

Rapport

Date de la séance du CE: 30 août 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 681794
Classification: Non classifié

Brienz Rothorn Bahn AG (BRB), subvention cantonale et du Fonds de loterie destinée à différents projets de rénovation et de réfection, et renonciation au remboursement d'un prêt

Crédit d'engagement

Table des matières

1	Synthèse	3
2	Bases légales	3
3	Description de l'affaire	4
3.1	Rappel	4
3.2	Demande de subvention d'investissement de la BRB	5
3.3	Plan de financement	7
4	Conséquences en cas d'abandon du projet	9
5	Répercussions sur l'économie et la société	9
5.1	Economie	9
5.2	Société	9
6	Répercussions sur les finances et le personnel	10
6.1	Répercussions sur les finances	10
6.2	Répercussions sur le personnel	12
7	Répercussions sur les communes	12
8	Proposition	12





1 Synthèse

La Brienzen Rothorn Bahn AG (BRB) exploite depuis 125 ans un train à crémaillère unique équipé d'un système de propulsion à vapeur d'importance historico-culturelle. Compte tenu de la saison réduite à cinq mois, la BRB est confrontée, comme c'est le cas pour d'autres activités touristiques requérant d'importants capitaux et tributaires des conditions météorologiques, à de sérieux défis financiers. Les recettes provenant de l'exploitation ferroviaire ne suffisent pas à effectuer les travaux de réfection nécessaires sur les voies ni à réaliser des investissements dans le matériel roulant d'un attrait historico-culturel. Afin de pouvoir conserver cet héritage hors du commun, la BRB est soutenue depuis des années par des amis, des mécènes et d'importants donateurs ainsi que par des subventions ponctuelles des pouvoirs publics.

La BRB demande une subvention extraordinaire du canton de Berne pour différents projets de rénovation et de réfection. L'exploitation ferroviaire revêt une importance touristique considérable pour la région et remplit ainsi les conditions requises pour bénéficier des subventions cantonales au sens de l'article 9 LCTP. Le canton a déjà versé à plusieurs reprises des subventions à la BRB. L'article 9 LCTP ne prévoit que des subventions octroyées à titre exceptionnel. De ce fait, il n'est pas possible d'octroyer des subventions d'exploitation régulières au moyen du présent crédit, mais exclusivement des subventions pour des investissements prévus. Le dernier versement du canton de Berne (CHF 950 000) remonte à 2010. En plus des subventions au sens de l'article 9 LCTP, des subventions peuvent être octroyées par le Service cantonal des monuments historiques (SMH) et le Fonds de loterie (FL). Depuis 1994, année à partir de laquelle un suivi est assuré, ces derniers ont versé jusqu'à présent à la BRB un montant total de 953 370 francs. La dernière subvention, octroyée en 2016, s'élevait à 20 100 francs.

Les différents projets de rénovation et de réfection à effectuer doivent être subventionnés par un investissement public unique de 5 207 000 francs (dont CHF 4 500 000 comme subvention aux transports touristiques, CHF 632 000 comme subvention du Service cantonal des monuments historiques et CHF 75 000 comme subvention du Fonds de loterie). Conformément à l'article 12 LCTP et à l'article 29 LPFC, les communes bernoises participent à l'investissement cantonal pour le transport touristique à hauteur d'un tiers (CHF 1 500 000).

En outre, dans le cadre de l'apurement du bilan, le canton de Berne renonce au remboursement d'un prêt de la TTE à hauteur de 1 500 000 francs, datant de 1988. Le prêt est d'ores et déjà intégralement amorti.

Le montant net à la charge du canton et du Fonds de loterie s'élève au total à 3 707 000 francs. Une autorisation est aussi nécessaire pour les recettes de 1 500 000 francs que le canton renonce à percevoir étant donné la renonciation au remboursement du prêt accordé.

Le montant total du crédit à approuver s'élève par conséquent à 5 207 000 francs.

L'arrêté sur le crédit est soumis au référendum populaire facultatif.

2 Bases légales

- Loi du 4 mai 1993 sur les loteries (LLot ; RSB 935.52), articles 34, 37, alinéas 1 et 4, 38, alinéas 1 et 2, 44, alinéas 1 et 2, 46, alinéa 2, lettres *b* et *m* et 48, alinéas 1, 3 et 4
- Ordonnance du 20 octobre 2004 sur les loteries (OL ; RSB BSG 935.520), articles 31, alinéas 2 et 3, 35, alinéas 1, 4 et 6, 36 et 37, alinéa 1.

- Loi du 8 septembre 1999 sur la protection du patrimoine (LPat ; RSB 426.41), articles 2, 27, 29, alinéa 1, lettre a, 30 et 31
- Ordonnance du 25 octobre 2000 sur la protection du patrimoine (OPat ; RSB 426.411), articles 26 à 31
- 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 3, 7, 20 ss et 25

3 Description de l'affaire

3.1 Rappel

La Brienz Rothorn Bahn AG (BRB) transporte depuis 1892, soit 125 ans, des visiteurs suisses et étrangers sur le Rothorn de Brienz. Il s'agit du seul chemin de fer à vapeur suisse circulant avec des locomotives et des wagons d'époque selon un horaire. La combinaison sans pareil associant propulsion à vapeur et haute montagne se doit d'être préservée. Ces dernières années, la ligne a été empruntée par environ 130 000 passagers par an, auxquels la compagnie promettait de vivre le trajet comme un événement insolite, et le sommet au bout du voyage, en prime. La BRB occupe ainsi une place importante dans l'économie touristique de la région.

Etant donné que la période d'exploitation de la BRB, tributaire des conditions météorologiques, est limitée à cinq mois, et que les coûts d'exploitation des trains à vapeur sont élevés, il est difficile d'assurer une gestion rentable de la ligne. L'exploitation des trains à vapeur historiques est très onéreuse, mais à forte valeur émotionnelle. Elle est au cœur de la BRB et par conséquent absolument indispensable.

Des investissements réguliers sont impératifs pour maintenir l'exploitation de la ligne. Par ailleurs, la Confédération doit renouveler la concession en 2018. Cette dernière comprend une concession d'infrastructure, un certificat de sécurité ainsi qu'une concession pour le trafic des voyageurs. Le présent crédit vise à garantir les bases du financement pour les investissements en matière de réfection et de rénovation afin que le renouvellement de la concession en 2018 puisse être assuré.

Le renouvellement prochain de la concession et les investissements nécessaires ont été l'occasion de se pencher sur le passé du chemin de fer et de définir la stratégie pour les années à venir, avec pour objectif d'équilibrer les finances de la BRB.

3.1.1 Caractéristiques de la BRB

La BRB, dépendante des conditions naturelles, est exploitée uniquement durant l'été car la gare intermédiaire de Planalp se situe dans un couloir d'avalanches. En raison des risques d'avalanches, la voie jusqu'à la station intermédiaire n'est ouverte qu'à partir de mi-avril. Le tronçon jusqu'au Rothorn Kulm ne peut en principe être exploité que de début juin à fin oc-

tobre (avec des variations dues aux conditions météorologiques), soit pendant environ cinq mois seulement, ce qui représente 130 à 140 jours d'exploitation.

Une partie du matériel roulant, à savoir les locomotives à vapeur de la première génération (1891-1892) et de la deuxième génération (1933-1936) ainsi que les voitures poussées de la Belle Epoque (1891-1932) doit être considérée, du point de vue de la protection du patrimoine, comme d'importance historico-culturelle. Les voies, encore en partie d'origine, et leur tracé dans le paysage ainsi que les éléments et ouvrages d'infrastructure nécessaires font partie intégrante du chemin de fer historique. Certains éléments sont inscrits dans le recensement architectural de la commune.

Le matériel roulant d'époque conditionne fortement les possibilités d'exploitation. Il limite les capacités de transport et nécessite davantage d'effectifs que les véhicules de dernière génération.

3.1.2 Forme juridique

La BRB est organisée en société anonyme depuis sa mise en exploitation. Les statuts prévoient toutefois que les éventuels bénéfices soient utilisés exclusivement pour assurer à long terme la poursuite du but social. Ainsi, aucun dividende ni tantième n'a jamais été versé.

3.1.3 Les résultats 2013 – 2016 de la société

Les comptes annuels de ces dernières années montrent que l'exploitation de la ligne est difficilement rentable compte tenu de la saison réduite et des facteurs météorologiques. Les recettes provenant de l'exploitation de la ligne ne suffisent pas à couvrir les coûts. La BRB est tributaire des contributions notables d'amis, de mécènes et de fonds publics. Le succès économique ne dépend pas uniquement de facteurs influençables, mais également des conditions météorologiques et des décisions politiques.

en CHF	2013	2014	2015	2016
Recettes des transports	2 629 074	2 672 249	2 958 090	2 928 803
Total autres recettes	1 287 380	973 758	2 893 408	1 914 581
Recettes d'exploitation	3 916 454	3 646 007	5 851 498	4 843 384
Charges d'exploitation	-3 087 888	-3 373 927	-4 765 969	-4 023 869
Résultat d'exploitation avant amortiss. EBITDA	828 566	272 080	1 085 529	819 515
Amortissements	-328 147	-376 356	-449 899	-426 379
Recettes d'exploitation EBIT chemin de fer	500 419	-104 276	635 630	393 136
Recettes d'exploitation EBIT refuge de montagne	-186 481	-133 024	-196 640	-161 024
Revenus des biens-fonds	26 740	51 664	33 062	30 429
EBIT BRB AG	340 678	-185 636	472 052	262 541
Intérêts	-21 042	-19 445	-15 219	-22 322
Recettes extraordinaires	180 461	308 896	-30 235	121 529
Impôts/taxes	-72 946	-66 654	-141 086	-130'836
Résultat de l'entreprise	427 151	37 161	285 512	230 912

3.2 Demande de subvention d'investissement de la BRB

La demande de subvention d'investissement de la BRB repose sur le plan d'affaire de mars 2017 pour la période 2017 à 2020. Des échanges réguliers ont déjà été menés depuis longtemps entre le canton et la BRB. Le plan d'affaire a été développé dans le cadre de ces échanges et vérifié en faisant appel à un expert. Le positionnement stratégique de la BRB a ainsi été soumis à un examen critique et une analyse de marché a été réalisée. En outre, les

activités principales de l'entreprise, un plan d'investissement et un compte d'exploitation par secteurs ont été élaborés.

La répartition par secteurs sert également de base à la délimitation des compétences pour les éventuelles subventions financières du canton et de tiers. En ce qui concerne le canton, les organes spécialisés suivants peuvent allouer des subventions :

- L'Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) peut, sur la base de l'article 9 LCTP, financer des investissements d'infrastructure et d'éventuels investissements dans l'exploitation de trains modernes à vapeur et au diesel.
- Le Service cantonal des monuments historiques (SMH) peut cofinancer des investissements de conservation de la valeur dans l'exploitation de trains à vapeur d'importance historico-culturelle et leur infrastructure.
- Le Fonds de loterie (FL) peut octroyer des subventions pour du matériel roulant historique lorsque celui-ci est reconnu par le SMH comme étant une plus-value sur le plan de la conservation du patrimoine.

BRB : champ d'activité stratégique « chemins de fer »			
Secteurs	a) Exploitation de trains à vapeur d'importance historico-culturelle (1 ^{re} et 2 ^e génération)	b) Exploitation de trains modernes à vapeur et au diesel (3 ^e génération)	c) Infrastructure
Subventions	• Ass. « Dampffreunde » (exploitation et investissements) • Fonds de loterie (POM) • Service cantonal des monuments historiques (INS)	• Ass. « Dampffreunde » (investissements) • Subventions d'investissement cantonales (TTE)	• Ass. « Dampffreunde » (investissements) • Subventions d'investissement cantonales (TTE) • Service cantonal des monuments historiques (INS)

Dans le cadre des discussions relatives au plan d'affaire, trois domaines de mesures ont été définis :

1. Attractivité du marché et hausse des recettes
2. Gestion des coûts
3. Base technique stable

Ces mesures doivent garantir, dans la mesure du possible, une exploitation normale autosuffisante. Les mesures relatives aux recettes, aux dépenses et aux flux financiers ont été planifiées. En outre, les priorités ont été définies en fonction de l'urgence, de la faisabilité et de la disponibilité, et en tenant compte de l'orientation stratégique ainsi que des réfections et des investissements indispensables dans le matériel roulant et l'infrastructure.

Un marketing mix au moyen de différents canaux doit permettre de continuer à renforcer le bon positionnement de la BRB. Les différents outils visent une évolution positive de la fréquentation et de la structure des coûts. La fréquentation doit augmenter durablement de près de dix pour cent, pour atteindre 145 000 passagers. Les recettes moyennes par course doivent augmenter et ainsi améliorer le résultat financier de la BRB.

Dans le cadre de cette stratégie, des options à long terme ont en outre été étudiées afin de permettre une meilleure occupation et une exploitation plus efficace des trains, sans pour au-

tant remettre en question la place qu'occupe le chemin de fer à vapeur sur le plan historico-culturel.

Le positionnement stratégique de la BRB repose sur la « vapeur » comme élément unique en son genre. L'entretien et la réfection ainsi que l'adaptation aux prescriptions actuelles revêtent par conséquent une importance cruciale, mais représentent également un défi majeur compte tenu des caractéristiques techniques et de l'ancienneté des composantes.

Sur le plan industriel, l'ensemble du matériel roulant de la BRB est constitué de prototypes / uniques exemplaires, ce qui se répercute sur les coûts d'entretien et des pièces détachées.

Les voies ainsi que les éléments et les ouvrages d'infrastructure nécessaires font partie intégrante du chemin de fer historique et doivent être entretenus en conséquence. Les voies ont été régulièrement remises en état, en partie avec du matériel d'occasion. Le tronçon de ligne ferroviaire inférieur a été rénové ces dernières années notamment grâce aux subventions versées par l'association « Dampffreunde ». Le tronçon supérieur de la ligne, pour lequel des investissements sont aujourd'hui nécessaires, est encore dans son état d'origine. Outre la remise en état du tronçon, d'autres réfections sont également prévues dans des galeries ainsi que les tunnels de Kuhmadt et Schonegg.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement soumis par la BRB avec le plan d'affaire est divisé par secteurs et présente en détail les investissements nécessaires.

3.3.1 Sources de financement

La BRB peut compter sur des donateurs fidèles et très investis, qui soutiennent généreusement le chemin de fer. L'association « Freunde des Dampfbetriebs der Brienzer Rothorn Bahn AG » (« Dampffreunde »), fondée en 1991, représente une partie intégrante du financement du chemin de fer. Elle participe aux coûts d'investissements et d'exploitation de la BRB avec une subvention annuelle d'un montant à six chiffres.

En outre, au cours de ces dernières années, elle a développé de manière très positive l'activité de collecte de fonds. Des appels aux dons spéciaux, comme l'action 5 S (« Schiene, Schwelle, (Zahn-)Stange, Schotter und Stützmauer », soit rail, traverses, crémaillère, ballast et mur de soutènement) se sont révélés très fructueux.

La commune de Brienzer et la commune bourgeoise de Brienzer ont soutenu elles aussi activement la BRB. Ainsi, la commune bourgeoise de Brienzer a par exemple versé en 2016 une contribution de 75 000 francs pour la construction de la gare à Planalp. Cette construction était nécessaire notamment en vue du renouvellement de la concession.

La commune de Brienzer versera quant à elle une contribution de 49 000 francs pour les investissements prévus.

3.3.2 Plan d'investissement BRB 2018-2020

en CHF	2018	2019	2020	TOTAL
Trains à vapeur d'importance historico-culturelle de 1 ^e et 2 ^e génération	630 000	-	-	630 000
Trains modernes à vapeur et au diesel de 3 ^e génération	440 000	-	-	440 000
Infrastructure	2 700 000	1 620 000	1 995 000	6 315 000
Total des investissements nécessaires	3 770 000	1 620 000	1 995 000	7 385 000
./. Refinancement par des amortissements	500 000	530 000	550 000	1 580 000
./. Subvention association « Dampffreunde »	139 300	118 600	205 300	463 200
./. Autres apports	-	46 100	39 700	85 800
./. Participation de la commune de Brienz	23 700	25 300	-	49 000
Coûts non couverts restants	3 107 000	900 000	1 200 000	5 207 000

Etat : juin 2017

Des investissements d'un montant de 630 000 francs sont prévus en 2018 pour l'exploitation des trains à vapeur historiques de 1^{re} et de 2^e génération. La BRB prévoit de rénover une locomotive de 1933 et une voiture poussée de 1891. Dans le même temps, une voiture poussée de 1892 doit être équipée d'un nouveau système de freinage.

En 2018 également, une locomotive de 3^e génération doit être rénovée et deux voitures poussées doivent être équipées de nouvelles fenêtres. En ajoutant l'acquisition d'un nouveau wagon, les investissements dans l'exploitation de trains modernes à vapeur et au diesel s'élèvent à 440 000 francs. Les travaux de réfection sur le matériel roulant moderne seront financés par des amortissements de la BRB.

En outre, il est prévu de procéder à différents investissements dans l'infrastructure pour la période de 2018 à 2020. En 2018, un tronçon de près d'un kilomètre en contrehaut de Planalp doit être totalement rénové pour un montant de 2 700 000 francs. En 2019, outre le remplacement de l'aiguillage de sortie à Planalp et Geldried, diverses réfections de l'accotement et des joints sont prévues pour un montant de 1 600 000 francs. Enfin, en 2020, il est prévu d'effectuer diverses mesures sur les murs et aqueducs et d'amples rénovations sur les voûtes des tunnels de Planalpfluh, Kuhmadt et Schonegg.

L'ensemble des travaux de rénovation et de réfection prévus sont indispensables pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation. La préservation et la réfection du matériel roulant historique, l'emblème de la BRB, ne peuvent pas être assurées sans financement supplémentaire de tiers étant donné que l'exploitation est dépendante des saisons.

3.3.3 Compte prévisionnel 2017 - 2020

Sur la base des mesures planifiées et en partie déjà en cours de réalisation, la BRB table sur les résultats suivants pour les années à venir :

en CHF	2017	2018	2019	2020
Recettes des transports	2 930 000	3 200 000	3 200 000	3 400 000
Total autres recettes	1 380 000	4 060 700	2 180 000	2 486 500
Recettes d'exploitation	4 310 000	7 260 700	5 380 000	5 886 500
Charges d'exploitation	-3 854 200	-6 550 000	-4 688 600	-5 051 800
Résultat d'exploitation avant amortissements EBITDA	455 800	710 700	691 400	834 700
Amortissements	-450 000	-500 000	-530 000	-550 000
Résultat d'exploitation EBIT chemin de fer	5 800	210 700	161 400	284 700
Résultat d'exploitation EBIT refuge de montagne	-40 000	20 000	40 000	60 000
Revenus des immeubles	32 000	32 000	32 000	32 000
EBIT BRB AG	-2 200	262 700	233 400	376 700
Intérêts	-10 000	-10 000	-10 000	-10 000
Recettes extraordinaires	120 000	10 000	10 000	10 000
Impôts/taxes	-48 000	-80 000	-75 000	-110 000
Résultat de l'entreprise	59 800	182 700	158 400	266 700

Le financement à fonds perdu du canton évite à la BRB des coûts induits de financement et d'amortissement supplémentaires. La hausse des amortissements découle des investissements financés par la BRB.

4 Conséquences en cas d'abandon du projet

Sans soutien de la part du canton, la BRB ne peut pas assurer le financement des investissements nécessaires pour la poursuite de l'exploitation de la ligne, ni par des fonds propres ni par des fonds tiers. Son autonomie financière et le financement des investissements nécessaires à son entretien seraient ainsi mis en péril, si bien que le renouvellement de la concession serait pratiquement impossible. En conséquence, l'exploitation la ligne devrait être arrêtée dans un avenir proche.

La région verrait ainsi disparaître un facteur économique et un pôle d'attraction touristique importants, ce qui représenterait une grosse perte.

5 Répercussions sur l'économie et la société

5.1 Economie

La Brien Rothorn Bahn est unique et joue un rôle économique important pour la région et l'Oberland bernois. C'est une attraction touristique particulière qui attire des visiteurs de Suisse et de l'étranger. L'entreprise génère des chiffres d'affaires directs ainsi qu'une plus-value grâce à ses services et ses offres, et est un employeur important dans la région.

5.2 Société

Le Rothorn de Brien est une destination prisée des touristes journaliers, qui constituent le segment principal de visiteurs. La BRB propose en outre une offre de loisirs attrayante. Elle

contribue ainsi à l'identité de la région et fait le trait d'union entre les régions touristiques de l'Oberland bernois et de Sörenberg.

La BRB mobilise des amateurs de trains à vapeur du monde entier qui viennent par exemple participer à un cours de chauffeur de locomotive. Un réseau social supra-régional se tisse ainsi et, parallèlement, les connaissances et le savoir-faire sont conservés, partagés et élargis.

6 Répercussions sur les finances et le personnel

6.1 Répercussions sur les finances

Le canton finance les différents projets de rénovation et de réfection de la BRB via les trois canaux que sont l'OTP, le SMH et le Fonds de loterie.

6.1.1 Renonciation au remboursement d'un prêt

En vue de l'apurement du bilan, la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE) renonce au remboursement d'un prêt de 1 500 000 francs remboursable sous conditions, accordé en 1988. Cette opération autorise la BRB à sortir le prêt de son bilan et permet d'augmenter son capital propre. Une part de fonds propres plus importante assure la pérennité du chemin de fer en période de faible conjoncture et, partant, sert également les intérêts financiers (protection des investissements, accès au crédit facilité, couverture des risques) et économiques (tourisme) du canton. Le prêt est d'ores et déjà intégralement amorti dans la comptabilité du canton.

L'amortissement, soit la renonciation définitive au remboursement du prêt, correspond à une renonciation à une recette au sens de l'article 31, alinéa 2, lettre d LFP et est par conséquent considéré comme une dépense.

6.1.2 Subvention selon la LCTP

La BRB est une compagnie de chemin de fer à but purement touristique. Les bases légales en matière de transports touristiques ne prévoient aucune subvention périodique sous forme de contributions d'exploitation annuelles. En vertu de l'article 9 LCTP, le canton peut toutefois octroyer à titre exceptionnel des subventions à des entreprises à caractère touristique, de transport ferroviaire ou de navigation, pour autant que celles-ci revêtent une importance considérable pour une région. Les différents projets de rénovation et de réfection doivent être soutenus par une subvention à fonds perdu de 4 500 000 francs en vertu de l'article 9 LCTP. Après déduction du tiers communal de 1 500 000 francs, le coût net à la charge du canton est de 3 000 000 de francs.

6.1.3 Subventions du Service cantonal des monuments historiques et du Fonds de loterie (FL)

Une subvention peut être accordée par le Service cantonal des monuments historiques pour des dépenses permettant de préserver la valeur de monuments techniques. Dorénavant, le Fonds de loterie peut aussi, en complément, verser une contribution aux coûts générant une plus-value des moyens de transports historiques, dans la mesure où le SMH estime que ceux-ci sont dignes de protection. Selon la nouvelle pratique, le taux de subvention est flexible (auparavant fixe à 30 %) et est déterminé individuellement sur demande du SMH ou du FL.

Le SMH considère la BRB dans son ensemble comme un objet culturel d'importance nationale. Les voies, de part leur tracé dans le paysage, ainsi que les éléments et ouvrages

d'infrastructure nécessaires font partie intégrante du chemin de fer historique. Certains éléments sont déclarés dignes de conservation ou de protection dans le recensement architectural de la commune de Brienz et placés sous protection, avec force obligatoire pour les propriétaires. Une mise sous protection intégrale du chemin de fer est en cours d'étude.

En conséquence, le SMH peut octroyer une subvention de 40 pour cent pour les frais de restauration donnant droit à une subvention de 1 580 000 francs relatifs aux monuments techniques et pour les dépenses qui permettent de préserver la valeur du matériel roulant, ainsi que pour une partie de l'infrastructure (murs). Le montant de 632 000 francs relève de l'article 46, alinéa 2, lettre *b* Llot et est financé par les ressources du Fonds.

La différence entre les coûts totaux et les frais de restauration du matériel roulant donnant droit à une subvention, d'un montant de 75 000 francs, peut être définie comme une dépense d'augmentation de la valeur, laquelle est subventionnée au moyen du secteur d'affectation FL09 « promotion du tourisme » et correspond à environ 14,85 pour cent des frais de matériel roulant imputables selon le SMH, de 505 000 francs (art. 46, al. 2, lit. *i* Llot).

6.1.4 Vue d'ensemble des subventions

en CHF	
Différents projets de rénovation et de réfection de la BRB	7 385 000
./. Refinancement par des amortissements de la BRB	1 580 000
./. Subventions de l'association « Dampffreunde BRB »	463 200
./. Autres apports de la BRB	85 800
./. Participation de la commune de Brienz	49 000
Coûts à la charge du canton de Berne et du Fonds de loterie	5 207 000
./. Part des communes bernoises (art. 12 LCTP / art. 29 LPFC)	1 500 000
Subvention imputée au canton de Berne et au Fonds de loterie	3 707 000

Récapitulatif des subventions versées	
a) Subvention selon la LCTP	3 000 000
b) Subvention du Service des monuments historiques	632 000
c) Subvention du Fonds de loterie	75 000
Dépenses à la charge du canton et du Fonds de loterie	3 707 000

Renonciation au remboursement d'un prêt	
Prêt de la TTE de 1988	1 500 000
Renonciation au remboursement d'un prêt (recettes que le canton renonce à percevoir)	1 500 000

Récapitulatif du crédit à autoriser	
Subventions à différents projets de rénovation et de réfection	3 707 000
Renonciation à percevoir des recettes	1 500 000
Crédit à approuver	5 207 000

La renonciation au remboursement du prêt n'a aucune incidence sur les liquidités.

6.1.5 Nature de la dépense / compétence en matière d'autorisation des dépenses

Il s'agit 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.

6.1.6 Type de crédit

Crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera relayé par les paiements prévus au chiffre 5 du projet d'arrêté.

6.1.7 Coûts induits

La subvention 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 doivent être supportés par la BRB. La description du projet figurant dans la convention est déterminante à ce sujet. En principe, aucun coût supplémentaire n'est pris en compte.

6.2 Répercussions sur le personnel

Les subventions n'ont aucune répercussion sur le personnel du canton de Berne.

7 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. Conformément à l'article 29 LPFC, les communes bernoises participent à l'investissement pour le transport touristique à hauteur d'un tiers (CHF 1 500 000).

La commune de Brienz et les alentours profitent des répercussions économiques du maintien et du développement de la BRB car cela permet de conserver dans la région une entreprise créatrice de valeur ajoutée et à d'autres secteurs d'activités (gastronomie, navigation, etc.) d'en tirer bénéfice.

8 Proposition

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

Annexe

- Projet d'arrêté