



LA CHAUX/DE/FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

Rapport du Conseil communal

**relatif à une demande de crédit de CHF 309'016.- dont
CHF 255'420.- en investissement et CHF 53'596.- en
fonctionnement afin de mettre en place un système de vélos en
libre-service (VLS)**

(du 13 février 2013)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Préambule

Le présent rapport soumis à votre autorité porte sur la mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS) à La Chaux-de-Fonds. Promouvoir la mobilité douce fait partie des objectifs fixés dans le plan directeur communal de la mobilité urbaine (2002). Les piétons, les trottinettes, les patins à roulettes, les vélos électriques et les vélos occuperont à n'en pas douter une place centrale et spécifique dans les centres-villes de l'avenir. Dans de nombreuses cités, le mouvement est en marche, participant à la qualité de vie urbaine, à la sécurité, à la santé et à l'écologie. C'est ce que l'on appelle le développement durable. La troisième ville de Suisse romande, portant ces préoccupations et affirmant son identité urbaine, souhaite évidemment participer à la dynamique. Dans cette perspective, le projet de VLS est une étape importante et s'inscrit comme le corollaire du développement progressif du réseau des bandes cyclables (si celui-ci est relativement complet en périphérie, il fait l'objet d'un développement

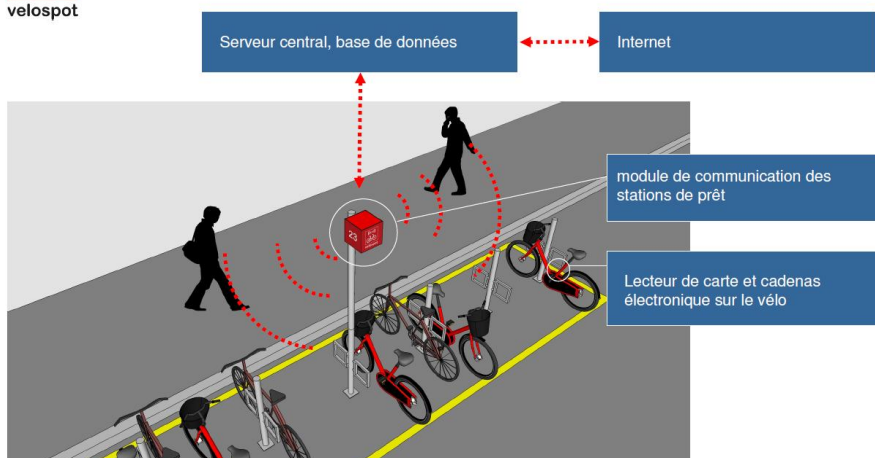
systématique en zone urbaine où de nouvelles bandes sont tracées au gré des opportunités et des discussions avec les partenaires intéressés).

La réflexion autour de la mise en place d'un système VLS s'est faite conjointement avec les Villes de Neuchâtel et du Locle, dans le cadre du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et plus particulièrement de l'Association Réseau des Trois Villes (AR3V). Cette collaboration prend sens parce qu'il s'agit de considérer de manière globale les déplacements au sein de l'agglomération neuchâteloise; celle-ci est en effet l'échelle la plus cohérente pour appréhender les questions de mobilité, qu'elle soit pendulaire ou de loisir. Par ailleurs, ce projet a le mérite de renforcer la cohésion au sein des trois Villes.

Description du système

Aujourd'hui, un grand nombre de systèmes de VLS existe partout dans le monde. Cela dit, bien que chaque type de VLS ait ses particularités, il n'est pas exclu d'imaginer que les technologies utilisées par les trois principaux systèmes présents en Suisse (*velopass*, *PubliBike* et *velospot*) puissent être rendus en partie compatibles à terme. Tous trois utilisent par exemple des cartes à puce (technologie RFID¹) pour permettre l'accès aux vélos. Le fait que d'autres entreprises utilisent la même technologie (p.ex. *Mobility*) permettra également d'envisager des partenariats afin d'offrir des tarifs avantageux aux abonnés, ainsi une seule et même carte permettra un jour de combiner plusieurs abonnements.

velospot



¹ RFID ou *Radio Frequency Identification* : système de carte à puce classique

La Commission Mobilité et Urbanisme de l'AR3V a étudié les différents systèmes existants. Il apparaît que le système *velospot* est le plus à même de répondre aux caractéristiques neuchâteloises. Développé par le service de l'urbanisme de la Ville de Bienne², *velospot* a la particularité de proposer des structures discrètes, sans borne 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 fréquences.

Avantages / inconvénients du système *velospot*

Avantages

- **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 (en cas de besoin d'adaptation du réseau ou de manifestation);
- **places à disposition** : par définition, la place à disposition n'est limitée que par la captation des ondes émises par la borne centrale;
- **coûts modérés** : l'investissement de départ est moitié moins élevé que pour des systèmes de VLS à bornes fixes (p. ex. *velopass*);
- **réflexion d'agglomération** : un abonnement commun aux Villes partenaires donne l'accès à l'ensemble des réseaux partenaires.
- **extension du réseau** : les coûts modérés de l'infrastructure de base permettent d'envisager une extension rapide du réseau par la Ville, par les deux Villes partenaires, par d'autres communes ou même par des entreprises;
- **partenaires régionaux** : la proximité des entreprises qui ont

² Plus d'informations sur www.velospot.ch

développé le système³ offre des perspectives intéressantes de collaboration pour d'éventuels développements futurs;

- **souplesse du partenaire** : la Ville de Bienne est un partenaire à l'écoute des demandes propres à chaque commune (cf. ci-dessous "Back-office").

Points à améliorer ou à préciser

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

Inconvénients

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

Réseau velospot à La Chaux-de-Fonds

Le plan ci-dessous (un exemplaire couleur par conseiller général) illustre les emplacements susceptibles d'accueillir éventuellement une station en vue de composer le réseau *velospot*.



³ 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.

Les points rouges représentent des lieux publics : gares, lieux de formation, parkings (dont P+R), centres sportifs notamment.

Les points oranges dessinent un éventail non exhaustif des entreprises qui, par le nombre de leurs employés, sont de grandes génératrices de trafic. Ces dernières pourraient facilement devenir des partenaires du projet en intégrant *velospot* dans leur plan de mobilité en sponsorisant le système ou en acquérant elles-mêmes une station qui pourrait s'inscrire sans difficulté dans le réseau existant. Si le présent rapport est accepté par votre Conseil, les entreprises seront alors approchées pour que leur soit présenté le projet.

Les points rouges sont plus nombreux que les dix stations prévues parce qu'ils représentent des emplacements potentiels. En effet, comme indiqué ci-dessus, un avantage de *velospot* tient notamment dans sa grande flexibilité. Aussi, après une analyse empirique, le réseau pourra rapidement être adapté par le déplacement d'une station pour mieux répondre aux besoins des utilisateurs.

Dans un premier temps, nous vous proposons de faire l'acquisition d'une cinquantaine de vélos dispersés sur une dizaine de stations. Par souci de cohérence cantonale, ces vélos seront probablement de couleur verte, tout comme les boîtes des stations; le vert rappelant la couleur des transports publics et de l'Onde Verte.

Le choix des emplacements des 10 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;
- **viser les pôles d'activité** : (centre-ville, écoles, piscines, hôpitaux, etc.) pour toucher un maximum d'utilisateurs potentiels;
- **synergies avec les entreprises** : poser les bases de collaboration avec les entreprises.

Les dix premiers emplacements retenus sont :

- 1) parking des Petites-Crosettes;
- 2) parking de la gare du Crêt-du-Loche;
- 3) parking des Forains;
- 4) place de la Gare;

- 5) Bibliothèque – ESTER;
- 6) HEP BEJUNE;
- 7) Centre Pierre-Coullery / Hôpital;
- 8) Lycée Blaise-Cendrars;
- 9) piscine des Mélèzes;
- 10) Espacité.

La mise en œuvre devrait pouvoir se faire d'ici juin 2013 sous réserve des délais de livraison et de mise en œuvre.

L'extension du réseau est souhaitée en cas de succès de cette première étape. En l'état, aucune projection n'est faite pour le futur. Un état des lieux de l'utilisation sera effectué à la fin de chaque automne.

Déplacement au sein de l'agglomération

Dans le cadre de la Commission Mobilité et Urbanisme de l'ARV3, La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Neuchâtel ont travaillé ensemble sur le projet *velospot*. 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. *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.

Fonctionnement et tarification pour les clients

Pour l'utilisateur, le principe est que les vélos équipés d'un cadenas électronique doivent être accessibles en libre-service et 24/24h toute l'année à l'exception de l'hiver.

Velospot sera accessible aux utilisateurs contre paiement. Il est important d'inciter les utilisateurs à rendre le matériel pour permettre une bonne rotation des vélos et garantir le fonctionnement optimal du système. Les vélos ne sont pas attribués nominativement et le but est bien de les faire tourner pour qu'ils bénéficient à un maximum d'utilisateurs. La tarification est un bon moyen d'inciter les utilisateurs à rendre disponible le vélo emprunté.

L'introduction d'une tarification doit aussi pouvoir générer des revenus permettant d'assumer une partie des frais de fonctionnement.

Critères de tarification

A Bienne et à Neuchâtel, *velospot* fonctionnera toute l'année, ce qui n'est guère envisageable à La Chaux-de-Fonds compte tenu des conditions climatiques.

Dans ces villes, le prix de l'abonnement annuel est fixé à CHF 60.-.

Pour La Chaux-de-Fonds, le système de tarification imaginé reprend ces éléments et tient compte des conditions locales en proposant les titres de transport suivants :

<u>Abonnements</u>	<u>Prestations (TVA incl.)</u>	<u>Points de vente</u>
Intégral ^{4 5}	<ul style="list-style-type: none"> - accès aux réseaux des Villes partenaires - CHF 90.-/an trajets inf. à 30 minutes gratuits - au-delà de 30 minutes CHF 2.-/heure 	<ul style="list-style-type: none"> - online-shop - points de vente publics
Montagnes	<ul style="list-style-type: none"> - accès aux réseaux de La Chaux-de-Fonds et du Locle⁶ - CHF 30.-/an - trajets inf. à 30 minutes gratuits - au-delà de 30 min, CHF 2.-/heure 	<ul style="list-style-type: none"> - online-shop - points de vente publics
Crédits de circulation	<ul style="list-style-type: none"> - 5 heures => CHF 10.- - 10 heures => CHF 18.- - 20 heures => CHF 35.- 	<ul style="list-style-type: none"> - online-shop - points de vente publics

⁴ Montants indiqués à titre purement indicatif et susceptibles de modifications dépendant de l'issue des discussions entre les villes partenaires.

⁵ Les vélos restent attachés à une ville, seuls les abonnements sont opérationnels sur plusieurs sites.

⁶ Sous réserve de la conclusion d'un accord entre les villes partenaires.

Carte journalière	- CHF 2.-/heure	- points de vente publics
	- max. 24 heures dès le chargement de la carte	
	- dépôt d'une pièce d'identité	
	- dépôt d'une caution de CHF 50.-	

Pour les abonnements annuels, les minutes de circulation nécessaires aux déplacements lorsque le temps d'utilisation dépasse les 30 minutes sont à payer en avance par l'acquisition de crédits de circulation. A la première souscription d'un abonnement annuel, chaque client reçoit un crédit de circulation de 2 heures.

Si le client ne dispose plus de crédit, sa carte est automatiquement désactivée. Il peut alors terminer son trajet et rendre son vélo, mais il ne lui est plus possible d'emprunter un nouveau vélo aussi longtemps que son crédit de circulation n'a pas été réalimenté. Les heures effectuées à découvert seront prélevées sur le nouveau crédit de circulation.

Pour les cartes journalières, le client doit remplir un formulaire de location et déposer une caution de CHF 50.- ainsi qu'une pièce d'identité (carte d'identité, permis de conduire ou passeport).

Le prix de la location sera déduit de la caution déposée à raison de CHF 2.-/heure. Les cartes journalières sont désactivées automatiquement après 24 heures si le client n'a pas rapporté le vélo dans ce laps de temps et la caution est conservée.

En cas de problème, une hotline est à disposition pour conseiller le client sur la marche à suivre.

Les conditions tarifaires proposées, hormis pour l'abonnement "Montagnes", sont similaires à celles de la Ville de Bienne.

Back-office

La gestion et le fonctionnement de *velospot* sont gérés à deux niveaux :

<u>Général</u>	<u>Prestations</u>	<u>Prestataires de services</u>
	Gestion du site internet	Ville de Bienne
	Gestion du shop en ligne	Ville de Bienne (ou son prestataire)

Hotline (guichet unique, questions générales et dispatching vers la hotline locale en cas de besoin)	Ville de Bienne (ou son prestataire)
------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------

Local

Gestion de la page internet <i>velospot</i> LCF	La Chaux-de-Fonds (Chancellerie)
Shops en ville	Partenaires locaux (TransN, billetterie de la Ville, ...) ⁷
Rééquilibrage des stations	Prestataire local
Contrôle de l'état de fonctionnement (vélo et station)	Prestataire local
Petites réparations	Prestataire local
Réparations importantes (ou entretien annuel)	La Chaux-de-Fonds (atelier de la voirie) ou partenaire externe

Le prestataire local pourrait être JobService avec qui des contacts ont déjà été pris tant par la Ville de La Chaux-de-Fonds que celle du Locle. Le partenariat se concrétiserait sous la forme d'un mandat de prestations.

Évaluations financières des besoins

L'investissement nécessaire à l'implantation de *velospot* se porte à un total de CHF 255'420.-, quant à la charge d'exploitation, elle représente un montant annuel de CHF 53'596.- et sera intégrée aux comptes de fonctionnement dès 2013. Les recettes d'exploitation provenant tant de la tarification de la prestation que d'éventuelles recettes publicitaires pourraient permettre à terme de tendre à l'équilibre budgétaire.

⁷ Discussions non encore entamées à ce stade. Information fournie à titre illustratif.

<u>Investissements</u>	<u>Prix unitaire TTC</u> (en francs suisses)	<u>Coût total TTC</u> (en francs suisses)
50 vélos	1'000.00	50'000.00
50 cadenas ⁸	1'125.00	56'160.00
10 stations <i>velospot</i>	7'560.00	75'600.00
10 racks à vélos	1'200.00	12'000.00
10 mâts de station (yc GC)	750.00	7'500.00
Intégration à la plateforme <i>velospot</i> ⁹	7'560.00	7'560.00
10 x mise en service stations	1'080.00	10'800.00
Formation du personnel ¹⁰	10'800.00	10'800.00
3 équipements des points de vente	1'000.00	3'000.00
200 Cartes RFID	5.00	1'000.00
2 e-bike + remorque	6'000.00	12'000.00
Divers et imprévus	3.5%	9'000.00
Total		255'420.00

La somme de CHF 255'420.- soumis à votre autorité permet de couvrir la totalité de la charge d'investissement.

⁸ Le coût unitaire élevé d'un cadenas provient du fait qu'il contient l'ensemble de la technologie du système VLS et assure la communication avec les bornes.

⁹ Intégration des informations "Ville" sur le site internet unique de *velospot* géré par la Ville de Bienne.

¹⁰ Mise au courant du personnel administratif et technique.

Comme évoqué, les coûts de fonctionnement pourront être couverts partiellement, voire complètement, par les rentrées financières liées aux abonnements et aux rentrées publicitaires liées aux locations des espaces sur les vélos. A titre d'information, le Conseil général de la Ville de Neuchâtel a accepté un crédit de CHF 202'000.- le 14 janvier 2013 pour la mise en place de la 1^{ère} étape du réseau *velospot* sur leur territoire communal. Ce rapport annonçait un équilibre financier entre les charges de fonctionnement et les recettes.

Dans un premier temps, les recettes sont très difficiles à estimer parce qu'il n'est pas possible de présumer de l'intérêt des futurs utilisateurs. Ce qui est certain en revanche c'est que plus le réseau sera dense et fourni en vélos, plus il a de chance d'être attractif.

Aujourd'hui, le Conseil communal ne voudrait pas induire le Conseil général en erreur en lui faisant miroiter des recettes dont il sait qu'elles seront difficiles à obtenir.

La Ville de Bienne et la Ville de Neuchâtel tablent sur des recettes estimées à CHF 100'000.- (publicité sur les vélos et abonnements).

Il est toutefois illusoire d'imaginer arriver à ce montant-là dans les premières années de fonctionnement de *velospot*; ces deux villes bénéficient déjà d'une expérience certaine (notamment la Ville de Neuchâtel avec le concept Neuchâtelroule). De plus, les conditions climatiques limitent l'exploitation de cette prestation à un maximum de sept à huit mois durant l'année.

Finalement, l'attractivité pour les annonceurs est relative et dépend grandement des conditions locales. Une recherche commune de sponsors régionaux pourrait être mise en place entre les Villes partenaires et des annonceurs locaux pourraient être démarchés dans le cadre de la politique événementielle développée par la Ville pour se "vendre".

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législation

Ce projet respecte la ligne directrice n°3 "Valorisation des fonctions, des prestations et des espaces urbains" du programme de législation.

Subventions

Une demande de financement a été déposée à la Confédération dans le cadre des mesures du 2^{ème} projet d'agglomération pour le financement d'environ 30 stations de VLS sur l'ensemble de l'agglomération. Une

réponse est attendue courant 2013. En cas d'entrée en matière de la Confédération, ce financement pourra être demandé pour les réalisations prévues entre 2015 et 2018. De ce fait, et en cas de succès de cette première étape faisant l'objet du présent rapport, la subvention fédérale pourra être sollicitée pour la suite du développement du réseau VLS à La Chaux-de-Fonds pour la période 2015-2018.

Conséquences sur les finances

Au niveau des comptes de fonctionnement, la charge représente un montant annuel de CHF 53'596.-. Cette charge sera intégrée dès l'année 2013 dans un des centres financiers du dicastère Economie et Urbanisme (ECUR) et fera l'objet d'une remarque au bouclage des comptes.

<u>Charges d'exploitation</u> <u>annuelles</u>	<u>Prix unitaire TTC</u> (en francs suisses)	<u>Coût total TTC</u> (en francs suisses)
Mandat de prestation prestataire local		20'000.00
Mandat de prestation Bienne (ou son mandataire)		8'000.00
50 licences software cadenas	104.00/an	5'200.00
10 licences software station	810.00/an	8'100.00
Licence serveur	1'296.00/an	1'296.00
Licence site internet et gestionnaires <i>velospot</i>	2'700.00/an	2'700.00
10 frais de liaison stations/serveur	130.00/an	1'300.00
Matériel de réparation	2'000.00/an	2'000.00
Marketing	5'000.00/an	5'000.00
Total		CHF 53'596.00

Au niveau de l'investissement, en application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur le coût net à charge de la Ville, au taux d'amortissement moyen de 15 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.8 %.

Amortissement : CHF 255'420.- x 15 %	CHF	38'313.-
Intérêts 2.8 % sur la moitié de l'investissement	CHF	3'576.-
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF	<u>41'889.-</u>

Conséquences sur les ressources humaines

La majeure partie de l'exploitation du système de VLS va être externalisée; les conséquences sur la charge de travail des services devraient être marginales.

Collaboration intercommunale

Comme mentionné à de nombreuses reprises, ce projet s'inscrit comme l'une des réalisations de la collaboration de l'AR3V.

Éléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

- augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements,
- réduction des déplacements courts en voiture;
- connexions avec les interfaces de transports (P+R et gares) pour une meilleure accessibilité du centre-ville par le vélo => mobilité combinée;
- désengorgement du centre-ville;
- réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

b) aspects sociaux

- partenariat Job Service

c) aspects économiques

- mise en place d'un projet économiquement viable avec des coûts à la mesure des capacités financières de la Ville;
- développement d'un projet contribuant à l'attractivité touristique de la ville en offrant une prestation de mobilité douce pour y découvrir son patrimoine et ses caractéristiques.

Classement de motions, postulats et interpellations

Motion urgente des Verts : pour des vélos en libre-service dans les Montagnes neuchâteloises déposée le 28 septembre 2011

Le vélo en libre-service est en plein essor. Si on se concentre sur la Suisse romande, on trouve cette prestation à Bulle, à Genève (y compris au CERN), dans la région « Les Lacs » (Cheyres, Estavayer, Morat, Payerne), la région Lausanne-Renens-Morges, la Riviera (Vevey et La Tour-de-Peilz), dans l'Agglo Fribourg, à Yverdon-les-Bains, dans le Chablais (Aigle et Monthey), le Valais central (Sion et environs), sur La Côte (Nyon, Gland et Prangin), à Neuchâtel ainsi qu'à Bienne.

Reste donc "un trou" sur la carte de la Suisse romande : les Montagnes neuchâteloises (visible ici <http://www.velopass.ch/>).

Le concept est tout à la fois écologique, efficace et bon pour la santé. Il est très simple : les vélos sont répartis dans des stations, où ils sont attachés ou reliés électroniquement à des bornes. Une carte magnétique permet de les libérer automatiquement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, la bicyclette empruntée pouvant être rendue dans une autre station. Il serait donc possible d'emprunter une bicyclette à La Chaux-du-Milieu, La Chaux-de-Fonds ou aux Planchettes et de la rendre après utilisation aux Brenets et de faire le trajet de retour en transport public.

Selon le système choisi, il est même possible de ranger assez simplement le tout durant la période hivernale. Il est aussi envisageable de proposer des vélos électriques.

A Neuchâtel, six places d'occupation pour l'intégration sociale des chômeurs(euses) de longue durée sont dévolues à l'entretien des vélos prêtés. Neuchâtel-roule démontre d'ailleurs un succès sans précédent (32 % d'augmentation de location en un an, avec une moyenne de 78 emprunts par jour).

Si à ce stade nous pouvons humblement suggérer une préférence, elle irait au système mis au point par la ville de Bienne. En effet, l'infrastructure fixe est minime voire inexistante ce qui assure une facilité de mise en place et d'exploitation sans travaux particuliers de génie civil.

Nous demandons donc au Conseil communal d'étudier, en collaboration avec les autres communes des Montagnes neuchâteloises, où une même motion a été ou sera déposée (au Locle), la création d'un tel service intercommunal et nous le remercions par avance.

Signataires : Olivier Ratzé, Mariette Mumenthaler, Monique Erard, Sven Erard, Philippe Kitsos et Pierre-Yves Blanc

Conclusion

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter ce rapport et la demande de crédit y relative en votant l'arrêté ci-dessous et de classer la motion ci-dessus.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Jean-Pierre Veya

Le chancelier

Thibault Castioni

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal

Arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 309'016.- TTC est accordé au Conseil communal pour la mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS).

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements pour CHF 255'420.-; ce montant sera amorti au taux de 15 %.

Article 3.- Le solde correspondant à une charge annuelle d'exploitation de CHF 53'596.- sera imputée aux comptes de fonctionnement dès le début de la mise à disposition des vélos.

Article 4.- Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à procéder à l'emprunt nécessaire à la part d'investissement dudit crédit.

Article 6.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président La secrétaire
Pierre-Yves Blanc Celia Clerc