

Rapport

Date de la séance du CE: 24 février 2016
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
N° d'affaire: 565081
Classification: Non classifié

Société de navigation du lac de Bienne (SNLB) Subvention cantonale pour l'acquisition d'un nouveau bateau destiné au transport de passagers (MS 60) Crédit d'engagement

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases légales	3
3	Description de l'affaire	3
3.1	La Société de navigation du lac de Bienne (SNLB).....	3
3.2	Contributions des pouvoirs publics aux entreprises de navigation bernoises	3
3.3	Subventions de restructuration 2005–2008 / Projet « Beaufort »	4
3.4	Les résultats 2009 – 2015 de la société	4
3.5	Le projet de stratégie de croissance	5
3.6	La flotte de la SNLB	5
4	Le nouveau bateau	5
4.1	Description du MS 60	5
4.2	Considérations d'ordre économique.....	6
4.3	Comptes prévisionnels jusqu'en 2022.....	6
5	Conséquences en cas d'abandon du projet	6
6	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société.....	7
6.1	Economie	7
6.2	Environnement	7
6.3	Société	7
7	Répercussions sur les finances et sur le personnel	7



7.1	Coûts et financement du nouveau bateau.....	7
7.2	Nature des dépenses / compétence en matière d'autorisation de dépenses.....	8
7.3	Nature du crédit.....	8
8	Répercussions sur le personnel.....	8
9	Coûts induits.....	8
10	Répercussions sur les communes	8
11	Conditions.....	8
12	Proposition.....	8

1 Synthèse

Les entreprises de navigation concessionnaires sur les eaux bernoises (Aar, lacs de Bienne, de Thoune 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.

Pour assurer son existence, la société de navigation du lac de Bienne (SNLB) doit augmenter durablement ses recettes. Elle a dans ce but élaboré une stratégie de croissance, qui prévoit de proposer de petits services réguliers ainsi que des croisières thématiques et des offres spéciales de sorties en bateau. Pour ce faire, la SNLB souhaite acquérir un bateau destiné au transport de passagers (MS 60), un bâtiment pouvant naviguer à de faibles coûts d'exploitation et avec un équipage minimal. Ce bateau moderne exploitable en hiver doit venir compléter, à partir du printemps 2018, la flotte actuelle, qui compte sept bateaux de ligne et un catamaran solaire. Il permettra notamment de mieux desservir l'île Saint-Pierre et les communes riveraines. Il naviguera sur les trois lacs jurassiens, mais pas sur l'Aar en direction de Soleure.

Pour acquérir ce nouveau bateau, la SNLB demande une subvention d'investissement extraordinaire auprès du canton de Berne. Le canton a déjà versé à plusieurs reprises des subventions d'investissement 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, et les aident ainsi à parvenir à un résultat d'exploitation équilibré. En 2015, la BLS a bénéficié d'une subvention pour remplacer le hangar à bateaux de Thoune. Le Grand Conseil a approuvé en 2010 l'octroi à la SNLB d'une subvention d'un montant de six millions de francs pour financer l'achat d'un nouveau bateau destiné au transport de passagers (MS Rousseau), bateau qui se prête également à la navigation sur l'Aar.

L'acquisition du nouveau bateau bénéficiera de fonds publics à hauteur de 4 425 000 francs (T.V.A. de 8 % comprise). Après déduction de la part des communes (un tiers du montant) s'élevant à 1 475 000 francs, le canton doit prendre en charge 2 950 000 francs nets.

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

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 1880 du 12 novembre 2008)

3 Description de l'affaire

3.1 La Société de navigation du lac de Bienne (SNLB)

Le bateau à vapeur « Union » a été en 1887 le premier à naviguer sur le lac de Bienne pour assurer le service entre Cerlier, La Neuveville et l'île Saint-Pierre. La création de l'actuelle SNLB remonte à l'année 1911. Elle est donc l'une des plus anciennes sociétés de navigation de Suisse. Au bénéfice d'une concession pour le service régulier sur les trois lacs de Bienne, de Morat et de Neuchâtel et pour la navigation sur l'Aar entre Bienne et Soleure, la SNLB exploite sept bateaux à moteur et un catamaran solaire à propulsion électrique. Le bateau à moteur Rousseau, d'une capacité de 300 personnes, qui peut naviguer sur l'Aar et sur les trois lacs jurassiens, a été en 2012 le dernier à venir compléter la flotte. La SNLB est l'un des facteurs-clés de l'économie touristique et du développement des loisirs dans cette région.

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 canton a soutenu de diverses manières la navigation bernoise. Au gré des bases légales, des subventions ont été octroyées à plusieurs reprises depuis 1997.

**Aides financières du canton de Berne (subventions brutes) aux entreprises de navigation
SNLB et BLS pour la période 1997 - 2015**

SNLB - Société de navigation du lac de Bienne			
Année	Désignation	Exploitation	Invest.
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	Subvention de restructuration 2005	1'000'000	-
2006	Subvention de restructuration 2006	800'000	-
2007	Subvention de restructuration 2007	600'000	-
2008	Subvention de restructuration 2008	300'000	-
2010	Contr. d'invest. (MS Rousseau)	-	6'000'000
TOTAL		3'750'000	11'275'000

Aides SNLB 1997 - 2015

15'025'000

BLS - Entreprise de navigation Oberland bernois			
Année	Désignation	Exploitation	Invest.
1997	MS Jungfrau	-	1'470'000
2004	Subvention à l'exploitation	1'050'000	-
2005	Subvention de restructuration 2005	700'000	-
2006	Subvention de restructuration 2006	500'000	-
2007	Subvention de restructuration 2007	300'000	-
2015	Contr. d'invest. hangar à bateaux de Thône	-	12'800'000
TOTAL		2'550'000	14'270'000

Aides BLS Navigation 1997 - 2015

16'820'000

3.3 Subventions de restructuration 2005–2008 / Projet « Beaufort »

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. Dans le cadre du projet « Beaufort », la SNLB a fait l'objet d'une large restructuration, encadrée par un expert externe de renom. Etaient à l'ordre du jour l'optimisation des procédures internes, la réduction des coûts et une augmentation des tarifs de plus de 30 pour cent. En quatre ans, ces mesures ont permis d'améliorer nettement le résultat et ce projet ambitieux peut être considéré comme une véritable réussite. A l'issue de cette phase de restructuration, le Conseil-exécutif a 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).

3.4 Les résultats 2009 – 2015 de la société

Après le succès du projet « Beaufort », la SNLB a pu assurer son indépendance économique, et, depuis, à l'exception de l'année 2010, le résultat a toujours été légèrement positif. Toutefois, le succès économique est aussi lié à des facteurs impondérables. Comme nombre d'autres activités de loisirs touristiques, la navigation est tributaire de bonnes conditions météorologiques pendant la haute saison.

Société de navigation du lac de Bienne	Exercice 2009	Exercice 2010	Exercice 2011	Exercice 2012	Exercice 2013	Exercice 2014	Exercice 2015
Total recettes d'exploitation	5'090	4'889	5'408	5'823	5'461	5'812	5'205
Total frais d'exploitation	4'534	4'569	4'818	4'774	4'717	5'002	4'591
Rés. d'expl. avant amortissement	556	320	590	1'049	744	810	614
Amortissement	576	626	633	559	599	629	618
Résultat d'exploitation	-20	-306	-43	490	145	181	-4
Résultat extraordinaire	41	-565	201	-256	43	-132	40
Résultat d'exploitation I	21	-871	158	234	188	49	36
Dissolution/constitution de provisions	-	-	-	60	140	-	-
Rés. d'expl. II avant subventions	21	-871	158	174	48	49	36
Subventions du canton de Berne	-	-	-	-	-	-	-
Renoncement remboursement du prêt	-	700	-	-	-	-	-
Résultat d'exploitation	21	-171	158	174	48	49	36

La perte enregistrée en 2010 est liée à la recapitalisation du découvert de la caisse de pension dans le cadre du changement pour la caisse de pension de la ville de Bienne. Le canton a soutenu la solution pour résoudre le problème de la caisse de pension en convertissant en une subvention à fonds perdu le prêt conditionnellement remboursable de 700 000 francs octroyé en 1975 pour l'acquisition du bateau « MS Peterinsel ».

3.5 Le projet de stratégie de croissance

Grâce à la restructuration opérée, la SNLB a réussi à stabiliser les recettes et le résultat d'exploitation ainsi qu'à dégager de petits bénéfices. Mais elle ne peut plus continuer de consentir les investissements nécessaires à une croissance. Pour pouvoir assurer et augmenter durablement les recettes, le conseil d'administration de la SNLB a approuvé une stratégie de croissance qui doit permettre de garantir l'existence de la société sur le long terme. L'offre doit être élargie grâce à un aménagement de petits services réguliers ainsi que d'offres spéciales de sorties en bateau. C'est la seule possibilité pour l'entreprise d'augmenter son chiffre d'affaires. Les huit autres bateaux sont nécessaires pour assurer l'offre actuelle. Suivant leur type, leurs possibilités d'exploitation sont en effet limitées aux rivières ou aux lacs. En outre, ils doivent en partie pouvoir remplacer des bateaux de ligne, et ce pour que la SNLB puisse respecter l'horaire et s'acquitter de l'obligation de transporter. Pour mettre en œuvre cette stratégie de croissance, la SNLB a donc besoin d'un bateau supplémentaire pouvant naviguer à de faibles coûts d'exploitation et avec un équipage minimal.

3.6 La flotte de la SNLB

La flotte de la SNLB compte sept bateaux de ligne et un catamaran solaire. Globalement, elle est plutôt vétuste en comparaison suisse. Hormis les trois bateaux les plus « récents », MS Rousseau (2012), EMS Mobicat (2001) et MS Siesta (1991), la SNLB ne dispose que d'anciens bateaux construits entre 1953 et 1976. Elle recourt donc à une stratégie rigoureuse d'entretien et de rénovation pour maintenir sa flotte en bon état. Les frais annuels d'entretien et de rénovation de sa flotte se montent à quelque 350 000 francs. Cependant, ils ne cessent d'augmenter, et de gros investissements seront bientôt nécessaires pour assurer la maintenance des bateaux les plus anciens. Le dernier gros investissement pour la rénovation de la flotte a été effectué il y a 15 ans, en vue de l'Expo.02, pour un montant total de cinq millions de francs.

4 Le nouveau bateau

4.1 Description du MS 60

Le nouveau bateau est un bâtiment d'assez petites dimensions, d'une surface de pont d'environ 100 mètres carrés conçu pour accueillir 60 personnes, et est aménagé de sorte qu'un seul homme d'équipage puisse assurer son exploitation. L'embarquement (à bâbord et à tribord) se fera donc près du pilote. Le bateau sera un peu plus rapide que les autres et pourra atteindre une vitesse maximale de 25 kilomètres-heure (vitesse de route de 22 km/h). Il est avant tout destiné à améliorer le service pour l'île Saint-Pierre et, grâce à ses petites dimensions, se prête aussi à la desserte des communes situées sur la rive nord du lac, sans oublier qu'il pourra se charger des sorties mal fréquentées en raison de mauvaises conditions météorologiques. Grâce à son aménagement multifonctionnel, il pourra en outre servir pour des croisières thématiques et des sorties spéciales. Il n'est pas prévu de le mettre en service sur l'Aar.

Le bateau améliorera considérablement les possibilités de formation du personnel navigant. La SNLB se charge elle-même de former ses équipages. Puisque le bateau apporte une capacité de transport supplémentaire et qu'il convient particulièrement bien aux débutants compte tenu de ses petites dimensions, il permettra en premier lieu d'accélérer la formation initiale des jeunes pilotes.

Construit aussi pour naviguer en hiver, le bateau sera accessible aux personnes à mobilité réduite conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés. Doté d'une petite cuisine, il proposera une offre de restauration à bord. Il est prévu de lui donner un design innovant et exclusif. Le moteur sera équipé d'un filtre à particules de suie. Différentes solutions seront examinées pour les machines.

Le mandat de construction du bateau fera l'objet d'un appel d'offres, conforme au droit sur les marchés publics.

4.2 Considérations d'ordre économique

La rentabilité du bateau est établie. Des calculs de rentabilité ont été effectués en fonction du pire scénario (worst case), des prévisions (planification) et du meilleur scénario (best case). Pour toutes les variantes, il faut s'attendre à des marges contributives III (qui tiennent compte des frais variables, des charges de personnel et des coûts marginaux fixes) positives chaque année.

- Pire scénario CHF 35 000.–
- Prévisions CHF 80 000.–
- Meilleur scénario CHF 130 000.–

4.3 Comptes prévisionnels jusqu'en 2022

Le financement à fonds perdu du nouveau bateau évite à la SNLB des coûts induits de financement et d'amortissement supplémentaires. La hausse des amortissements découle des investissements à venir pour la flotte actuelle.

Société de navigation du lac de Bienne	Budget 2016	Prévis. 2017	Prévis. 2018	Prévis. 2019	Prévis. 2020	Prévis. 2021	Prévis. 2022
Total recettes d'exploitation	5'729	5'824	6'025	6'092	6'161	6'229	6'298
Total frais d'exploitation	5'139	5'235	5'322	5'372	5'424	5'476	5'528
Rés. d'expl. avant amortissement	590	589	703	720	737	753	770
Amortissement	569	611	640	696	738	717	725
Résultat d'exploitation	21	-22	63	24	-1	36	45
Résultat extraordinaire	42	42	42	42	42	42	42
Résultat d'exploitation I	63	20	105	66	41	78	87
Dissolution/constitution de provisions	-	-	-	-	-	-	-
Rés. d'expl. II avant subventions	63	20	105	66	41	78	87
Subventions du canton de Berne	-	-	-	-	-	-	-
Renoncement remboursement du prêt	-	-	-	-	-	-	-
Résultat d'exploitation	63	20	105	66	41	78	87

5 Conséquences en cas d'abandon du projet

Sans la subvention demandée au canton, la SNLB ne pourrait pas agrandir sa flotte puisqu'un financement par des fonds propres ou par des fonds de tiers se révèle impossible. Elle ne pourrait donc pas mettre en œuvre sa stratégie de croissance ni parvenir à augmenter les recettes dans la mesure requise. Son autonomie financière et le financement des investisse-

ments nécessaires dans l'entretien de sa flotte seraient ainsi mis en péril. La SNLB ne peut réaliser des bénéfices réguliers qu'en enregistrant une croissance durable qui lui permette d'engager les investissements dans l'entretien.

6 Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

6.1 Economie

La SNLB a une importance économique non négligeable dans la région des Trois-Lacs. 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. L'étude de Rütter + Partner¹ commandée par le beco en 2004 montre de manière saisissante l'importance que revêt la SNLB pour la région et les conséquences qu'aurait la cessation des activités de navigation. La plus-value directe et indirecte de la SNLB est estimée aujourd'hui à quelque 25 millions de francs et elle crée 170 emplois.

6.2 Environnement

Le nouveau bateau sera construit selon les critères écologiques et économiques les plus récents. Il respectera donc les normes et les prescriptions en vigueur et ira même au-delà. Les moteurs à propulsion modernes du bateau seront certifiés et seront beaucoup plus silencieux que les anciens modèles. Ils dépasseront le niveau d'exigence des bateaux les plus récents (MS Rousseau et EMS Mobicat). L'épuration des effluents gazeux sera assurée au moyen d'un filtre antiparticule conformément aux prescriptions contre la pollution atmosphérique. La consommation de carburant sera aussi nettement moins importante que celle des anciens modèles de la flotte de la SNLB compte tenu des moteurs plus efficaces et des dimensions réduites par rapport au MS Rousseau et au EMS Mobicat. La coque du bateau, les machines, la technique du bord et les lignes du bateau seront conçues de manière à réduire au maximum l'impact sur l'environnement.

6.3 Société

La SNLB propose une offre touristique importante et une offre de loisirs pour la population locale. Elle augmente l'attrait de la région des Trois-Lacs, contribue à son identité et fait le trait d'union entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. En élargissant l'offre de loisirs, la société de navigation a continuellement consolidé sa place. Selon l'étude de Rütter + Partner, la navigation est l'une des principales attractions de la région des Trois-Lacs. La chaîne de transport touristique, assurée avec d'autres prestataires de la région, fonctionne comme un réseau.

7 Répercussions sur les finances et sur le personnel

7.1 Coûts et financement du nouveau bateau

Coûts de construction	CHF	3 900 000.–
Coûts de planification et appel d'offres	CHF	300 000.–
T.V.A.	CHF	335 000.–
Total des coûts d'investissement	CHF	4 535 000.–
./. part de fonds propres de la SNLB	CHF	110 000.–
Part du canton et des communes	CHF	4 425 000.–

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

./ part des communes bernoises (art. 12 LCTP / art. 29 LPFC)	CHF	1 475 000.–
Dépenses à la charge du canton / crédit à approuver	CHF	2 950 000.–

Puisqu'il n'est pas prévu de mettre ce nouveau bateau en service sur l'Aar, le canton de Soleure ne participera pas à son financement.

7.2 Nature des dépenses / compétence en matière d'autorisation de 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.

7.3 Nature du crédit

Le crédit demandé est un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, qui sera en principe relayé par les paiements indiqués au chiffre 5 du projet d'arrêté.

8 Répercussions sur le personnel

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

9 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 doivent être supportés par la Société de navigation du lac de Bienne. La description du projet figurant dans la convention d'investissement est déterminante à ce sujet.

10 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.

11 Conditions

La subvention du canton de Berne est fixée à titre de plafond des coûts. Les coûts supplémentaires liés à la planification ou au renchérissement sont à la charge de la Société de navigation du lac de Bienne. Le canton de Berne ne participe pas aux frais d'entretien. Une convention d'investissement pour fixer les modalités de l'octroi de la subvention doit être conclue entre le canton de Berne et la Société de navigation du lac de Bienne. La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie est habilitée à signer cette convention au nom du Conseil-exécutif.

12 Proposition

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

Pièces jointes

- Projet d'arrêté
- Modèles du bateau de Judel/Vrolijk & co. du 9 février 2016