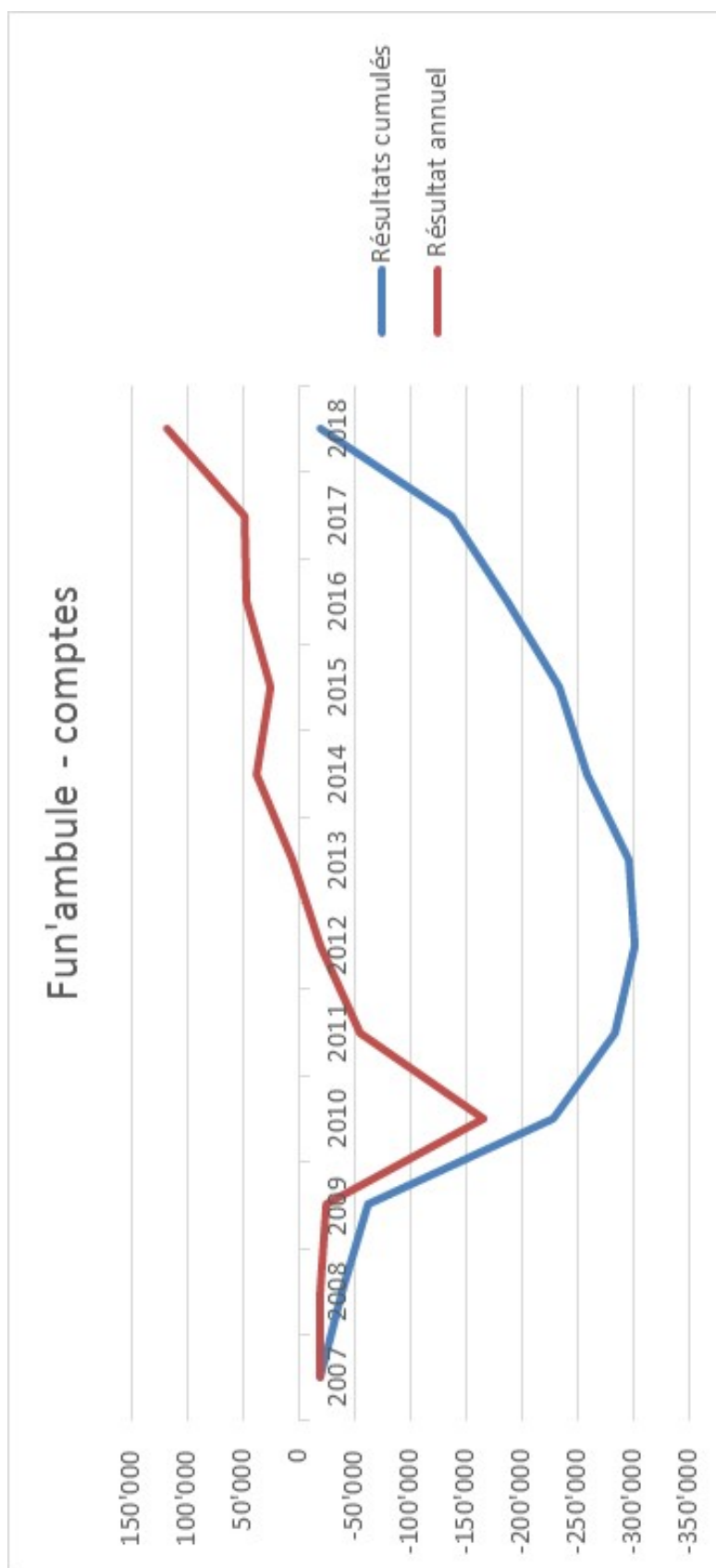


Table des matières

1	Historique	3
2	Cadre réglementaire	4
3	Fonction du Fun'ambule dans le réseau de mobilité	4
4	Fréquentation et disponibilité de l'installation.....	5
5	Aspects financiers	7
5.1	Investissements	7
5.2	Amortissement	8
5.3	Valeur au bilan et réévaluation	9
5.4	Coût du fonctionnement en tant que propriétaire de l'installation 10	
5.5	Charges dans le cadre du pot commun des transports	11
6	Bail liant la Ville à TransN.....	11
7	Vente de l'installation.....	12
8	Avenir	13
9	Conclusion.....	14
10	Annexe	15
	Table des matières.....	16