

MUNICIPALITE DE DELEMONT

cahier des charges

du

**GROUPE DE PILOTAGE
VELOSTATION**

1. Cadre de travail

- Ouverture de la vélostation en janvier 2014
- Documents « fondateurs » :
 - o Concept d'exploitation élaboré par un groupe de travail interdisciplinaire, fixant les grands principes d'exploitation (« VS Delémont_concept d'exploitation_16.09.2013 », annexé à ce cahier des charges)
 - o Convention établie entre la Ville de Delémont et le Syndicat d'agglomération de Delémont
 - o Contrat de prestation passé entre la Ville de Delémont et Caritas Jura
 - o Budget annuellement établi
- Mission générale du groupe de pilotage : suivi de la vélostation, afin d'en assurer le bon fonctionnement
- Coordination étroite entre tous les acteurs directement concernés par la vélostation : autorités, exploitant et représentant des usagers

2. Composition du groupe de pilotage

Il se compose de 8 membres :

Présidente :	Esther Gelso	Conseillère communale, Département des affaires sociales, de la jeunesse, des écoles et du logement
Membres :	Nadine Flury	Représentante du Syndicat d'agglomération de Delémont
	Luc Schindelholz	Chef du service ASJL
	Pascal Mazzarini	Architecte communal, UETP (présence ponctuelle)
	Bernard Prétôt	Responsable du département insertion Propul's / Caritas Jura, exploitant de la vélostation
	Nicolas Jeanbourquin	Responsable du secteur « environnement et mobilité » Propuls / Caritas Jura (présence ponctuelle)
	Emmanuel Martinoli	Pro Vélo Jura
	Jean-Arsène Jossen	ATE

Secrétariat Secrétaire du service ASJL

Consultants : la commission pourra, au besoin, faire appel à des consultants de son choix.

3. Attribution du groupe de pilotage

Le groupe de pilotage :

- se réunit au moins une fois par année, ou selon les besoins exprimés par l'exploitant / à la demande de l'un de ses membres

- s'assure du bon fonctionnement de la vélostation, sous l'angle de ses infrastructures, de sa gestion et de ses finances
- s'assure de l'adéquation entre le contenu du contrat de prestations Ville-Caritas et les tâches et le volume de travail effectués
- examine les développements / ajustements à apporter pour le succès de la vélostation et les soumet si nécessaire aux autorités concernées
- valide le budget établi par la Ville et l'exploitant, avant de le soumettre au Syndicat d'agglomération (au plus tard le 31 décembre de l'année en cours)

4. Attribution de la présidence du groupe de pilotage

Le président du groupe de pilotage, avec l'appui du Service des affaires sociales, de la jeunesse et du logement (ASJL) :

- est responsable devant le Conseil communal et le Syndicat d'agglomération du bon fonctionnement de la vélostation
- veille à ce que l'exploitation soit conforme au budget établi
- informe régulièrement le Conseil communal et le Syndicat d'agglomération sur le fonctionnement de la vélostation

5. Jetons de présence et indemnités

Les membres du groupe de travail externes au personnel de la Municipalité et à l'exploitant reçoivent un jeton de présence pour les séances de travail.

6. Frais spéciaux

Les frais spéciaux sont soumis préalablement au Conseil communal pour approbation.

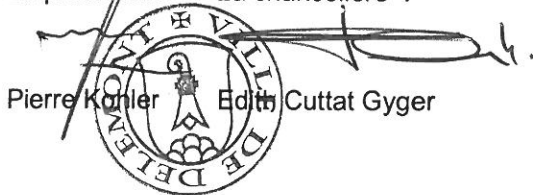
7. Approbation

Le présent cahier des charges a été approuvé par le Conseil communal le 27 janvier 2014 et par le Syndicat d'agglomération en date du 27.1.2014.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président : La chancelière :

Pierre Kohler Edith Cuttat Gyger



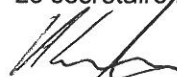
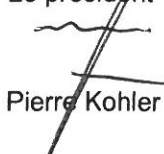
AU NOM DU SYNDICAT D'AGGLOMERATION

Le président

Le secrétaire :

Pierre Kohler

Henri Erard



Concept d'exploitation: principaux éléments

1. Contexte

En gare de Delémont, les infrastructures actuelles destinées aux deux-roues, cyclistes en particulier, ne garantissent pas une offre de stationnement suffisante et satisfaisante, tant du point de vue quantitatif que qualitatif (sécurité, confort, etc.). Elles doivent être complétées par la mise en place d'une vélostation (structure sécurisée avec services annexes éventuels tels que réparation, entretien, services à domicile à vélo, etc.).

Le Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics de la Ville de Delémont suit depuis plusieurs années les travaux du groupe de coordination suisse des vélostations et a visité, à ce titre, plusieurs infrastructures (Berthoud, Bienne, Yverdon, Langenthal, Bâle, Berne, Lucerne, etc.). Des projets de partenariat particulièrement intéressants ont été mis en place, notamment avec des milieux œuvrant dans le domaine social tels que Caritas, par exemple.

Quelques **jalons** de ce projet :

- Fin 2008 : la Confédération décide de cofinancer à hauteur de 40% le projet d'agglomération de Delémont, dans lequel figure la vélostation.
- 2011 : un groupe de travail interdisciplinaire¹ est créé pour définir les contours de la vélostation (NB : le présent document se base sur le résultat des discussions menées au sein du groupe de travail).
- Mars 2012 : la population delémontaine plébiscite le projet de vélostation avec env. 70% de voix favorables à l'octroi de son crédit-cadre.
- Juin 2012 et mars 2013 : l'assemblée de l'Agglomération, puis le Parlement cantonal acceptent de cofinancer les infrastructures
- 11 septembre 2013 : démarrage du chantier

2. Lignes et idées directrices du projet

(définies et adoptées par le groupe de travail interdisciplinaire)

Le projet de vélostation à Delémont poursuit des **objectifs** reprenant les trois facettes du développement durable:

Objectifs environnementaux

- Développement de l'éco-mobilité dans l'agglomération par la promotion du vélo et de la mobilité combinée
- Promotion du report modal par la mise en place de mesures à plusieurs niveaux (amélioration des infrastructures de stationnement et d'accès, services à la population, information, marketing)

Objectifs sociaux

- Mise en place d'un programme d'intégration pour chômeurs en fin de droit
- Partenariat avec une organisation d'intégration sociale et professionnelle (gestion de la vélostation)
- Mise en place d'activités permettant aux personnes en situation précaire de renforcer leurs compétences propres, dans une visée de réinsertion sociale et professionnelle

Objectifs économiques

- Développement d'activités ayant un caractère économique, exercées de manière professionnelle (nouveaux services à la population)
- Investissement en faveur de l'économie locale (« le franc investi reste sur place »)
- Recherche de partenariat et de synergie avec les commerces locaux
- Renforcement de l'attractivité de l'agglomération de Delémont (image, tourisme, dynamisme)

¹ Représentés dans le groupe de travail : Ville de Delémont (UETP, ASJL), Canton du Jura (Juragenda21), CFF, ATE Jura, PRO VELO Jura, Caritas Jura, experts (architecte, expert en mobilité)

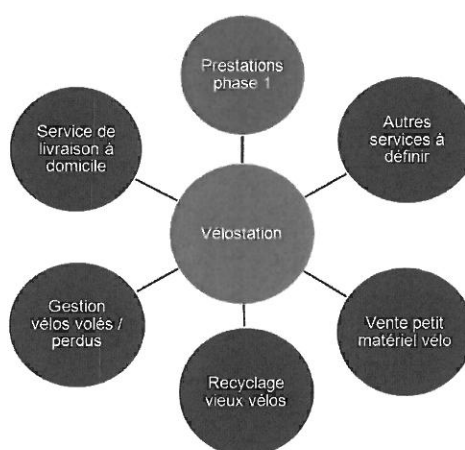
Les **idées directrices** suivantes définissent la philosophie devant présider au développement et à l'exploitation de la vélostation et fixent un cadre pour l'opérationnel :

Intégration sociale	Offrir une chance d'intégration sociale à des personnes en situation de précarité, en renforçant leurs compétences propres.
Intégration professionnelle	Encourager l'intégration professionnelle de chômeurs en fin de droit en leur proposant de se former et d'acquérir une expérience professionnelle intéressante.
Accompagnement	Améliorer les qualifications-clés des collaborateurs/trices de la vélostation par des entretiens personnels réguliers.
Collaboration	Développer une coordination et une collaboration étroite avec une organisation d'intégration sociale et professionnelle (Propul's / Caritas).
Approche globale	Adoption d'une approche globale, tenant compte de l'ensemble des places de stationnement proposées à tous les deux-roues dans le périmètre de la gare. Augmentation du nombre de places de stationnement dans le temps, en fonction des besoins (2013 : 100 places ; 2020 : 140 places ; 2030 : 200 places) Offre de services évolutive dans le temps, modulable en fonction des besoins et potentiels (voir schémas ci-dessous).
Surveillance et sécurité	Offre de places de stationnement sûres (surveillance vidéo ² et par du personnel), de qualité élevée, avantageusement localisées, confortables d'accès, à des tarifs abordables Accès 24h/24, 7j/7
Service d'ordre et d'entretien	Contrôle régulier des places de stationnement et de l'espace public dans le périmètre de la gare et maintien de l'ordre.
Services annexes	Développement progressif :

Phase initiale :



Phase ultérieure (exemple) :



Marketing : Démarche de communication et d'information orientée sur des groupes d'utilisateurs spécifiques, promotion active

² Sous réserve de l'adaptation du règlement de police (soumise à l'approbation du Conseil de Ville)

3. Modèle d'exploitation

Plusieurs modèles d'exploitation sont possibles pour une vélostation, en fonction du volume de personnel présent sur place et du nombre de services annexes variables.

Le modèle d'exploitation présenté ci-dessous (points 3.1 à 3.4) a été développé sur la base des objectifs et lignes directrices établis par le groupe de travail. Il correspond à une variante MIDI, par rapport à deux autres variantes plus extrêmes (MINI et MAXI). Toutes les trois sont mises en perspective au point 3.5. Un budget d'exploitation détaillé a été préparé pour les variantes MINI et MIDI.

3.1 Rôles, structure et organisation

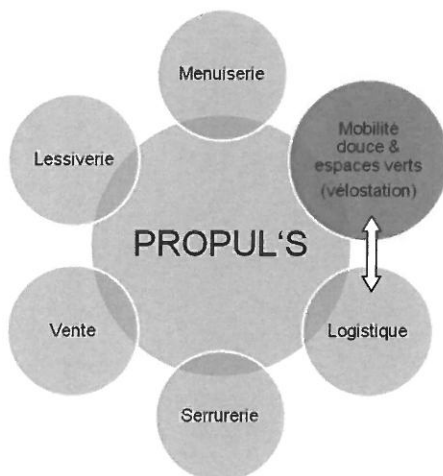
La **répartition des rôles** est prévue comme suit : l'Agglomération de Delémont définit les principes et le budget d'exploitation. Elle en délègue la mise en œuvre à la Ville de Delémont, par l'établissement d'une convention. L'exploitant est mandaté par la Ville de Delémont pour la gestion de la vélostation sur la base d'un contrat de prestations.

Un **groupe de pilotage** encadrerait régulièrement le projet afin de décider de ses orientations stratégiques. Sa composition pourrait être constituée de représentants des organismes suivants (une personne par organisme):

- Agglomération de Delémont (mandant)
- Ville de Delémont, ASJL (mandant)
- Ville de Delémont, UETP (mandant)
- Pro Vélo Jura (point de vue usagers)
- Propul's / Caritas Jura (exploitant)

Au besoin, d'autres personnes pourraient être invitées à rejoindre ponctuellement le groupe.

En ce qui concerne l'exploitant, l'idée est de partir d'une **structure existante** – Propul's – pour donner à la vélostation une base solide, profiter de leur expérience dans le domaine social et dégager des synergies en termes de gestion administrative.



A terme, la vélostation pourrait devenir une entreprise sociale indépendante de Propul's³ (comme le Restau-Verso).

³ A l'exception du monitoring des personnes en mesure, restant sous la responsabilité de Propul's

Des **partenariats** sont pressentis avec différents acteurs locaux:

- Magasin de vélos de la place (collaboration réparation vélos, vente petit matériel, cours de mécanique, etc.)
- Autres prestataires de mobilité (Publibike / vélos en libre service ; Mobility Carsharing) (exploitations mutualisées)
- CFF (service d'ordre et de sécurité en gare)
- JuraTourisme / Coop Pronto (vente de billets d'entrée et abonnements pour la vélostation hors heures d'ouverture ?)
- Police (gestion des vélos volés)
- Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics (entretien des espaces publics)
- Etc.

3.2 Heures d'ouverture de la vélostation / présence de personnel

- Lundi-vendredi, 7h45-11h45 et 12h45-16h45
- Hors présence du personnel, la vélostation est accessible grâce à un système d'accès automatique et est vidéo-surveillée (sous réserve de l'adaptation du règlement de police)
- Calqués au départ sur les horaires en vigueur à Propul's, les horaires d'ouverture devraient être ajustés, voire progressivement élargis (samedi, heures d'affluence de la gare) en fonction des besoins et des possibilités
- Les activités prévues pour occuper le personnel sont décrites au point suivant.

3.3 Besoins en personnel

Le personnel de la vélostation se compose de différents groupes de travailleurs. Ceux-ci sont présentés ici, avec le volume de personnel et les tâches pressenties.

3.3.1 Personnes en mesure de réinsertion

Le personnel pressenti pour la vélostation est principalement constitué de personnes en fin de droit et au bénéfice de l'aide sociale, sans restriction d'âge. Les profils de ces personnes pourront donc être très variés.

Le **nombre d'équivalents pleins-temps** (EPT) à prévoir pour les personnes en mesure de réinsertion a été calculé avec prudence et pragmatisme, en partant toutefois du principe que le rendement raisonnablement attendu n'est pas celui d'une personne professionnellement active. L'importance de créer une dynamique d'équipe, générant solidarité entre les collaborateurs et identification à l'entreprise, a aussi été prise en compte.

La planification du développement annuel fait également preuve d'une certaine retenue :

2013 (1 mois) : 2 EPT

- 1 EPT pour les tâches de surveillance / sécurité et de vente d'abonnements/billets
- 1 EPT pour effectuer petites réparations et nettoyage des vélos, travaux de conciergerie et d'entretien de la vélostation, et en soutien au guichet aux heures d'ouverture et de fermeture

2014 : 2.5 EPT pour la vélostation au total

- 0.5 EPT supplémentaire, permettant d'assurer un service d'entretien des espaces publics

2015 : 3 EPT pour la vélostation au total

- 0.5 EPT supplémentaire, pour renforcer l'entretien des espaces publics, gérer les vélos en libre service et répondre à l'extension des horaires d'ouverture (samedi matin en plus)

Une certaine **flexibilité** pourra jouer entre les activités à développer dans la vélostation d'une année à l'autre, selon les opportunités et les besoins exprimés. Le partenariat avec Propul's permet également une certaine souplesse pour gérer les éventuelles périodes de sur-/sous-occupation du personnel.

Une vélostation étant une mini-entreprise confrontée à une clientèle, les personnes travaillant dans la vélostation doivent faire preuve des **compétences** suivantes (respectivement les acquérir) :

- Autonomie relative dans le travail
- Contact « professionnel » avec la clientèle
- Capacité à gérer les flux d'argent (vente de billets)
- Affinité avec la technique (maintenance des véhicules), voire avec l'électronique (vidéosurveillance, système d'accès)
- Eventuellement permis de conduire automobile

Par souci d'équité de traitement des personnes travaillant à Propul's, il n'est pas prévu de verser de **supplément d'intégration** aux personnes travaillant dans la vélostation. Les personnes en mesure bénéficient par contre d'un accompagnement personnalisé, de possibilités de formation et d'un encadrement leur permettant d'améliorer leur aptitude au placement, de les revaloriser sur le marché du travail et de développer leurs compétences sociales.

3.3.2 Personnel d'encadrement

L'encadrement des personnes en mesure relève de la responsabilité de Propul's.

L'expérience montre qu'il faut compter 1 EPT pour encadrer 8 personnes en mesure.

L'intensité de l'accompagnement variera naturellement en fonction du profil de chaque personne placée en mesure dans la vélostation, et devra donc être adaptée de cas en cas. D'une manière générale, le **rôle** du personnel d'encadrement est d'accompagner la personne dans son processus de réinsertion, favoriser l'acquisition de nouvelles compétences et d'évaluer régulièrement cette évolution au moyen d'outils spécifiques, de manière à fournir aux autorités compétentes toutes les bases de décisions nécessaires.

3.3.3 Personnel administratif

Des synergies peuvent être dégagées grâce à la collaboration avec Propul's au niveau des tâches administratives (comptabilité, gestion des RH, gestion du projet, informatique). Une part des indemnités versées à Propul's concerne l'exercice de ces fonctions.

3.4 Coûts et financement

Même si le projet de vélostation à Delémont vise un certain degré d'autofinancement, il faut savoir que les vélostations sont généralement des projets à très faible rentabilité en raison des faibles recettes dégagée et des loyers généralement élevés à payer pour financer le bâtiment. Le soutien des pouvoirs publics joue donc un rôle décisif.

Le financement de l'exploitation de la vélostation de Delémont proposé repose sur un principe de cofinancement :

- Autofinancement (recettes issues de la vente de prestations propres, mandats obtenus auprès d'acteurs tiers)
- Financement par les pouvoirs publics (Communes, éventuellement Canton à l'avenir)
- Autres sources (dons, sponsoring, etc.)

La mise en place de services annexes (réparation, entretien des espaces publics, service de livraison des courses à domicile et à vélo) – bien qu'elle implique des frais d'exploitation supplémentaires – permet d'améliorer la rentabilité globale de la vélostation.

(> voir le budget MIDI, qui présente les charges et recettes attendues pour les 2 premières années d'exploitation).

Les flux financiers – et en particulier les recettes générées – de la vélostation devront être présentés annuellement par l'exploitant de manière complète et transparente. L'établissement d'un décompte annuel séparé y contribuera.

Toute hausse des recettes de la vélostation devra conduire à réduire la part des subventions publiques accordées.

3.5 Autres variantes du modèle d'exploitation

Dans ce point, la variante MIDI détaillée aux points précédents est comparée à deux autres modèles d'exploitation possibles (MINI et MAXI).

3.5.1 Variante MINI

Le modèle d'exploitation MINI présente les caractéristiques suivantes :

- Pas de personnel sur place (pas d'accueil, de vente, de conseil et de contrôle social dans la vélostation)
- Vente d'abonnements et de billets d'entrée via internet (éventuellement aussi chez partenaires comme Jura Tourisme ou Coop Pronto)
- Accès 24h/24 possible grâce au dispositif d'entrée automatique
- Vidéosurveillance (sous réserve de l'adaptation du règlement de police)

Les implications de la variante MINI seraient les suivantes :

Exploitation	- Projet sans caractère social > pas d'intérêt de la part de Propul's à être intégré au projet. - La gestion de la vélostation est à la charge de l'Agglomération de Delémont, qui en délègue la responsabilité à la Ville de Delémont (ou d'un acteur privé à identifier, par exemple exploitant de parking automobile).
Financement (voir budget détaillé)	- Charges d'exploitation réduites (pas de personnel) - Recettes réduites (pas de recettes autres que celles issues de la vente d'abonnements/tickets, pas de possibilité de décrocher des subventions sociales) - Déficit d'exploitation prononcé
Attractivité pour la clientèle	- Limitée (pas de services annexes, pas de personnel)
Sécurité	- Limitée (pas de présence humaine dans la vélostation / gare ; vidéosurveillance possible uniquement si adaptation du règlement de police)
Promotion de la mobilité douce	- Limitée (pas de services annexes fournis à la population)
Marketing urbain	- Limité (une infrastructure seule ne génère pas de résonance particulière, à moins qu'elle ne soit exemplaire et innovante)

Ces différents aspects suggèrent que cette variante n'est pas optimale pour le contexte delémontain.

3.5.2 Variante MIDI (résumé des points 3.1 à 3.4)

La variante MIDI se réfère à une vélostation proposant quelques prestations de base (stationnement surveillé, vente et conseil, petites réparations et nettoyage) et nécessitant une présence de personnel réduite.

Les implications de la variante MIDI seraient les suivantes :

Exploitation	- Exploitation par Propul's (secteur « mobilité douce et espaces verts ») - Contrôle par un groupe de pilotage (composition à définir)
Financement (voir budget détaillé)	- Charges d'exploitation moyennes (présence de personnel) - Recettes augmentées (vente de prestations propres, autres mandats) - Déficit d'exploitation prononcé
Attractivité pour la clientèle	- Bonne (quelques services annexes, présence de personnel)
Sécurité	- Bonne (présence de personnel accrue, à terme aussi le week-end)
Promotion de la mobilité douce	- Bonne (quelques services annexes fournis à la population)
Marketing urbain	- Bon

3.5.3 Variante MAXI

La variante MAXI correspond à une vélostation proposant, en plus des prestations de base, un vaste panel de services annexes tels que :

- service de livraison des courses à domicile
- gestion des vélos volés
- recyclage des vieux vélos (remise en état, démontage, revente ou envoi vers des pays du tiers-monde)
- entretien des véhicules Mobility
- service d'ordre et entretien en gare
- etc.

La vélostation endosse un rôle de centre de services et fonctionne grâce à une présence de personnel accrue.

Les implications de la variante MAXI seraient les suivantes :

Exploitation	- Création de partenariats avec de nouveaux acteurs
Financement	- Charges d'exploitation élevées (besoins en personnel accrus) - Recettes augmentées (vente de prestations supplémentaires, subventions sociales indispensables, implication financière d'autres acteurs) - Effets sur le résultat d'exploitation vraisemblablement positifs (budget séparé à établir, notamment pour service de livraison des courses à domicile)
Attractivité pour la clientèle	- Elevée (pôle dynamique de services à la clientèle)
Sécurité	- Elevée (présence de personnel accrue, à terme aussi le week-end)
Promotion de la mobilité douce	- Excellente
Marketing urbain	- Elevé (image dynamique et exemplarité de l'agglomération de Delémont en termes de promotion de la mobilité durable et de l'engagement social)

Ces différents aspects suggèrent que la variante MAXI pourrait être intéressante pour l'agglomération de Delémont, mais à un stade ultérieur et par un développement progressif et prudent des activités en fonction des moyens financiers à disposition (consolidation au fur et à mesure).

Budget d'exploitation – version du 16.09.2013

Variante « MINI » (sans personnel sur place)

	2013 (1 mois)	2014	2015	
Années				Remarques
Pourcentages personnes en mesure	0%	0%	0%	
Charges				
Indemnité exploitant	0	0	0	Salaire personnel d'encadrement et charges sociales; finances/comptabilité, gestion de projet, RH, etc.
Gestion de projet (Ville Delémont)	500	6'000	6'000	(voir détails ci-dessous)
Charges financières	780	9'350	9'350	Coût net d'investissement (30% de 850'000 CHF, part CFF retranchée, taux 5%)
Exploitation et maintenance système d'accès	350	3'780	3'780	Mandat Virtual computer
Administration/matériel de bureau	250	3'000	3'000	Internet, téléphone, papier, etc.
Publicité	1'500	6'000	3'000	
Entretien	500	5'000	5'000	Immobilier, marquages, matériel de nettoyage, etc.
Petits équipements	0	0	0	Outillage, trépied à vélo, etc.
Assurances	200	2'000	2'500	A confirmer
Honoraires accompagnement	0	3'000	1'000	Coaching (statistiques, évaluation, etc.)
Imprévus	500	3'000	3'000	
Total charges	4'580	41'130	36'630	
Recettes				
Vente				
- Abonnements annuels	0	4'500	6'750	(voir détails ci-dessous)
- Abonnements mensuels	0	1'200	1'800	(voir détails ci-dessous)
- Entrées individuelles	0	800	1'200	(voir détails ci-dessous)
- Nettoyages et réparation vélos	0	0	0	(voir détails ci-dessous)
- Vente petit matériel	0	0	0	
Contributions sociales cantonales	0	0	0	Action sociale, Arts et métiers et travail
Autres sources de revenus (mandats tiers)	0	0	0	Gestion VLS, CFF, Mobility Carsharing, etc.
Dons et sponsoring	0	2'000	0	ATE? Pro Vélo? Autres?
Total recettes	0	8'500	9'750	
Résultat d'exploitation	-4'580	-32'630	-26'880	
Garantie de déficit à apporter	4'580	32'630	26'880	Agglomération de Delémont

Commentaires :

- Pas d'exploitant. Gestion de la vélostation à la charge de l'Agglomération, avec délégation des responsabilités à la Ville de Delémont
- Des charges incompressibles importantes (coût net d'investissement)
- Des recettes escomptées très faibles, uniquement issues de la vente de billets

Annexe : hypothèses de calcul utilisées

- Gestion de projet : 5% EPT, 7500.- / mois versés sur 13 mois, + charges sociales 18%
- Abonnements annuels : Recettes pour 01/30/45 abos annuels à Fr. 150.-
- Abonnements mensuels : Recettes pour 02/80/120 abos mensuels à Fr. 15.-
- Entrées individuelles : Recettes pour 03/400/600 entrées à 2.-

^{1 2 3} Mois de décembre 2013 gratuit, offre promotionnelle

Budget d'exploitation – version du 19.09.2013

Variante « MIDI »

(personnel sur place, services annexes modestes)

Années	2013 (1 mois)	2014	2015	Remarques
Pourcentages personnes en mesure	200%	250%	300%	
Charges				
Indemnité exploitant	2'867	42'400	50'400	Salaire personnel d'encadrement et charges sociales; finances/comptabilité, gestion de projet, RH, etc. (voir détails ci-dessous)
Gestion de projet (Ville Delémont)	0	0	0	(voir détails ci-dessous)
Charges financières	780	9'350	9'350	Coût net d'investissement (30% de 850'000 CHF, part CFF retranchée, taux 5%)
Exploitation et maintenance système d'accès	350	3'780	3'780	Mandat Virtual computer
Administration/matériel de bureau	250	3'000	3'000	Internet, téléphone, papier, etc.
Publicité	1'500	6'000	3'000	
Entretien	500	5'000	5'000	Immobilier, marquages, produits/matériel de nettoyage, etc.
Petits équipements	2'000	2'000	2'000	Outils, trépied à vélo, etc.
Assurances	200	2'000	2'500	A confirmer
Honoraires accompagnement	0	3'000	1'000	Coaching (statistiques, évaluation, etc.)
Imprévus	500	3'000	3'000	
Total charges	8'947	79'530	83'030	
Recettes				
Vente				
- Abonnements annuels	0	5'250	7'500	(voir détails ci-dessous)
- Abonnements mensuels	0	1'500	2'250	(voir détails ci-dessous)
- Entrées individuelles	0	1'000	1'500	(voir détails ci-dessous)
- Nettoyages et réparation vélos	150	1'500	2'250	(voir détails ci-dessous)
- Vente petit matériel	50	500	1'000	
Contributions sociales cantonales	0	0		Action sociale, Arts et métiers et travail
Autres sources de revenus (mandats tiers)				
- Entretien des espaces publics Delémont	0	20'000	30'000	Mandat UETP Delémont
- Entretien système VLS	0			Publibike?
- Service d'ordre et entretien gare CFF				CFF?
Dons et sponsoring	0	2'000	2'000	ATE? Pro Vélo? Autres?
Total recettes	200	31'750	46'500	
Résultat d'exploitation	-8'747	-47'780	-36'530	
Garantie de déficit à apporter	8'747	47'780	36'530	Agglomération de Delémont

Commentaires :

- Exploitant avec personnel sur place
- Projet à caractère social: des contributions sociales s'ajoutent comme sources de financement possibles (ASJL Ville, SAMT et/ou Action Sociale RCJU à l'avenir ?)
- Les ressources humaines à disposition permettent d'effectuer d'autres tâches générant des recettes intéressantes, avec un résultat d'exploitation moins déficitaire.

Annexe : hypothèses de calcul utilisées

- Indemnité Propul's : Ressources humaines et volume de travail
 - 2 EPT = max 4'300 h/an
 - 2.5 EPT = max 5'300 h/an
 - 3 EPT = max 6'300 h/anTarif horaire: 8.-/h
Encadrement: 1 moniteur permet d'encadrer 8 personnes en mesure
(> RH nécessaires : 25% en 2013, 30% en 2014, 40% en 2015)
- Gestion de projet : Dans le cadre des tâches courantes de l'administration
- Abonnements annuels : Recettes pour 0¹/35/50 abos annuels à Fr. 150.-
- Abonnements mensuels : Recettes pour 0²/100/150 abos mensuels à Fr. 15.-
- Entrées individuelles : Recettes pour 0³/500/750 entrées à 2.-
- Nettoyage / réparation vélos : Recettes pour 10/100/150 services à 15.-

^{1 2 3} Mois de décembre 2013 gratuit, offre promotionnelle