

Rapport

Date de la séance du CE: 22 octobre 2014
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 460455
Classification: Non classifié

BLS Schifffahrt Berner Oberland – Subvention cantonale pour le remplacement du hangar à bateaux de Thoun Crédit d'engagement pluriannuel

Table des matières

1	Synthèse	3
2	Bases légales	3
3	Rappel	4
3.1	BLS Schifffahrt Berner Oberland.....	4
3.2	Contributions des pouvoirs publics aux entreprises de navigation bernoises	4
3.2.1	Subventions de restructuration 2005 – 2008.....	5
3.3	BLS Schifffahrt Berner Oberland : résultats financiers 2010 – 2014.....	6
3.4	Perspectives	6
3.4.1	Evolution des recettes	7
3.4.2	Coûts	7
3.5	Planification des investissements	7
4	Investissement de remplacement pour le hangar à bateaux de Thoun	7
4.1	Hangar actuel	7
4.2	Justification du besoin	8
4.3	Projet de nouveau hangar avec cale sèche	8
4.3.1	Données du projet	8
4.3.2	Ateliers	9
4.3.3	Esquisse du hangar avec la cale sèche	9
4.3.4	Aspects environnementaux.....	9
4.4	Autres solutions envisagées	9



4.4.1	Construction d'un nouveau hangar avec cale sèche et de nouveaux ateliers,rénovation des bureaux	9
4.4.2	Déconstruction du hangar avec conservation du système de levage et abri provisoire pour les travaux	10
4.4.3	Nouveau hangar avec cale sèche sur le site de Kanderkies, Einigen (Spiez)	10
4.5	Conséquences en cas d'abandon du projet	10
4.6	Respect du droit des marchés publics	10
4.7	Comptes prévisionnels.....	10
5	Répercussions financières et répercussions sur le personnel.....	11
5.1	Coûts et financement du hangar	11
5.2	Type de dépenses / compétence en matière d'autorisation de dépenses	11
5.3	Type de crédit.....	11
5.4	Répercussions sur le personnel.....	11
5.5	Coûts induits.....	11
6	Répercussions sur les communes	12
7	Importance économique de la BLS Schifffahrt Berner Oberland	12
8	Conditions.....	12
9	Proposition.....	12

1 Synthèse

Les entreprises de navigation concessionnaires sur les lacs bernois (lacs de Bienne, de Thoun et de Brienz) se trouvent actuellement confrontées, comme c'est le cas pour d'autres activités touristiques requérant d'importants capitaux et tributaires des conditions météorologiques, à de sérieux défis financiers. Contrairement à d'autres cantons, le canton de Berne ne soutient pas la navigation systématiquement au moyen de subventions d'exploitation annuelles. En vertu de l'article 9 de la loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP), il n'octroie d'aide financière qu'à titre exceptionnel, sous réserve de la justification du besoin.

Des subventions d'investissement ont déjà été versées à plusieurs reprises aux deux compagnies de navigation bernoises que sont la Société de navigation du lac de Bienne (SNLB) et la BLS Schifffahrt Berner Oberland. De telles subventions déchargent les deux entreprises des coûts induits de financement et d'amortissement, ce qui les aide dans leurs efforts pour parvenir à un résultat d'exploitation équilibré.

Après le soutien accordé en 2010 par le canton de Berne à la SNLB pour l'acquisition d'un nouveau bateau destiné au transport de passagers, la BLS Schifffahrt Berner Oberland sollicite aujourd'hui une contribution à ses frais d'investissement dans le cadre du remplacement de son hangar à bateaux.

Ce sont des motifs de sécurité qui contraignent la BLS Schifffahrt Berner Oberland à remplacer ce bâtiment construit il y a 110 ans et son équipement de levage. Le hangar actuel présente en effet de graves défaillances et, selon les conclusions d'une expertise, ne sera plus utilisable après 2016. Afin de garantir l'entretien indispensable des bateaux, BLS doit donc impérativement disposer d'un nouveau hangar.

Les coûts d'investissement dans un hangar neuf et moderne avec cale sèche s'élèvent à 12 800 000 francs (T.V.A. de 8 % incluse). Déduction faite du tiers pris en charge par les communes – soit 4 270 000 francs –, le montant financé par le canton se chiffre à 8 533 300 francs nets.

L'arrêté de crédit est soumis au référendum facultatif et doit être publié dans la Feuille officielle du Jura bernois.

2 Bases légales

- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4), articles 9, 12 et 14
- Loi du 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), article 29
- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP ; RSB 620.0), articles 42 ss
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP ; RSB 621.1), articles 136 ss
- Loi du 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu ; RSB 641.1), articles 20 ss
- « Bernische Schifffahrt: Abschluss der Umstrukturierungsphase 2005 – 2008 und zukünftige Unterstützungsbeiträge » (ACE n° 1880 du 12 novembre 2008)

3 Rappel

3.1 BLS Schifffahrt Berner Oberland

La première liaison du bateau à vapeur « Bellevue » entre Hofstetten et Neuhaus remonte à 1835. Sept ans plus tard, l'actuelle BLS Schifffahrt Berner Oberland est fondée sous le nom de « Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee » (Compagnie réunie de navigation à vapeur sur les lacs de Thoue et de Brienz), avant d'être intégrée à la Thunerseebahn (TSB) en 1912.

En 1913, la compagnie est reprise par BLS et depuis, elle constitue l'un des secteurs d'activités indépendants (aujourd'hui « Profitcenter ») de l'entreprise de transport ferroviaire.

De nos jours, la BLS Schifffahrt Berner Oberland détient une concession pour la navigation sur les lacs de Thoue et de Brienz avec douze bateaux à moteur et deux à vapeur (2013). Avec les Jungfraubahnen et la Schilthornbahn, elle est l'un des principaux prestataires touristiques de l'Oberland bernois.

3.2 Contributions des pouvoirs publics aux entreprises de navigation bernoises

Selon la législation en vigueur, la navigation dans le canton de Berne est considérée comme une offre exclusivement touristique indépendante des transports publics. Cependant, conformément à l'article 9 LCTP, le canton peut à titre exceptionnel accorder des subventions aux entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation, dans la mesure où celles-ci revêtent une importance majeure pour une région.

Le soutien de l'Etat à la navigation bernoise n'est pas nouveau. En vertu des bases légales qui ont évolué avec le temps, des subventions ont été octroyées à plusieurs reprises, tant pour l'exploitation que pour les investissements.

Le tableau ci-après récapitule les contributions cantonales accordées depuis 1972 :

**Aides financières du canton de Berne (montants bruts) versées aux entreprises de navigation
SNLB et BLS pour la période 1972 - 2014**

SNLB - Société de navigation du lac de Bienne			
Année	Désignation	Exploitation	Invest.
1972	Augmentation du capital-actions (unité Petersinsel)	-	800'000
1972	Subv. d'invest. (unité Petersinsel)	-	700'000
1974	Rampe de Nidau	-	200'000
1977	Débarcadère de Cerlier	-	8'000
1979	Désendettement	-	795'000
1986	Débarcadère de Granges	-	30'000
1988	Augmentation du capital-actions (unité Siesta)	-	1'500'000
1998	Amél. tech. (contrib. partielle)	-	1'946'000
1999	Amél. tech. (contrib. partielle)	-	1'676'000
2000	Amél. tech. (contrib. partielle)	-	1'653'000
2004	Subvention à l'exploitation	1'050'000	-
2005	Subv. de restructuration 2005	1'000'000	-
2006	Subv. de restructuration 2006	800'000	-
2007	Subv. de restructuration 2007	600'000	-
2008	Subv. de restructuration 2008	300'000	-
2010	Subv. d'invest. (unité Rousseau)	-	6'000'000
TOTAL		3'750'000	15'308'000

Aides SNLB 1972 - 2014

19'058'000

BLS - Entreprise de navigation			
Année	Désignation	Exploitation	Invest.
1974	Débarcadère de Hilterfingen	-	3'000
1978	Débarcadère de Niederried	-	25'000
1984	Débarcadère de Brienz	-	230'000
1985	Débarcadère d'Interlaken	-	18'000
1985	Débarcadère d'Iseltwald	-	75'000
1988	Débarcadère de Spiez	-	370'000
1988	Couverture de déficit*	95'224	-
1989	Couverture de déficit*	84'607	-
1990	Couverture de déficit*	104'608	-
1991	Couverture de déficit*	111'183	-
1991	Débarcadère de Faulensee	-	35'000
1991	Cale sèche d'Interlaken est	-	1'000'000
1991	Berge de l'Aar à Interlaken est	-	200'000
1992	Débarcadère de Thoune	-	300'000
1994	Passerelle d'Interlaken est	-	55'000
1994	Débarcadère d'Oberhofen	-	32'500
1994	Subv. loi sur bateaux à aubes	131'186	-
1995	Subv. loi sur bateaux à aubes	320'100	-
1996	Subv. loi sur bateaux à aubes	258'971	-
1997	Unité Jungfrau	-	1'470'000
2004	Subvention d'exploitation	1'050'000	-
2005	Subv. de restructuration 2005	700'000	-
2006	Subv. de restructuration 2006	500'000	-
2007	Subv. de restructuration 2007	300'000	-
TOTAL		3'655'879	3'813'500

Aides BLS Navigation 1972 - 2014

7'469'379

* = Indemnité pour la desserte d'Iseltwald (jusqu'à la mise en service de la desserte par bus tout au long de l'année).

3.2.1 Subventions de restructuration 2005 – 2008

La situation financière des sociétés de navigation bernoises s'est aggravée en 2000. Après une subvention d'exploitation unique en 2004, des subventions de restructuration ont été versées entre 2005 et 2008. L'objectif était de permettre à ces entreprises de retrouver leur indépendance économique.

En vertu de l'arrêté du Grand Conseil n° 1897 du 13 septembre 2004, le canton de Berne a signé avec la SNLB et BLS une convention portant sur des subventions de restructuration pour les années 2005 – 2008 pour la première et 2005 – 2007 pour la seconde.

Les subventions cantonales d'un montant total de 4,2 millions de francs étaient dégressives. A partir de 2009, les deux entreprises devaient être exploitées en toute rentabilité, c'est-à-dire sans subventions cantonales.

Par cette convention, la SNLB et BLS étaient tenues d'améliorer notablement le résultat d'exploitation : il s'agissait de prendre des mesures pour réduire les frais liés à l'exploitation et à l'offre ainsi que pour adapter les tarifs en vue d'augmenter les recettes.

Alors que les mesures introduites par la SNLB dans le cadre de la phase de restructuration ont porté leurs fruits, le secteur navigation de BLS reste en difficulté. Il n'est notamment pas en mesure de supporter les gros investissements requis tels que le remplacement prochain du hangar à bateaux, ni de prendre en charge les coûts induits du financement et de l'amortissement.

A l'issue de la phase de restructuration, le Conseil-exécutif a donc décidé que d'éventuelles subventions complémentaires seraient de nouveau à verser à compter du 1^{er} janvier 2009 sur la base de l'article 9 LCTP. (ACE n° 1880/2008)

3.3 BLS Schifffahrt Berner Oberland : résultats financiers 2010 – 2014

BLS Entreprises de navigation Oberland bernois	Exerc. 2010	Exerc. 2011	Exerc. 2012	Exerc. 2013	Prév. 2014*
<i>en KCHF</i>					
Recettes du transport de personnes	13'082	12'457	12'161	12'943	14'274
Autres revenus	5'284	5'129	2'252	2'159	987
Frais de personnel	7'748	7'337	7'779	7'946	7'423
Frais d'exploitation	4'620	4'483	4'698	3'804	3'493
Autres charges	4'641	5'255	2'480	3'366	2'544
Résult. d'expl. avant amortissements	1'357	511	-544	-14	1'801
Amortissements	1'118	1'121	1'135	6'207	796
Résult. d'expl. avant intérêts	239	-610	-1'679	-6'221	1'005
Intérêts	577	578	579	580	584
Résultat d'exploitation	-338	-1'188	-2'258	-6'801	421
* Situation juillet 2014					
Nombre de passagers en mio	1.078	0.896	1.031	1.015	-

Après un recul de la fréquentation en 2011 – avec le chiffre le plus faible depuis 1946, la BLS Schifffahrt Berner Oberland a amélioré et étendu son offre de manière ciblée. A ressources égales, le nombre de passagers s'est ainsi redressé de 15 pour cent pour franchir le seuil du million l'année suivante. Malgré cette reprise, le résultat financier s'est de nouveau avéré insuffisant en 2012, avec une perte de 2,3 millions de francs.

Ce déficit s'explique par les nombreuses offres promotionnelles lancées en dehors du système tarifaire des transports publics, qui ont entraîné la baisse des parts à la clé de répartition des recettes de l'AG et de l'abonnement demi-tarif, laquelle s'est répercutée sur plusieurs années du fait de la méthode de calcul appliquée.

En 2013, les recettes du transport de voyageurs étaient de nouveau en hausse et à compter de 2014, les conséquences de ces promotions antérieures seront nettement moins perceptibles. Malgré cette hausse des recettes, l'exercice 2013 s'est soldé par une perte de 6,8 millions de francs. En raison d'un test de dépréciation (*impairment test*), 5,1 millions de francs d'amortissements supplémentaires ont en effet dû être comptabilisés. Sans cet ajustement exceptionnel, la perte de 2013 se serait limitée à 1,7 million de francs.

3.4 Perspectives

La stratégie de secteur de la BLS Schifffahrt Berner Oberland prévoit un résultat très légèrement positif en 2015 et un objectif minimum de résultat équilibré pour les années suivantes.

3.4.1 Evolution des recettes

Les principaux leviers prévus pour permettre la réalisation des objectifs de recettes à compter de 2015 sont l'extension et l'amélioration de l'offre ainsi que des mesures tarifaires. La BLS Schifffahrt Berner Oberland dispose encore d'une marge de manœuvre dans ce domaine. Toutefois, des mesures de marketing telles que l'intégration dans des forfaits ferroviaires (pass Jungfraubahnen / Regional-Pass) doivent aussi venir soutenir la reprise en générant des recettes supplémentaires.

3.4.2 Coûts

A l'avenir, l'objectif sera d'exploiter davantage les différents potentiels de synergies et d'efficacité, de manière à intensifier l'exploitation de la flotte existante. Une plus grande polyvalence du personnel permettra en outre d'abaisser les coûts et d'améliorer la productivité. Les effectifs ont d'ores et déjà pu être réduits de 16,1 équivalents temps plein (ETP) entre 2002 et 2013 (soit 18% environ des salariés et saisonniers).

La stratégie de secteur et le compte prévisionnel se fondent sur l'hypothèse que la construction du nouveau hangar à bateaux sera garantie par un financement à fonds perdu du canton de Berne.

3.5 Planification des investissements

Parallèlement au remplacement impératif du hangar, d'autres investissements vont s'avérer nécessaires dans les années à venir, dont la révision générale du navire « Bubenbergr ». Malgré l'amélioration sensible de l'efficacité et de la fréquentation ces dernières années, la BLS Schifffahrt Berner Oberland n'est pas en mesure de financer un tel investissement par des fonds propres, ni de supporter le coût d'un emprunt supplémentaire. Outre le financement de l'investissement lui-même, les frais d'amortissement en résultant constituent également une difficulté.

Un financement à fonds perdu du hangar à bateaux par le canton de Berne n'induit en revanche ni coûts de financement, ni coûts d'amortissement pour la BLS Schifffahrt Berner Oberland. L'objectif d'autofinancement de l'entreprise pourrait ainsi être atteint plus rapidement. Pour la période 2015 à 2018, divers investissements mineurs de remplacement et de renouvellement nécessaires à l'exploitation sont prévus pour les bateaux et l'infrastructure. Les coûts annuels correspondants s'élèvent approximativement à 1,4 million de francs. La BLS Schifffahrt Berner Oberland est en mesure de les financer elle-même.

Les investissements supplémentaires dans le bateau à vapeur « Spiez » et le bateau à moteur « Oberhofen » seront exclusivement financés par des fonds de tiers. Aucune participation de la BLS Schifffahrt Berner Oberland n'est prévue. La mise à disposition éventuelle de ces deux navires pour des courses particulières s'effectuera en outre à des tarifs garantissant au minimum la couverture des coûts.

4 Investissement de remplacement pour le hangar à bateaux de Thoune

4.1 Hangar actuel

L'actuel hangar à bateaux de la BLS Schifffahrt Berner Oberland sur le lac de Thoune a été construit entre 1903 et 1904 à la suite de l'acquisition du bateau à vapeur « Blümlisalp ». Pour l'entretien des bateaux à moteur de gabarit supérieur venus par la suite compléter la flotte, le toit du hangar a dû être adapté à plusieurs reprises. Ce bâtiment en bois est en fin de vie et

doit être remplacé pour des raisons de sécurité. Un contrôle statique de la structure porteuse à l'été 2010 a en effet révélé que la contrainte de flexion des éléments porteurs était dépassée de 40 pour cent.

Seule l'absence d'isolation thermique permet d'atténuer les contraintes liées au poids de la neige l'hiver, à condition toutefois que le hangar soit chauffé. A l'automne 2010, il a fallu procéder en urgence à un assainissement de la charpente, ce qui a permis d'allonger la durée de vie du bâtiment de cinq ans au maximum. Une nouvelle rénovation et donc une extension supplémentaire de la durée d'utilisation sont à peine réalisables sur le plan technique ; elles ne seraient pas non plus judicieuses d'un point de vue économique et écologique. Pour garantir la sécurité des collaborateurs, un anémomètre a été installé et un plan d'évacuation établi.

Outre la problématique de la structure porteuse, les défaillances les plus notables sont les suivantes :

- Le hangar et l'atelier ne possèdent quasiment pas de système d'isolation thermique et la déperdition de chaleur de ces bâtiments est très importante.
- Les processus d'exploitation entre l'atelier et le hangar ne sont pas optimaux.
- Les mises à l'eau ou au sec ne sont pas possibles par tous les niveaux d'eaux.
- L'équipement de levage fonctionnant avec le hangar, construit également entre 1903 et 1904, a atteint ses limites et ne répond plus aux normes actuelles.
- Le hangar tout comme l'équipement de levage ne sont plus conformes aux prescriptions en vigueur en matière de protection de l'environnement.

4.2 Justification du besoin

Pour que l'entretien des navires du lac de Thoune puisse continuer de répondre aux exigences de l'Office fédéral des transports (ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation, ordonnance sur la construction des bateaux, OCB ; RS 747.201.7), la construction d'une nouvelle infrastructure est indispensable.

La faisabilité du remplacement du hangar et de l'équipement de levage sur le lac de Thoune a été examinée dans les détails dans le cadre d'un mandat d'étude externalisé. Une implantation sur d'autres sites potentiels a été envisagée, mais il s'est avéré que seul le maintien du site actuel était possible.

La construction d'une nouvelle infrastructure permettra de remédier à toutes les déficiences actuelles et de garantir une exploitation efficace du hangar à long terme.

4.3 Projet de nouveau hangar avec cale sèche

4.3.1 Données du projet

Le coût de l'ensemble du projet – planification et réalisation comprises – de nouveau hangar avec cale sèche à Thoune s'élève à 12,8 millions de francs (T.V.A. de 8 % incluse). En raison du mauvais état du hangar actuel, la mise en œuvre doit impérativement être prévue pour 2016/2017.

Dimensions

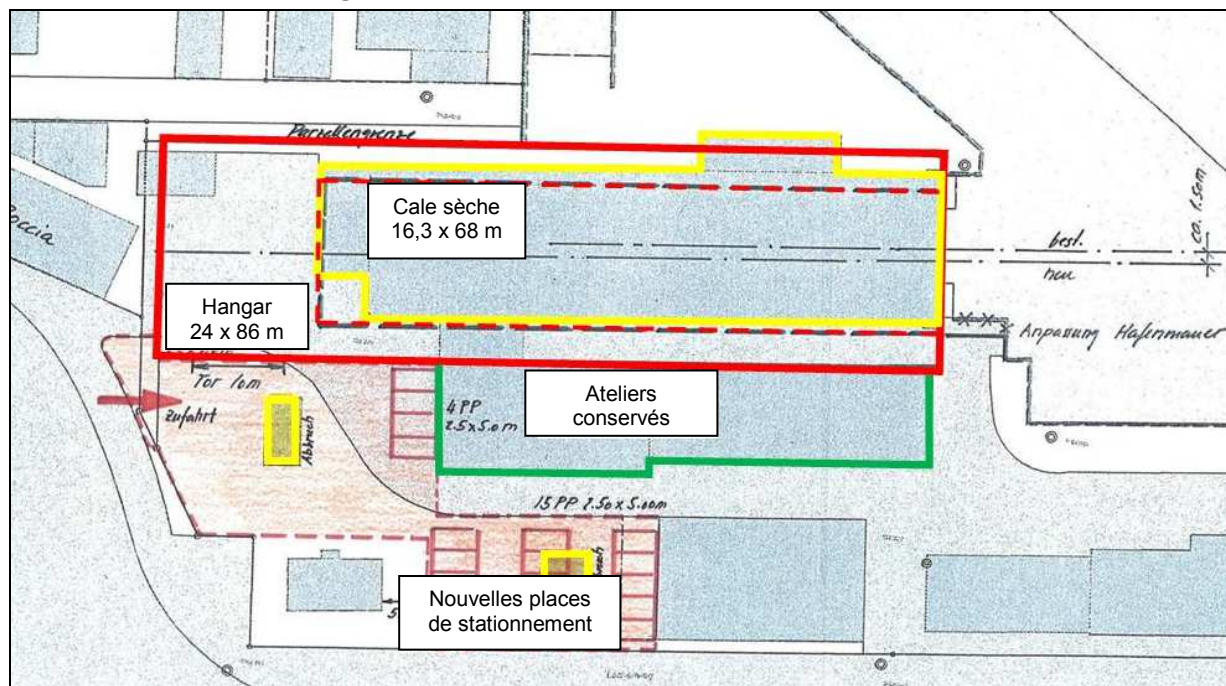
- Hangar : 24 mètres de largeur / 86 mètres de longueur

- Cale sèche : 16,30 mètres de largeur / 68 mètres de longueur

4.3.2 Ateliers

Pour des raisons de coûts, le projet de reconstruction des ateliers est abandonné. La conception du nouveau hangar permettra cependant de les réaménager ultérieurement contre le hangar.

4.3.3 Esquisse du hangar avec la cale sèche



- Démolition
- Nouvelle construction
- Bâtiments existants à intégrer

4.3.4 Aspects environnementaux

Le hangar et la cale sèche seront construits conformément aux prescriptions de l'ordonnance cantonale sur l'énergie du 26 octobre 2011 (OCEn ; RSB 741.111) et selon le niveau actuel des connaissances techniques concernant l'isolation thermique et les matériaux utilisés.

4.4 Autres solutions envisagées

Les autres variantes étudiées sont présentées ci-après.

4.4.1 Construction d'un nouveau hangar avec cale sèche et de nouveaux ateliers, rénovation des bureaux

Cette variante serait la solution idéale pour une efficacité maximale de la gestion de l'exploitation. En raison de son coût élevé (CHF 22 millions environ), le projet n'a cependant pas été poursuivi.

4.4.2 Déconstruction du hangar avec conservation du système de levage et abri provisoire pour les travaux

Le système de levage actuel n'a pas été conçu pour supporter le poids des bateaux d'aujourd'hui (en particulier celui du « Berner Oberland ») et il nécessiterait de ce fait un rééquipement ad hoc. Cette opération se révélerait très onéreuse et reviendrait quasiment à construire un bâtiment neuf. Sans compter que les prescriptions actuelles en matière d'environnement ne permettent plus la construction de telles installations.

Le hangar provisoire (une tente) ne pourrait être autorisé que pour trois ans au maximum. Qui plus est, les coûts élevés de cette installation et du système de chauffage temporaire alourdiraient nettement la facture de maintenance des bateaux, et grèveraient par conséquent le budget de la BLS Schifffahrt Berner Oberland.

En outre, cette solution ne ferait que reporter le problème du hangar, dont la reconstruction s'imposerait dans tous les cas dans les cinq ans.

4.4.3 Nouveau hangar avec cale sèche sur le site de Kanderkies, Einigen (Spiez)

Un projet de construction complète d'un nouveau hangar sur le site de Kanderkies (Einigen) a été examiné. La vente de l'installation actuelle n'aurait couvert qu'une faible partie des coûts de construction et d'acquisition de terrain. Les frais d'exploitation auraient été alourdis par le plus long temps de transfert entre le chantier naval et le débarcadère de Thoune. Par ailleurs, en raison d'un changement de stratégie de la société Kanderkies et de la planification de la commune de Spiez (quartier résidentiel), le terrain en question n'est plus disponible.

4.5 Conséquences en cas d'abandon du projet

Sans nouveau hangar, l'entretien régulier et les contrôles de sécurité périodiques prescrits par les autorités (partie de la coque sous la ligne de flottaison) ne pourraient plus être assurés, ce qui entraînerait le retrait du permis de navigation par l'Office fédéral des transports et donc l'immobilisation des bateaux concernés. La flotte du lac de Thoune ne cesserait de s'amenuiser jusqu'à ce que plus aucun bateau ne soit autorisé à naviguer.

4.6 Respect du droit des marchés publics

La législation en vigueur sur les marchés publics doit systématiquement être respectée. La réalisation du projet devra donc répondre aux normes SIA dans ce domaine, ainsi qu'à la législation s'appliquant en matière de protection des travailleurs.

4.7 Comptes prévisionnels

Le financement à fonds perdu du nouveau hangar évite à la BLS Schifffahrt Berner Oberland des coûts induits de financement et d'amortissement supplémentaires. Par ailleurs, en raison d'un amortissement non planifié de 5,1 millions de francs réalisé fin 2013 suite à un test de dépréciation, les amortissements pour les années à venir peuvent être nettement réduits.

BLS Entreprises de navigation Oberland bernois en KCHF	Prév. 2014*	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
Recettes du transport de personnes	14'274	14'737	14'945	15'368	15'625
Autres revenus	987	2'218	2'130	2'130	2'130
Frais de personnel	7'423	7'514	7'645	7'731	7'818
Frais d'exploitation	3'493	3'665	3'723	3'789	3'857
Autres charges	2'544	3'770	3'779	3'783	3'796
Résult. d'expl. avant amortissements	1'801	2'006	1'928	2'195	2'284
Amortissements	796	687	876	997	1'094
Résult. d'expl. avant intérêts	1'005	1'319	1'052	1'198	1'190
Intérêts	584	607	636	656	677
Résultat d'exploitation	421	712	416	542	513

Selon ces données, à partir de 2015, la BLS Schifffahrt Berner Oberland devrait réaliser des bénéfices. Si en revanche le statu quo est maintenu, l'entreprise n'atteindra pas l'objectif d'indépendance économique à long terme.

5 Répercussions financières et répercussions sur le personnel

5.1 Coûts et financement du hangar

Subvention totale du canton et des communes pour le nouveau hangar à bateaux avec cale sèche à Thoune CHF 12 800 000.–

./. Part des communes bernoises (art. 12 LCTP / art. 29 LPFC) CHF 4 266 700.–

Participation nette du canton et crédit à approuver CHF 8 533 300.–

5.2 Type de dépenses / compétence en matière d'autorisation de dépenses

Il s'agit en l'occurrence de dépenses nouvelles uniques au sens des articles 46 et 48, alinéa 1 LFP. Leur autorisation relève de la compétence du Grand Conseil, sous réserve du référendum populaire facultatif.

5.3 Type de crédit

Le crédit demandé est un crédit d'engagement pluriannuel au sens de l'article 50, alinéa 3 LFP, qui sera relayé par les paiements indiqués au chiffre 4 du projet d'arrêté. L'Office des transports publics est habilité à engager des moyens financiers.

5.4 Répercussions sur le personnel

La contribution des pouvoirs publics aux frais d'investissement permet de garantir l'offre actuelle et, partant, les emplois de la BLS Schifffahrt Berner Oberland.

Cette subvention n'a aucune répercussion sur le personnel du canton.

5.5 Coûts induits

La subvention d'investissement est versée à fonds perdu. Elle ne génère pas de coûts induits pour le canton de Berne. L'octroi de contributions d'entretien est expressément exclu.

Les coûts supplémentaires liés à des modifications du projet ou au renchérissement ne sont pas autorisés ou doivent être supportés par la BLS Schifffahrt Berner Oberland. La description du projet figurant dans la convention d'investissement est déterminante à ce sujet.

6 Répercussions sur les communes

Conformément à l'article 12 LCTP, les subventions octroyées à des compagnies touristiques de transport ferroviaire et de navigation font partie des coûts des transports publics devant être en partie cofinancés par les communes. Les subventions versées en vertu de l'article 9 LCTP s'inscrivent par conséquent dans le cadre des coûts totaux des transports publics.

7 Importance économique de la BLS Schifffahrt Berner Oberland

La BLS Schifffahrt Berner Oberland a un impact significatif pour l'économie de l'Oberland bernois. Elle génère des chiffres d'affaires directs par ses prestations et ses offres, et est un employeur notable dans la région : les chiffres d'affaires provenant de la création de valeur directe et indirecte s'élevaient en 2003 à plus de 40 millions de francs. La BLS Schifffahrt Berner Oberland représente près de 250 emplois, dont 73 (ETP) directement au sein de l'entreprise.¹

De par les liaisons qu'elle assure entre les lieux de villégiature et les sites touristiques le long des lacs, son impact sur le tourisme est marqué. Par le nombre de passagers, la BLS Schifffahrt Berner Oberland est la troisième compagnie de transports touristiques de l'Oberland bernois.

L'importance régionale de la BLS Schifffahrt Berner Oberland ne doit pas être sous-estimée et le renoncement à son développement à long terme, voire la cessation des activités de navigation sur les lacs de Thoue et de Brienz, aurait des conséquences non négligeables pour la région.

8 Conditions

Une convention d'investissement pour fixer les modalités de l'octroi des subventions doit être conclue entre le canton de Berne et la BLS Schifffahrt Berner Oberland. La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est habilitée à signer cette convention au nom du Conseil-exécutif.

9 Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous vous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.

Pièce jointe

- Projet d'arrêté

¹ Source : BLS / BSG Abklärung der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der Wichtigkeit für die Tourismuswirtschaft: Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse (en allemand) ; étude mandatée par le beco ; auteur : Heinz Rütter ; Rüter + Partner ; 26.02.2004