



Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit relative à la mise en place d'un système de vélos en libre service en complément à Neuchâtelroule

(Du 19 décembre 2012)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Promouvoir la pratique du vélo pour favoriser la mobilité durable fait partie des raisons qui ont motivé la création de Neuchâtelroule, il y a huit ans. Le contexte actuel, marqué par l'émergence de réseaux de vélos en libre service (VLS), offre la possibilité de dépasser certaines limites auxquelles ce programme est aujourd'hui confronté. Le présent rapport propose donc la mise en place d'un réseau de VLS pour compléter les activités de Neuchâtelroule à partir du printemps 2013.

2. Neuchâtelroule et le VLS

2.1. Neuchâtelroule en quelques mots

Depuis 2005, Neuchâtelroule met gratuitement des vélos à disposition de la population et des touristes. Le projet a été initié dans le cadre de l'action 3 de l'Agenda 21 de la Ville (mobilité durable). Il s'agit également d'une action sociale permettant à des personnes requérantes d'asile ou

au bénéfice de l'aide sociale d'avoir une activité en contact direct avec la population. Hors mis le personnel engagé à la Ville pour coordonner cette action (voir point 4.4), le programme est autofinancé grâce au sponsoring et aux revenus dégagés par l'exploitation.

Utilisé en grande majorité par des Neuchâtelois (ville et canton), Neuchâtelroule augmente le potentiel d'attractivité du centre-ville, tout en étant un atout touristique apprécié. Le service connaît un très grand succès¹, lequel incite à repenser ses structures afin de répondre à une demande toujours croissante qu'il n'est plus possible de satisfaire avec le parc de vélos actuel et dans les conditions de stockage à disposition.

Une réflexion a donc été initiée dans ce but, mais aussi pour convaincre davantage de pendulaires de se rendre au travail à vélo. Elle a abouti au projet de VLS complémentaire à Neuchâtelroule présenté dans ce rapport, ceci en raison des nombreux avantages que présente ce système hybride.

2.2. Avantages du VLS et de Neuchâtelroule

La mise en place de stations de VLS offre les avantages suivants :

- **souplesse géographique** : les stations peuvent être placées à des endroits stratégiques pour les pendulaires ;
- **souplesse des horaires** : programme ouvert 7/7 jours et 24/24h ;
- **souplesse du stockage** : répartition de la flotte entre les différentes stations de VLS, réglant *de facto* les problèmes de stockage ;
- **image positive** du VLS pour le rayonnement de la ville.

Le système actuel de Neuchâtelroule offre les avantages suivants :

- **volet social** : création de lien social entre les collaborateurs de la station Neuchâtelroule et la population neuchâteloise et (ré)insertion professionnelle grâce à une activité utile à la population ;
- **flexibilité** : variété du matériel mis à disposition depuis la station de prêt (vélos électriques, vélos pour enfants, remorques, etc.) ;
- **Facilité d'accès** : la présence de personnel facilite la première utilisation du dispositif ou son utilisation par des touristes ;
- **réputation** : le programme est connu et très apprécié des utilisateurs.

¹ De 4'000 prêts lors de la première saison en 2005, Neuchâtelroule est passé à 15'400 sorties en 2012 !

Afin de combiner les avantages des deux systèmes, le présent rapport propose la mise en place d'un **système hybride** : la station de Neuchâtelroule continuera à être exploitée pour ne pas perdre les utilisateurs actuels, prêter un matériel varié et conserver le volet social de l'action, mais l'offre sera complétée et élargie grâce la mise en place de stations proposant des vélos en libre service.

Le système hybride proposé est une solution cohérente à la fois du point de vue des finances (montant de sponsoring à disposition pour Neuchâtelroule), de l'optimisation des ressources matérielles et humaines déjà à disposition (mêmes personnes pour gérer le projet et réutilisation des vélos déjà acquis), de la clientèle (un seul abonnement nécessaire) et de la pérennité du projet (pas de concurrence pour la recherche de sponsors si le projet de VLS est externe à Neuchâtelroule).

2.3. Choix du système de VLS

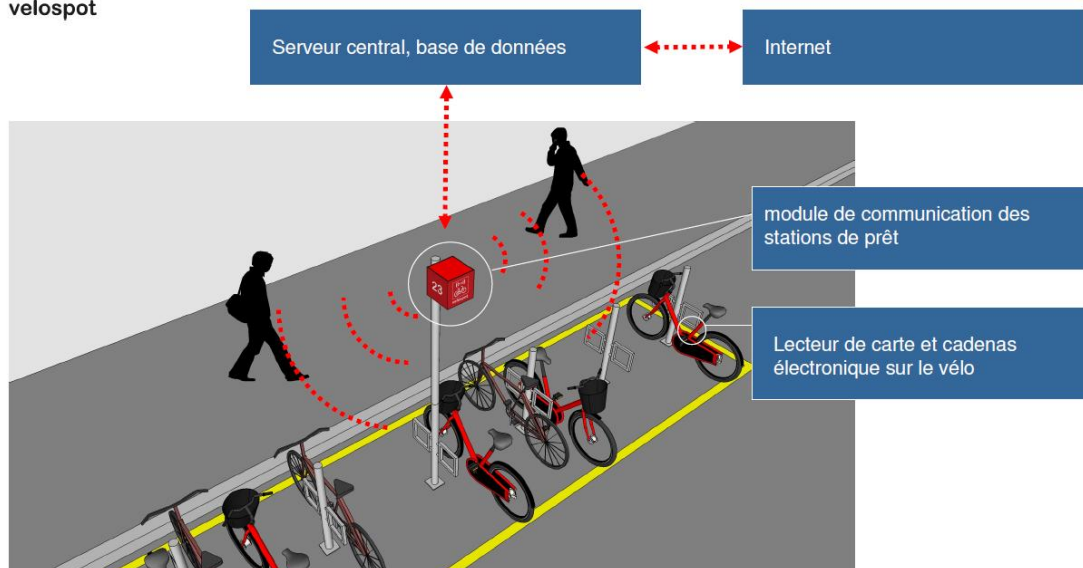
Aujourd'hui, un grand nombre de systèmes de VLS existent partout dans le monde. Bien que chaque type de VLS ait ses particularités, les technologies utilisées par les trois principaux systèmes présents en Suisse (*velopass*, *PubliBike* et *velospot*) peuvent être rendues en partie compatibles à terme. Tous trois utilisent par exemple des cartes à puce (technologie RFID²) pour permettre l'accès aux vélos. Le fait que d'autres entreprises utilisent la même technologie (p.ex. *Mobility*) permet également d'imaginer des partenariats afin d'offrir des tarifs avantageux aux abonnés et de combiner d'autres abonnements à cette carte.

Suite à l'étude des différents systèmes existants, le système *velospot* se démarque comme le plus à même de répondre aux caractéristiques neuchâteloises (voir avantages ci-après). Développé par le Service de l'Urbanisme de la Ville de Bienne³, *velospot* a la particularité de proposer des structures discrètes, sans bornes pour fixer les vélos. Le système ne requiert qu'un support (p.ex. poteau) sur lequel est fixé un boîtier qui communique sans contact physique avec les vélos situés dans un certain périmètre. Le boîtier est autonome en électricité (batteries rechargeables). Les vélos sont équipés de cadenas électroniques qui leur permettent d'être repérés par la borne centrale et d'être pris en charge par les utilisateurs. Le tout fonctionne au moyen d'ondes radio courtes.

² RFID ou *Radio Frequency Identification* : système de carte à puce classique.

³ Plus d'informations sur www.velospot.ch.

velospot



Source : Service de l'Urbanisme de la Ville de Bienne

Avantages du système *velospot* :

- **peu d'emprise sur l'espace urbain** : stations peu envahissantes, ne nécessitant pas ou peu de travaux de génie civil (pas d'électricité) et intégrables (ou non) aux parkings vélos existants ;
- **mobilier urbain** : utilisation du mobilier urbain habituel ;
- **flexibilité** : déplacement des stations facile, rapide et peu coûteux (indispensable lors de la Fête des vendanges par exemple) ;
- **places à disposition** : il reste toujours de la place pour rendre son vélo, puisqu'il n'y a pas besoin de borne pour le fixer ;
- **adaptable à Neuchâtelroule** : la station du Port peut continuer à fonctionner et le parc de vélos peut être réutilisé ;
- **coûts modérés** : l'investissement de départ est moitié moins élevé que pour des systèmes de VLS à borne fixe (p. ex. *velopass*) et, cas unique, l'exploitation permet de dégager des revenus ;
- **extension du réseau** : les coûts modérés de l'infrastructure de base permettent d'envisager une extension rapide du réseau à d'autres communes ou entreprises de la région ;
- **partenaires régionaux** : la proximité des entreprises qui ont développé le système⁴ offre des perspectives intéressantes de collaboration pour d'éventuels développements futurs ;
- **souplesse du partenaire** : la Ville de Bienne est un véritable partenaire à l'écoute des demandes propres à chaque commune.

⁴ Les cadenas sont développés et produits par la société VOH à Courtelary. Les sociétés Letux au Noirmont et Omnitron à Bienne se sont chargées des aspects liés au software et au site internet.

Points à améliorer :

- certains **outils** (p. ex. système de réservation ou application iPhone) restent à développer ;
- les **maladies de jeunesse** ne sont pas impossibles ;
- la Ville de Bienne envisage d'externaliser le projet à terme, sans que la forme de la **future entreprise** ne soit connue.

Inconvénients du système *velospot* :

- **sécurité** : les vélos ne sont fixés à rien lorsqu'ils sont à la station, mais les vélos de prêt ne sont généralement pas les plus convoités ;
- **vandalisme** : tous les systèmes de VLS sont exposés à ce problème (pas uniquement *velospot*). Les vélos laissés en libre service sont cependant plus solides que les vélos standards du commerce.

3. Projet *velospot*

3.1. Objectifs

Au-delà des objectifs liés au développement de Neuchâtelroule, le projet *velospot* a également le potentiel de répondre à des objectifs plus larges liés au développement de la mobilité douce et au renforcement des liens entre les communes du canton.

Ces objectifs sont les suivants :

- amélioration de la part modale du vélo en ville de Neuchâtel ;
- réduction des trajets effectués en voiture ;
- désengorgement du trafic au centre-ville ;
- amélioration de l'accessibilité au centre-ville ;
- meilleure utilisation des P+R ;
- promotion de l'intermodalité, amélioration de l'offre en mobilité combinée : combinaison de l'offre de VLS avec celle des transports publics ;
- mise en place d'un système compatible avec les autres réseaux VLS ;
- renforcement des liens entre les trois villes du RUN grâce à un projet commun (voir ci-après) ;
- mise en place d'un projet économiquement viable avec des coûts réalistes à l'échelle communale et de nos partenaires.

3.2. Collaborations intercommunales

Dans le cadre de la Commission « Urbanisme et mobilité » du Réseau des trois Villes, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle travaillent ensemble sur le projet *velospot*. Tout le monde a été convaincu par ce système dans le cadre des réflexions initiées dès 2011 sur la mise en place du VLS sur le territoire des trois Villes. L'excellente collaboration entre les Services communaux permet des synergies et des échanges d'expériences bénéfiques au projet et ce, même si le modèle d'exploitation prévu au Locle et à la Chaux-de fonds n'est pas le même qu'à Neuchâtel⁵.

Au-delà de l'importance d'avoir un projet de mobilité commun aux trois Villes, pour renforcer l'agglomération et les liens entre les trois entités, ce projet offre la possibilité de disposer d'un **réseau de VLS cohérent au niveau régional**, dans la même logique que le tourisme des Trois-Lacs développé dans le cadre d'Expo.02 avec la Ville de Bienne. Le projet *velospot* suscite en effet l'intérêt de nombreuses communes de la région et possède donc un large potentiel de développement. Plusieurs séances ont d'ailleurs été organisées à Bienne à l'initiative du Réseau des Villes de l'Arc Jurassien (RVAJ) dont plusieurs membres s'intéressent de près au système.

De plus, grâce aux investissements relativement modestes nécessaires à la mise en place de ce système, le réseau peut potentiellement être étendu à toute commune ou entreprise intéressée. Certaines communes de la COMUL ont d'ailleurs déjà manifesté leur intérêt et seront donc approchées afin de leur permettre d'étendre le réseau de VLS sur leur territoire (voir planification ci-après).

3.3. Planification

La mise en place du réseau de VLS est prévue en trois étapes :

1. 2013 : phase de mise en place d'une première série de stations sur le territoire communal (financement par la Ville de Neuchâtel) ;
2. dès 2014 : phase d'extension du réseau à l'intérieur et hors des limites communales (financement par les communes et entreprises intéressées par la mise en place de stations VLS sur leur territoire) ;
3. dès 2017 : poursuite de la densification du réseau selon les besoins et l'expérience (financement à définir).

⁵ Les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle ne possédant pas de système de prêt de vélos, elles ne prévoient pas la mise en place d'un système hybride comme à Neuchâtel.

Phase de mise en place des premières stations (2013) :

Le présent rapport et la demande de crédit qui lui est liée ne concernent que la première phase de mise en place du système prévue pour la première moitié de l'année 2013 (voir développement dans le point 3.4). Cette première étape proposant un nombre relativement modeste de stations a pour objectif de consolider la gestion du système et de faciliter sa mise en place future. Les phases 2 et 3 feront l'objet de rapports séparés et sont présentées ci-dessous afin de donner un premier aperçu du réseau de VLS prévu pour Neuchâtel et le littoral.

Phase d'extension du réseau (dès 2014) :

L'expérience de la première phase permettra de proposer à d'autres communes, entreprises, institutions, etc. d'installer une station sur leur site, afin de mettre le système à disposition de leurs habitants, employés et/ou clients. L'objectif est ainsi de pouvoir autofinancer l'extension du réseau entre 2014 et 2016, ceci afin de limiter l'apport financier de la Ville. Dès 2015, le projet pourrait aussi bénéficier de subventions dans le cadre des projets d'agglomération de deuxième génération.

La COMUL sera donc approchée dans le courant 2013, tout comme les grandes entreprises situées sur le territoire communal qui pourraient être intéressées à financer une station dans le cadre de leur plan de mobilité professionnelle. L'objectif est de trouver suffisamment de financements extérieurs pour que le réseau dispose de 15 stations et 200 vélos au terme de cette phase. Si le projet ne rencontre pas l'intérêt escompté, il continuera simplement à fonctionner avec les 6 stations initiales.

Phase de densification du réseau (dès 2017) :

Après ces deux premières phases, le réseau pourra ensuite être densifié afin de répondre directement aux besoins des habitants de quartiers qui ne disposeraient pas de grandes entreprises/institutions à même de financer des stations. Le financement de cette phase fera l'objet d'un troisième rapport qui tiendra compte de la situation et de l'état du réseau au terme des deux premières étapes.

3.4. Réseau VLS 2013

3.4.1. Infrastructures prévues

La première phase du projet prévoit l'installation de 6 boîtiers *velospot* (dont un sur l'actuelle station Neuchâtelroule) et 110 vélos. Une étude complémentaire est en cours pour sélectionner le fournisseur des vélos

qui seront acquis : il s'agira d'un produit spécialement conçu pour le libre service, car il est indispensable de ne pas choisir un vélo standard, trop fragile pour ce type d'utilisation⁶. C'est la raison pour laquelle Il n'est pas prévu de proposer des vélos électriques pour l'instant, car il n'existe pas encore de produit adapté à une utilisation en libre service.

Les vélos de Neuchâtelroule seront toutefois réutilisés, bien qu'ils n'aient pas été conçus pour le libre service. Il sont en effet suffisamment solides pour être utilisés pendant une phase de transition qui mènera à leur remplacement progressif. Par ailleurs, les 50 nouveaux vélos seront mis en priorité à disposition au départ des 5 stations fonctionnant uniquement en libre service, alors que les 60 vélos de Neuchâtelroule équipés de cadenas électroniques seront prêtés principalement depuis la station « humanisée » du Port, ceci afin de préserver le matériel.

3.4.2. Choix des emplacements

Il est prévu d'installer les premières stations de VLS en bas de la ville, là où l'utilisation du vélo est la plus adaptée et dans une optique de développement futur du réseau sur le littoral, en partenariat avec les communes de la COMUL. Des bornes en haut de la ville poseraient des problèmes d'exploitation et iraient à l'encontre de la vocation écologique du projet (nécessité d'équilibrer sans cesse les stations du haut). Le choix des emplacements des 6 premières stations *velospot* a été arrêté en fonction des critères suivants :

- **critère de fréquentation** : favoriser l'utilisation des stations de VLS en les plaçant dans des lieux bien fréquentés ;
- **lien avec les transports en commun** : favoriser la mobilité combinée en plaçant les stations de VLS à proximité des arrêts de transports publics principaux ;
- **critère topographique** : ne pas placer de stations de VLS en haut de la ville pour les raisons évoquées précédemment ;
- **viser les pôles d'activité** (centre-ville, piscines, hôpitaux, etc.) pour toucher un maximum d'utilisateurs potentiels ;
- **ne pas occuper de parking deux-roues déjà très fréquentés.**

À noter que ces stations peuvent autant être installées sur des parkings deux-roues existants que sur de nouveaux emplacements réservés exclusivement au VLS (avec ou sans supports). Suivant ces critères, les emplacements choisis ont été répertoriés sur les deux plans ci-après :

⁶ Voir p. ex.: Optimising Bike Sharing in European Cities (OBIS) : *A Handbook*, juin 2011, pp. 19-20



Détail des emplacements :

1. **Station du Port** : située sur l'Esplanade Léopold-Robert, à l'emplacement actuel de Neuchâtelroule, il est prévu que cette station fonctionne avec du personnel en journée et pendant la saison et soit autonome pendant la nuit et l'hiver grâce à un boîtier *velospot* installé sur la station (voir point 3.5).



2. **Station P+R Piscines** : située sur quelques-unes des places deux-roues du parking et ainsi en lien avec le P+R et les piscines, cette station est adaptée autant au trafic pendulaire que de loisirs. Elle renforce ainsi le P+R sans lui faire concurrence (abonnement P+R indépendant du VLS) et permet de favoriser une mobilité multimodale grâce à la proximité de l'arrêt *transN* « Piscines ».



- Station Place Pury** : imaginée entre les arbres situés devant l'UBS, au plus proche des transports publics et de ses usagers, elle permettra à ces derniers de poursuivre leur parcours à vélo pour rallier d'autres lieux en ville. Les places deux-roues situées à la rue de la Promenade-Noire (au sud de la place des Halles) ont été écartées du fait de leur utilisation intensive par les utilisateurs de deux-roues.



- Station Hôtel de Ville** : occupant une partie des places deux-roues de la rue du Concert, cet emplacement favorise l'accès au centre-ville. Il est aussi en lien direct avec les transports publics (arrêt « St-Honoré ») et dans une zone fortement fréquentée. Il s'agit de l'actuel emplacement de la station-test.



5. **Station Fun'ambule** : à la sortie de la station inférieure du Fun'ambule, en lien avec les transports publics et le pôle d'activités de l'Université, cet emplacement a l'avantage de rallier directement la gare CFF, sans poser le problème de rééquilibrer une station qui y serait implantée. L'implantation est prévue sur le parking deux-roues sis devant le Lycée Jean-Piaget, les autres emplacements dédiés aux deux-roues étant très utilisés dans ce secteur.



6. **Station Pourtalès** : pôle d'activité d'un grand bassin de population, cette zone rassemblant les Hôpitaux, le CSEM, la Maladière et le CPLN, est stratégique. Elle pourrait susciter l'intérêt des autres entreprises/institutions du secteur à installer une station de VLS sur leur terrain. La station est prévue à proximité de l'arrêt de bus.



3.5. Concept de fonctionnement

Afin de faire évoluer Neuchâtelroule en intégrant des stations de VLS, cinq boîtiers *velospot* seront installés en ville de Neuchâtel et un sixième sera posé sur la station Neuchâtelroule du Port. Le principe est que les vélos équipés d'un cadenas électroniques soient accessibles en libre service toute l'année et 24/24h. D'avril à septembre, la station du Port sera « humanisée » et louera à la fois des vélos équipés de cadenas électroniques et du matériel supplémentaire (vélos pour enfants, casques, etc.). Elle servira également de point de vente des cartes de VLS. Hors saison, le système fonctionnera uniquement en libre service et le matériel supplémentaire ne sera donc pas disponible.

3.6. Concept de tarification

La gratuité n'est pas adaptée à un système de VLS : il est important d'inciter les utilisateurs à rendre le matériel pour permettre une bonne rotation des vélos. De plus, le dispositif peut ainsi générer des revenus permettant d'assumer les frais financiers de l'investissement et les charges de fonctionnement (voir financement ci-après) ; c'est pourquoi Neuchâtelroule passera d'un système partiellement gratuit à un système payant.

Critères de tarification :

Les systèmes de VLS implantés en Suisse et en Europe proposent des abonnements annuels entre Fr. 15.- et Fr. 60.-. Ces abonnements offrent la possibilité d'utiliser un vélo gratuitement pendant 30 à 45 minutes. Les heures ou demi-heures suivantes sont facturées entre Fr. 1.- et Fr. 2.-.

Sur le principe, le nombre de minutes offertes aux détenteurs d'abonnements annuels correspond généralement à la durée moyenne d'utilisation du vélo, ce qui signifie que ceux-ci ne paient pas d'heures supplémentaires⁷. La durée moyenne d'utilisation peut cependant fortement varier d'une ville à l'autre, dépendant du nombre de stations à disposition pour rendre son vélo et de leur emplacement.

Dans le cas de Neuchâtel, les 6 stations qui seront mises en place dans un premier temps ne permettront pas à la plupart des pendulaires de rendre leur vélo durant la journée. Or, l'objectif est de les inciter à utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, c'est pourquoi il a été décidé d'offrir les dix premières heures d'utilisation, correspondant à une

⁷ Optimising Bike Sharing in European Cities (OBIS) : *A Handbook*, juin 2011, p. 53

journée de travail (puis Fr. 2.-/heure). Le nombre d'heures gratuites sera bien entendu revu à la baisse lorsque le réseau offrira suffisamment de stations pour le justifier.

Concernant le prix de l'abonnement annuel, il a été décidé de s'aligner sur le prix biennois, afin que celui-ci soit cohérent pour tous les utilisateurs *velospot*, qu'il permette de dégager suffisamment de revenus, et pour que la transition se fasse en douceur pour les utilisateurs habituels de Neuchâtelroule⁸. Non seulement il est important que la transition n'amène pas à une perte de la clientèle actuelle, mais il est également crucial que le dispositif reste accessible au plus grand nombre pour répondre à l'objectif de promotion de la mobilité douce du projet.

Les tarifs ont donc été calculés sur la base de ces critères, ainsi que du potentiel d'utilisation du dispositif par les clients actuels, en prenant en compte le sponsoring à disposition, ceci dans le but d'avoir un résultat équilibré. Ces tarifs pourront bien entendu être adaptés d'une année à l'autre si la situation le justifie.

Grille tarifaire pour Neuchâtel (TVA incluse) :

- **abonnement annuel à Fr. 60.-** : abonnement destiné aux utilisateurs réguliers et aux pendulaires comprenant 10h00 d'utilisation gratuite à chaque location (au-delà : Fr. 2.-/heure) ;
- **carte 4h00 à Fr. 2.-** : carte destinée aux utilisateurs occasionnels et aux familles, permettant de faire des sorties à plusieurs à des tarifs avantageux ;
- **carte journalière à Fr. 6.- (max. 24h00)** : carte destinée aux utilisateurs occasionnels et aux touristes. À noter que les 24h00 de location ne concernent que le matériel équipé de cadenas électroniques (le reste du matériel devra être rendu, comme actuellement, avant la fermeture de la station du Port).

Les cartes 4h00 et 24h00 seront vendues uniquement en direct (points de vente), contrairement à l'abonnement annuel qui sera aussi disponible toute l'année sur Internet, comme c'est le cas actuellement pour les utilisateurs de *velospot* Bienne.

⁸ La carte fidélité Neuchâtelroule en cours jusqu'ici est vendue au prix de Fr. 30.-/saison et offre la gratuité à la journée sur la location de n'importe quel type de matériel. Cette carte est gratuite pour les détenteurs d'un abonnement Onde Verte annuel. Pour les autres utilisateurs, le matériel est prêté gratuitement pendant 4h00, puis facturé Fr. 5.- par vélo dès la 5^{ème} heure.

4. Financement

4.1. Budget d'investissement

Le budget d'investissement comprend (prix TTC) :	Frs
• 50 vélos (type <i>velospot</i> ou autre) :	1'026.-/pièce
• 110 cadenas électroniques :	872.-/pièce
• 6 stations <i>velospot</i> :	5'020.-/pièce
• 6 piliers de station :	500.-/pièce
• adaptation de la plateforme <i>velospot.ch</i> : (adaptation du site web, informations sur la situation d'exploitation, les points de vente et l'exploitant local, carte du réseau, configuration du gestionnaire)	forfait unique
• frais de mise en service du système :	1000.-/station
• formation du personnel (selon besoins) : (gestion du parc, administration, vente)	forfait unique

Les investissements se résument de la manière suivante (TTC) :

• vélos :	51'300.-
• cadenas électroniques :	95'920.-
• stations <i>velospot</i> :	30'120.-
• piliers de station :	3'000.-
• adaptation <i>velospot.ch</i> :	7'560.-
• mise en service du système :	6'480.-
• formation du personnel :	7'000.-
Total	201'380.-

L'investissement pour la Ville de Neuchâtel s'élève donc à **202'000 francs (TTC)**. Ce montant est inscrit au budget des investissements 2013 sous l'intitulé « 2^{ème} train de mesures en faveur d'une mobilité durable ».

4.2. Frais financiers

Le taux d'amortissement est de 20% et l'intérêt passif de 3%. La charge annuelle moyenne de cet investissement sera de Fr. 43'900.- sur 5 ans. La totalité des frais financiers pour la période 2014-2018 s'élève donc à Fr. 219'504.-, dont Fr. 17'504.- d'intérêt passif, à la charge des comptes de fonctionnement de la Section Transports.

4.3. Charges et revenu de fonctionnement

Selon notre estimation prévisionnelle, les charges et le revenu de fonctionnement s'élèvent, pour 2013, à:

	Frs
• Charges de fonctionnement :	103'898.-
○ software (licences)	18'129.-
○ administration	11'435.-
▪ <i>équipement point de vente/station</i>	
▪ <i>frais de communication (tél., internet, etc.)</i>	
▪ <i>service client</i>	
▪ <i>cartes RFID</i>	
▪ <i>frais de représentation</i>	
○ communication/promotion	10'800.-
▪ <i>plaques publicitaires des vélos</i>	
▪ <i>supports de communication (brochures, affiches, etc.)</i>	
▪ <i>graphisme</i>	
○ entretien de la flotte	15'500.-
○ personnel (hors employés Ville)	35'000.-
○ réserve / divers	10'000.-
○ TVA (2,9%)	3'034.-
• Revenu :	104'614.-
○ sponsoring	64'800.-
○ abonnements annuels	15'776.-
○ heures supplémentaires	3'066.-
○ cartes 4h00	11'858.-
○ cartes 24h00	6'954.-
○ location vélos électriques	2'160.-
Résultat prévisionnel de l'exercice 2013 :	<u>716.-</u>

Les montants ci-dessus ne comprennent pas les charges salariales imputées au Service des Transports, pour la coordination générale, la recherche de fonds, le suivi technique et l'encadrement du personnel de Neuchâtelroule. Il s'agit d'un montant de l'ordre de francs 120'000.-

Les montants ont été calculés sur une base de 7 mois d'exploitation, la mise en place du projet étant prévue au printemps 2013. Les frais financiers ne sont pas compris, puisque l'amortissement de l'investissement intervient l'année suivante.

4.4. Analyse du financement

Logique financière :

Comme présenté précédemment, la mise en place du réseau *velospot* a été prévue en trois phases. Le présent rapport porte sur le financement de la première phase (2013), la phase d'extension étant prévue en fonction du développement des partenariats et la phase de densification restant à définir (voir scénario d'extension ci-après).

Pour 6 stations, 50 vélos neufs et 110 cadenas électroniques, l'investissement est de Fr. 202'000.- pour la Ville avec un amortissement sur 5 ans. Grâce à l'apport de sponsors, des revenus seront générés dès la première année d'exploitation, que le réseau fasse l'objet ou non des extensions souhaitées. Cela permettra de couvrir entièrement les charges de fonctionnement, à l'exception des charges salariales Ville (voir ci-dessous), et tout ou partie des frais financiers. Si le réseau de 6 stations et 110 vélos n'est pas étendu, le résultat de l'exploitation couvrira plus de la moitié des frais financiers présentés au point 4.2. Si, par contre, le réseau s'étend comme souhaité (voir scénario au point suivant), l'ensemble des frais financiers seront alors couverts.

Le crédit nécessaire à l'extension future du réseau dès 2014 fera l'objet d'un nouveau rapport à votre Autorité dans le courant 2013, tout en sachant que les futurs nouveaux vélos et nouvelles stations seront entièrement financés par les entreprises et communes partenaires.

Sponsoring, personnel et charges salariales :

Le montant de sponsoring mentionné au point 4.3. correspond au montant offert annuellement par les sponsors de Neuchâtelroule (auquel a été ajoutée la TVA). Par définition, ce montant n'est pas garanti d'une année à l'autre, mais l'expérience témoigne de la fidélité des sponsors de Neuchâtelroule. Comme mentionné ci-dessus, l'objectif est que ce montant, combiné aux revenus dégagés par l'exploitation, permette de couvrir toutes les charges de fonctionnement, à l'exception des charges salariales Ville.

Le montant mentionné pour le personnel « hors employés Ville » comprend le salaire du mécanicien vélo et des deux civilistes engagés pour l'exploitation. Ces montants sont déjà intégrés actuellement au budget de Neuchâtelroule. Les charges salariales « Ville » comprennent pour leur part l'engagement du Service des Transports pour la coordination et le suivi de Neuchâtelroule. Il ne s'agit pas de nouveaux postes de travail, puisque ce 120% est déjà consacré à Neuchâtelroule

actuellement. Ces charges salariales sont intégrées aux comptes de la Section et pas au budget de Neuchâtelroule. Au vu du revenu généré, il s'agit là de l'unique contribution de la Ville à ce projet.

TVA (2,9%) :

Les montants du projet *velospot* impliquent la soumission à la TVA de Neuchâtelroule. Le taux de TVA au forfait indiqué par l'Administration fédérale des contributions (AFC) pour ce type de prestation est de 2,9%. Seul changement impliqué par cette soumission à la TVA : les sponsors actuels de Neuchâtelroule devront payer la TVA en plus de leur participation habituelle.

4.5. Scénario d'extension du réseau

L'extension souhaitée du réseau table sur une moyenne de 3 stations et 30 vélos supplémentaires par année, ainsi qu'un apport en sponsoring complémentaire. Selon nos prévisions, elle permettra de générer un résultat positif qui sera alors réinvesti dans de nouvelles infrastructures (p. ex. remplacement des vélos trop usés).

En outre, la densification du réseau à partir de 2017 n'ayant pas encore été chiffrée, les prévisions ci-après ont été établies sur un nombre minimum de 15 stations et 200 vélos pour les années 2017 et 2018 :

2014 : prévisions pour 9 stations et 140 vélos :	Fr. 47'973.-
2015 : prévisions pour 12 stations et 170 vélos :	Fr. 57'757.-
2016 : prévisions pour 15 stations et 200 vélos :	Fr. 66'610.-
2017 : prévisions pour min. 15 stations et 200 vélos :	Fr. 66'610.-
2018 : prévisions pour min. 15 stations et 200 vélos :	Fr. 66'610.-

Charges et revenus cumulés (exercices 2013-2018) :	Fr. 306'276.-
-Frais financiers (report du point 4.2)	- Fr. 219'504.-
Résultat prévisionnel des exercices 2013-2018 :	Fr. 86'772.-

5. Bilan

Neuchâtelroule publie chaque année un bilan annuel. Les aspects du projet *velospot* y seront bien entendu intégrés. Ce projet fera également l'objet d'une analyse détaillée, afin d'évaluer si, au-delà des objectifs liés directement à l'évolution de Neuchâtelroule, il a répondu à ses ambitions plus larges liées au développement de la mobilité douce en ville de Neuchâtel et au renforcement des liens entre les communes du canton.

6. Conclusion

Après huit années d'exploitation, le programme de prêt de vélos de Neuchâtelroule est à un tournant : il est nécessaire d'en moderniser les structures pour répondre à la demande, poursuivre sa vocation de promotion de la mobilité douce auprès des pendulaires et pérenniser l'engagement de sponsors, le tout dans un contexte propice à la mise en place d'un système de VLS.

Le système *velospot* présente un grand nombre d'avantages. Il permet en outre de mettre en place un projet commun aux trois Villes du RUN, un réseau cohérent au niveau régional et de proposer une solution développée dans la région par la Ville de Bienne. Le projet a l'avantage d'impliquer des investissements modérés pour la Ville par rapport aux autres systèmes de VLS. Il est également le seul permettant de dégager des revenus, ce qui garantit la pérennité du projet.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'adopter le projet d'arrêté qui lui est lié.

Neuchâtel, le 19 décembre 2012

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Pascal Sandoz

Rémy Voirol

Projet

Arrêté concernant une demande de crédit relative à la mise en place d'un système de vélos en libre service en complément à Neuchâtelroule

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier. Un crédit de 202'000 francs est accordé au Conseil communal pour la mise en place d'un système de vélos en libre service en complément à Neuchâtelroule.

Article 2. ¹ Cet investissement fera l'objet d'un amortissement de 20% à la charge des comptes de fonctionnement de la Section des Transports.

² Il sera indexé à l'indice suisse des prix à la consommation.

Art. 3.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.