



Rapport

Date de la séance du CE : 11 novembre 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2020.BVD.997
Classification : Non classifié

Berner Oberland-Bahnen AG (BOB): subvention du canton et du Fonds de loterie destinée au renouvellement de la superstructure du chemin de fer de la Schynige Platte et à la réfection des ateliers de Wilderswil

Table des matières

1.	Synthèse	3
2.	Bases légales	3
3.	Description de l'affaire	4
3.1	Rappel	4
3.2	Stratégie définie pour la SPB	4
3.3	Besoins d'investissement dans l'infrastructure	5
3.3.1	Renouvellement de la superstructure de la SPB	5
3.3.2	Ateliers	6
3.4	Demande de subvention d'investissement des BOB pour l'assainissement de la SPB	7
4.	Finances de la SPB	8
4.1	Résultats 2015-2019	8
4.2	Prévisions 2020 et comptes prévisionnels 2021-2024	9
4.2.1	Plan d'investissement 2022-2026	9
4.2.2	Plan de financement	10
4.2.3	Modèle commercial	10
4.3	Conséquences en cas d'abandon du projet	11
5.	Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	11
5.1	Répercussions sur les finances	11
5.1.1	Subvention selon la LCTP	11
5.1.2	Subventions du SMH et du FL	11
5.1.3	Coûts induits	12
5.2	Répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	12
6.	Répercussions sur les communes	12
7.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	12
7.1	Économie	12
7.2	Environnement	12
7.3	Société	13
8.	Proposition	13



1. Synthèse

La ligne de chemin de fer de la Schynige Platte (SPB) est une ligne historique à crémaillère reliant Wilderswil à la Schynige Platte depuis 1893. Empruntée par des passagers suisses comme étrangers, elle est la propriété des Chemins de fer de l'Oberland bernois (Berner Oberland-Bahnen AG, BOB). Contrairement aux lignes du trafic régional de voyageurs Interlaken – Grindelwald et Interlaken – Lauterbrunnen, la SPB ne donne pas droit à des indemnités. Compte tenu de la saison réduite à cinq mois, elle est confrontée, comme d'autres activités touristiques requérant d'importants capitaux et dépendant des conditions météorologiques, à de sérieux défis financiers. Les BOB sont ainsi tributaires d'un soutien financier externe pour garantir l'avenir pérenne de la ligne. Si les recettes provenant de l'exploitation ferroviaire permettent de couvrir les coûts, elles ne suffisent pas pour investir dans le renouvellement des voies ni dans la rénovation du matériel roulant historique.

Les BOB demandent une subvention extraordinaire du canton de Berne pour le renouvellement de la superstructure de la SPB et la réfection des ateliers de Wilderswil. L'exploitation ferroviaire revêt une importance touristique considérable pour la région et remplit ainsi les conditions requises pour bénéficier de subventions cantonales au sens de l'article 9 LCTP. L'article 9 LCTP ne prévoit que des subventions à titre exceptionnel. L'octroi de subventions d'exploitation régulières n'est donc pas possible, uniquement celui de subventions liées à des investissements planifiés. Aux subsides accordés au titre de l'article 9 LCTP peuvent s'ajouter des subventions du Service cantonal des monuments historiques (SMH) et du Fonds de loterie (FL). La SPB a bénéficié par le passé de plusieurs subventions cantonales. La dernière en date, allouée en 2011 pour la rénovation du tunnel du Rotenegg, s'élevait à 810 000 francs bruts (CHF 510 000 au titre de la LCTP et CHF 300 000 en vertu de la législation sur la loterie).

Le renouvellement de la superstructure de la SPB et la réfection des ateliers doivent être financés par un investissement public d'un montant total de 13 900 000 francs (dont CHF 13 057 500 comme subvention aux transports touristiques en vertu de l'article 9 LCTP et CHF 842 500 comme subvention du SMH). Conformément à l'article 12 LCTP et à l'article 29 LPFC, les communes bernoises participent à l'investissement cantonal en faveur des transports touristiques à hauteur d'un tiers (CHF 4 352 500).

Le montant total du crédit à approuver s'élève à 9 547 500 francs.

L'arrêté relatif au crédit à accorder est soumis à la votation populaire facultative.

2. Bases légales

- Loi du 16 septembre 1993 sur les transports publics (LCTP ; RSB 762.4), article 9, article 12 et article 14
- Loi du 4 mai 1993 sur les loteries (LLot ; RSB 935.52), article 34, article 37, article 38, alinéas 1 et 2, article 44, alinéas 1 et 2, article 46, alinéa 2, lettre *b* et article 48, alinéa 1
- Ordonnance du 20 octobre 2004 sur les loteries (OL ; RSB 935.520), article 31, alinéas 2 et 3, article 35, alinéas 1, 5 et 6, article 36 et article 37, alinéa 1
- Loi du 8 septembre 1999 sur la protection du patrimoine (LPat ; RSB 426.41), article 2, article 27, 29, alinéa 1, lettre *a*, article 30 et article 31
- Ordonnance du 25 octobre 2000 sur la protection du patrimoine (OPat ; RSB 426.411), articles 26 à 31
- Loi du 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu ; RSB 641.1), article 3, article 7, articles 20 ss et article 25

- 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 27 novembre 2000 sur la péréquation financière et la compensation des charges (LPFC ; RSB 631.1), article 29

3. Description de l'affaire

3.1 Rappel

Les BOB possèdent et exploitent les deux lignes de transports publics Interlaken Est – Grindelwald et Interlaken Est – Lauterbrunnen, ainsi que la SPB. La SPB est une ligne de chemin de fer à crémaillère historique et touristique (7,26 km de long, écartement des voies de 800 mm) reliant Wilderswil (584 m au-dessus du niveau de la mer) à la Schynige Platte (1967 m au-dessus du niveau de la mer). Ouverte comme ligne à vapeur en 1893, elle a été électrifiée en 1914 et a fêté en 2018 son 125^e anniversaire. La SPB était initialement organisée en société anonyme indépendante. Reprise par les BOB au bout de deux années d'exploitation, elle est leur propriété depuis le 1^{er} janvier 1895.

Le tracé de la SPB traverse une topographie variée comprenant plusieurs ouvrages d'art, notamment deux ponts de chemin de fer, plusieurs petits viaducs en pierre et quatre tunnels. Le plus long, le tunnel du Rotenegg (168 m), a été rénové en 2011. Le canton a financé ces travaux à hauteur de 810 000 francs (CHF 510 000 au titre de la LCTP et CHF 300 000 en vertu de la législation sur la loterie). Le deuxième tunnel le plus long (156 m), le tunnel du Grätli, traverse une zone géologique complexe.

L'ensemble du matériel roulant (locomotive à vapeur n° 5 de 1894, locomotives électriques des années 1910-1914, wagons des années 1893-1929) est inscrit à l'inventaire des biens historiques. Il est entretenu dans les ateliers de la SPB à Wilderswil par du personnel interne. Malgré leur âge, ces équipements peuvent être exploités pendant encore 25 ans moyennant des opérations régulières de maintenance et des investissements de remplacement. La SPB est exploitée uniquement durant la belle saison, de fin mai / début juin à mi- / fin octobre. Cette période d'exploitation ne peut être étendue en raison des conditions topographiques et géologiques. Pour garantir l'exploitation de la SPB à long terme, d'importants investissements infrastructurels sont nécessaires (voies ferrées et ateliers). La SPB n'est pas en mesure de les assumer seule, son chiffre d'affaires annuel (CHF 0,5 million) lui permettant tout au plus de financer la rénovation du matériel roulant, des bâtiments et des caténaires.

3.2 Stratégie définie pour la SPB

Couvrir les coûts de la SPB constitue un défi de taille au regard de l'exploitation saisonnière dépendante des conditions météorologiques et du niveau des coûts d'entretien d'installations et de matériel roulant plus que centenaires. A cela s'ajoute que pour garantir le bon fonctionnement de la ligne, il faut investir dans le renouvellement des voies ferrées, lesquelles sont parvenues à la fin de leur cycle de vie. Cette situation a amené le conseil d'administration des BOB à se pencher sur l'avenir de la SPB et à considérer des alternatives (funiculaire, nouveau matériel roulant). Au vu des opportunités du marché, notamment des facteurs de succès stratégiques, le conseil d'administration a confirmé en 2020 la stratégie de 2014 et validé la poursuite de l'exploitation de la ligne historique à crémaillère. Un plan financier a été établi pour les 25 prochaines années.

Le conseil d'administration a décidé de mettre l'accent, dans le modèle commercial, sur les facteurs de succès de la ligne, l'idée étant de faire de la SPB le « train nostalgie » numéro un et la promesse d'une

expérience romantique en pleine nature. Cette stratégie repose sur des attentes en termes de fréquentation au moins équivalentes aux niveaux des années précédentes.

Les voies, en partie d'origine, leur tracé dans le paysage, ainsi que les éléments et ouvrages d'infrastructure nécessaires font partie intégrante du chemin de fer historique. La locomotive à vapeur doit être considérée, du point de vue de la protection du patrimoine, comme d'importance historico-culturelle. S'intégrant pleinement dans le modèle commercial (train nostalgie), elle doit être maintenue en bon état de fonctionnement et être utilisée pour des trajets supplémentaires.

Un marketing mix au moyen de différents canaux doit permettre de renforcer le positionnement de la SPB. Divers aménagements et attractions visent à accroître l'attrait de l'ascension jusqu'au plateau. L'hôtel de montagne traditionnel a ainsi été rénové en 2011 (décoration du plafond des chambres d'un ciel étoilé, notamment) et un « cinéma nature » a été aménagé le long d'un parcours en boucle. Des concerts de cor des Alpes sont donnés par ailleurs gratuitement chaque jour. La saison 2019 a vu la rénovation de l'aire de jeux alpine, l'ouverture du nouveau « Swiss Flower & Panorama Trail » et l'inauguration d'un nouveau site de prises de vue. L'attrait de la Schynige Platte a été renforcé en 2020 par la création de parterres d'edelweiss, de gentianes et de rhododendrons des Alpes, et la rénovation du toboggan de l'aire de jeux. Quant au jardin botanique alpin, qui jouit d'un grand prestige scientifique, il est accessible librement. Enfin, la nouvelle fromagerie vitrine permettra aux visiteurs et visiteuses de découvrir en direct les secrets de la fabrication du fromage.

3.3 Besoins d'investissement dans l'infrastructure

3.3.1 Renouvellement de la superstructure de la SPB

L'exploitation à long terme de la ligne à crémaillère impose le renouvellement complet des voies ferrées au cours des prochaines années. Les besoins ont été évalués sur la base du relevé et de l'évaluation de l'état du réseau dressés par la société d'ingénierie Wild Ingenieure AG. Le plan de conservation de la superstructure peut être comparé aux rapports sur l'état du réseau tels qu'ils sont établis depuis quelques années par les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires donnant droit à indemnité.

Les besoins pour le renouvellement total de la superstructure ont été évalués à 16,8 millions de francs. Les investissements seront étalés dans le temps et coordonnés avec les opérations ordinaires d'entretien, ou couverts en partie par celles-ci. La société d'ingénierie a défini les priorités en coopération avec les services des BOB. Les travaux suivants devront être réalisés d'ici à 2025 pour garantir l'exploitation de la SPB (valeur : CHF 10,2 millions) :

- Rénovation des voies ferrées (soubassement et ballast)
- Entretien des aiguillages
- Remplacement partiel des dents de crémaillère, rails et traverses défectueux
- Régénération et soudage des dents de crémaillère (dents usées)



Illustration 1 : Dents de crémaillère défectueuses



Illustration 2 : Enfoncement d'un rail

Ces travaux prioritaires devront impérativement être réalisés d'ici à fin 2025 pour garantir l'exploitation sûre et fiable de la ligne.

3.3.2 Ateliers

L'infrastructure ferroviaire n'est pas la seule à nécessiter des travaux. Les ateliers de la SPB ont eux aussi besoin d'être rénovés. Leur infrastructure vieillissante empêche le personnel de travailler efficacement, l'obligeant souvent à improviser pour mener à bien les différentes tâches dont il a la charge. Les opérations mécaniques doivent ainsi pour certaines être réalisées entièrement à l'extérieur. Des améliorations doivent également être apportées prioritairement dans les domaines de la sécurité au travail et de l'hygiène. Si l'extrême motivation de l'équipe a jusqu'ici permis de compenser cette situation, l'amélioration des conditions de travail du personnel en place et à venir est une condition essentielle pour une exploitation efficace de la SPB.

Si elles sont particulièrement robustes, les locomotives historiques de la SPB n'en nécessitent pas moins des opérations régulières de maintenance. L'entretien des paliers et la fabrication de pièces de rechange notamment requièrent des connaissances techniques et une habileté manuelle que l'on n'acquiert plus aujourd'hui dans le cadre des processus ordinaires de formation et de travail. La préservation de ce savoir-faire passe par une formation spécifique du personnel.

Le plan de rénovation envisagé vise à mettre les ateliers de la SPB à niveau sur les plans technique et énergétique, mais aussi de la sécurité et de l'ergonomie. Les travaux suivants sont planifiés :

- Aménagement d'un espace de travail supplémentaire (atelier et service de la voie)
- Rénovation des espaces de pause et de repos (vestiaires et sanitaires séparés pour les deux sexes)
- Abaissement de la fosse de travail à la hauteur debout et remplacement de l'éclairage de la fosse
- Elargissement de la fosse de travail en sous-sol (surface de stockage) et pose d'un grillage au sol (pour l'écoulement des huiles et des dépôts graisseux)
- Amélioration de la plateforme pour travaux de toiture
- Démontage des lignes de contact dans le bâtiment (mise en sécurité lors des travaux de levage et de toiture)
- Acquisition d'une nacelle élévatrice à ciseaux pour les opérations de révision des bogies
- Acquisition d'une nouvelle installation de levage pour les ateliers et l'atelier de serrurerie du service de la voie
- Remplacement de l'éclairage des ateliers
- Mise en place d'un nouveau système d'aération dans les ateliers et l'atelier de serrurerie du service de la voie

- Aménagement d'espaces extérieurs couverts de stockage et de déballage des marchandises pour les ateliers, le service de la voie et le restaurant Schynige Platte
- Acquisition d'une voiture poussée
- Rénovation thermique des façades et des toitures (toits inclinés et plats)

Les coûts d'investissement ont été évalués dans le cadre de l'avant-projet à 3,8 millions de francs. Les travaux de réfection des ateliers de Wilderswil pourront être concentrés sur une année (2022 vraisemblablement).

3.4 Demande de subvention d'investissement des BOB pour l'assainissement de la SPB

La demande de subvention d'investissement des BOB se fonde sur le rapport du 25 novembre 2019 relatif à l'avenir de la SPB, qui fait apparaître une dépendance des BOB vis-à-vis de tiers pour les investissements liés à l'assainissement de la SPB. Les moyens générés dans le cadre de l'exploitation de la SPB ne suffisent pas pour financer les coûts des travaux d'assainissement urgents. Un subventionnement par les domaines d'activité des BOB qui donnent droit à indemnité n'est pas juridiquement recevable. Si les BOB et le Chemin de fer de la Jungfrau ont la même direction, les BOB doivent, en tant que société anonyme indépendante, trouver une solution de financement durable qu'ils soient à même d'assumer.

Les mesures d'assainissement envisagées visent à redonner aux BOB une certaine marge de manœuvre et à garantir l'exploitation de la SPB à long terme. L'aide nécessaire est estimée à 13,9 millions de francs.

Au niveau cantonal, 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.
- Le Service cantonal des monuments historiques (SMH) peut cofinancer des investissements de conservation de la valeur de trains d'importance historico-culturelle et leur infrastructure.
- Le Fonds de loterie (FL) peut octroyer des subventions pour du matériel roulant historique si celui-ci est reconnu par le SMH comme étant une plus-value sur le plan de la conservation du patrimoine. Le SMH n'allouant pas de subventions pour du matériel roulant, cette variante de financement ne peut être envisagée.
- La Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement (DEEE) peut accorder des prêts remboursables sans intérêt d'une échéance de 25 ans, à hauteur de 25 % maximum de l'investissement global.

Les dépenses d'investissement nécessaires remettant en cause l'autonomie financière de la SPB, la subvention du canton doit être allouée à fonds perdu, ce qui permet une compensation directe des dépenses d'investissement. La SPB ne voit ainsi pas son compte de résultat affecté par des charges d'amortissement. L'octroi d'un prêt par la DEEE ne constitue en revanche pas une solution avantageuse pour la SPB en raison de l'obligation de remboursement et de l'inscription à l'actif du bilan. La subvention d'investissement à fonds perdu permet à la SPB d'assurer l'exploitation ferroviaire à long terme. Les conditions sont ainsi les mêmes que celles créées pour la Brienzer Rothorn Bahn (BRB).

La BRB s'est vu accorder deux subventions cantonales, la première en 2010, d'un montant de 950 000 francs, la seconde en 2017, d'un montant de 5 207 000 francs (subvention à fonds perdu) pour divers travaux de rénovation et d'assainissement. Exploitant une ligne à vapeur, la BRB a par ailleurs pu compter sur le généreux soutien de fidèles bienfaiteurs, l'association créée en 1991 des « amis de l'exploitation à vapeur de la Brienzer Rothorn Bahn AG » (Freunde des Dampfbetriebs der Brienzer Rothorn Bahn AG). En 2017, la BRB a ainsi bénéficié d'une contribution de 463 200 francs versée par cette association, et d'une enveloppe de 49 000 francs de la commune de Brienzen.

Comme pour la SPB, un important besoin d'assainissement est apparu pour les infrastructures de la BRB après 125 années d'exploitation. Les deux entreprises sont les deux seules entreprises ferroviaires touristiques auxquelles le canton de Berne peut octroyer des subventions à titre exceptionnel en vertu de l'article 9 LCTP. Les deux subventions cantonales accordées à la BRB permettront d'assurer son exploitation pendant les 25 années à venir. Aucun autre investissement dans des entreprises ferroviaires touristiques n'est donc prévu, à l'exception de contributions pour des travaux d'assainissement non planifiables (évolutions extraordinaires ou dommages dus à des catastrophes naturelles ou un autre type d'événement).

Si les deux lignes ferroviaires sont d'une longueur comparable, la SPB transporte en moyenne 58 % de passagers de plus que la BRB. Compte tenu de ce nombre supérieur de voyageurs, la SPB fait circuler davantage de trains, d'où une plus grande sollicitation des voies.

La fréquentation suivante a été enregistrée pour les deux entreprises touristiques entre 2014 et 2019 :

ET	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SPB	208 714	189 697	239 703	237 006	248 705	234 186
BRB	123 311	141 580	131 959	143 119	161 356	159 399

4. Finances de la SPB

4.1 Résultats 2015-2019

La SPB a vu sa fréquentation augmenter ces dernières années. En 2016, elle a pu profiter d'une action proposée à l'échelle nationale par la banque UBS à ses clients et clientes qui leur permettait de se rendre sur un lieu touristique (dont la Schynige Platte) pour seulement 10 francs. En 2018, les conditions météorologiques particulièrement favorables durant toute la saison automnale ont stimulé l'activité de la SPB comme des autres lignes de chemin de fer de montagne. La SPB a affiché sur la période 2015-2019 les résultats suivants :

En CHF	2015	2016	2017	2018	2019
Produit du trafic	2 981 707	3 550 116	3 383 666	4 083 623	3 911 795
Autres produits	870 489	957 405	878 827	907 032	937 153
Revenu d'exploitation	3 852 197	4 507 521	4 262 493	4 990 655	4 848 948
Dépenses d'exploitation	-3 383 053	-3 670 080	-3 680 031	-3 837 206	-4 068 403
EBITDA	469 144	837 440	582 462	1 153 449	780 545
Amortissements	-463 226	-678 758	-556 167	-1 043 919	-666 574
EBIT	5 918	158 682	26 295	109 531	113 971
Intérêts et impôts	-3 359	-44 651	-1 485	-19 127	-21 434
Résultat annuel	2 559	114 031	24 810	90 404	92 537

En 2019, le fort enneigement a induit un démarrage plus tardif de la saison et un recul du nombre global de personnes transportées (-7 % par rapport à 2018). La SPB a de plus en plus de difficultés à maintenir des résultats positifs. Même les années particulièrement favorables pour le tourisme dans la région de la Jungfrau, ses résultats ne lui ont pas permis de constituer des réserves pour couvrir de gros investisse-

ments. Pour garantir l'exploitation à long terme, la subvention cantonale doit être accordée à fonds perdu. La SPB ne verra ainsi pas son compte de résultat grevé de charges d'amortissement ni de coûts de financement.

La SPB appartient aux BOB, une société anonyme indépendante majoritairement détenue par le canton de Berne et la Confédération. Les excédents dégagés ont jusqu'ici toujours été réinvestis au sein de l'entreprise. Aucun dividende n'a jamais été versé et cela n'est pas prévu pour les années à venir.

4.2 Prévisions 2020 et comptes prévisionnels 2021-2024

Le secteur du tourisme est très durement touché par la crise du coronavirus. Le confinement et les incertitudes quant à l'évolution de la situation ont induit des pertes colossales chez tous les prestataires touristiques. En raison de la chute de la demande, la SPB n'a pu démarrer son exploitation en 2020 que le 1^{er} juillet. Compte tenu de la situation, elle a connu une assez bonne fréquentation pendant les vacances d'été. On table ainsi sur quelque 75 000 voyageurs et voyageuses d'ici la fin de la saison. Malgré les efforts d'économies et les mesures de chômage partiel instituées, il ne sera pas possible de dégager un résultat positif à la fin de l'année.

Les comptes prévisionnels pour les années 2021 à 2024 font apparaître une situation financière tendue :

En CHF	Prévisions 2020	Compte pré- visionnel 2021	Compte pré- visionnel 2022	Compte pré- visionnel 2023	Compte pré- visionnel 2024
Produit du trafic	2 325 000	3 200 000	3 689 000	3 763 000	3 782 000
Autres produits	730 000	850 000	948 000	951 000	954 000
Revenu d'exploitation	3 055 000	4 050 000	4 637 000	4 714 000	4 736 000
Dépenses d'exploitation	-3 512 000	-3 700 000	-4 065 000	-4 129 000	-4 196 000
EBITDA	-457 000	350 000	572 000	585 000	540 000
Amortissements	-333 000	-333 000	-361 000	-398 000	-437 000
EBIT	-790 000	17 000	211 000	187 000	103 000
Intérêts et im- pôts	-7 000	-30 000	-17 000	-17 000	-17 000
Résultat annuel	-797 000	-13 000	194 000	170 000	86 000

Grâce aux produits du trafic, qui ont renoué avec les niveaux des années précédentes, et aux revenus tirés de la location de l'hôtel, la SPB prévoit à partir de 2021 un résultat légèrement positif, avec une trésorerie annuelle disponible pour les investissements de 0,3 à 0,5 million de francs. Au vu des résultats attendus, la marge annuelle d'investissement propre sera de l'ordre de 0,5 million. Comme les années précédentes, elle permettra de couvrir une petite part des besoins seulement. Des mesures seront notamment prévues au niveau des bâtiments, des caténaires, du matériel roulant et des attractions à l'arrivée à la Schynige Platte. Les opérations d'entretien courant du matériel roulant pourront par ailleurs être réalisées. Ces moyens ne permettront en revanche pas de financer les autres mesures indispensables telles que le renouvellement de la superstructure ou la réfection des ateliers. Les coûts induits par ces travaux d'envergure remettraient en cause la viabilité économique de l'entreprise.

4.2.1 Plan d'investissement 2022-2026

Les investissements suivants sont programmés sur la période 2022-2026 :

En CHF	2022	2023	2024	2025	2026
--------	------	------	------	------	------

Matériel roulant / exploitation	112 000	60 000	60 000	60 000	60 000
Bâtiments / installations destinées au public	35 000	80 000	-	-	50 000
Ouvrages d'art / de protection	200 000	-	200 000	-	200 000
Attractions	250 000	295 000	250 000	300 000	250 000
Financement par les BOB	597 000	435 000	510 000	360 000	560 000
Superstructure	2 200 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Ateliers de Wilderswil	1 900 000	1 900 000	-	-	-
Financement par des tiers	4 100 000	3 900 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Total	4 697 000	4 335 000	2 510 000	2 360 000	2 560 000

Le tableau fait clairement apparaître la possibilité de financer en propre les investissements planifiés au niveau du matériel roulant, des bâtiments, des ouvrages d'art et de protection, ainsi que des attractions. Un financement tiers est en revanche nécessaire pour le renouvellement de la superstructure et la réparation des ateliers de Wilderswil (CHF 14 millions).

4.2.2 Plan de financement

Les BOB ont déposé auprès de la commune municipale de Wilderswil une demande de subvention à fonds perdu de 100 000 francs, qui a été approuvée le 5 août 2020. Ils sollicitent une aide du canton de Berne pour le budget restant (CHF 13,9 millions). La subvention cantonale sera allouée par tranches entre 2022 et 2026.

Les financements (commune municipale de Wilderswil et canton de Berne) se répartissent comme suit :

En CHF	2022	2023	2024	2025	2026
Superstructure	2 200 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Ateliers	1 900 000	1 900 000	-	-	-
Total	4 100 000	3 900 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000

4.2.3 Modèle commercial

La promotion de la Schynige Platte s'effectue sous le label « Le meilleur de la tradition suisse ». L'accent est mis sur le « swissness », la nostalgie d'une époque, la tradition, le romantisme du panorama et la majesté des paysages de montagne. Le site fait partie du circuit de randonnée classique Grosse Scheidegg - First - Schynige Platte. La SPB tire ses revenus essentiellement de la vente de billets ferroviaires (produits du trafic) et de la location de l'hôtel de montagne. Les principaux marchés cibles sont la Suisse et les pays d'origine des visiteurs traditionnels de l'Oberland bernois (D, GB, BENELUX). Un positionnement sur le marché des voyages en groupe n'est possible que dans une faible mesure pour le Japon. La période d'exploitation de cinq mois est en effet trop courte pour une inclusion de l'offre dans les catalogues des tours-opérateurs.

La SPB s'efforce d'accroître la notoriété de la Schynige Platte en partenariat avec le locataire de l'hôtel de montagne, les sentiers de randonnée bernois et le jardin alpin par des campagnes en ligne et une présence forte et régulière dans le journal de la Jungfrau et les affichages SGA. La chanteuse Francine Jordi et le musicien Marc Trauffer sont les deux ambassadeurs de la marque. La Schynige Platte est l'une des destinations promues par le Chemin de fer de la Jungfrau.

Pour des raisons topographiques et climatiques, la ligne de la SPB n'est exploitée que durant la saison estivale, la partie supérieure du tracé (au-dessus de Breitlauenen) se situant dans un couloir d'avalanches. En raison des risques d'avalanches, l'exploitation n'est autorisée que de fin mai / début juin à la mi- / fin octobre (avec des variations dues aux conditions météorologiques), soit pendant

cinq mois environ, ce qui représente moins de 150 jours d'exploitation par an. A noter par ailleurs que le matériel roulant d'époque conditionne fortement les possibilités d'exploitation. Il limite les capacités de transport et nécessite davantage d'effectifs que d'autres trains à crémaillère. La fréquentation moyenne était de 110 000 personnes ces dernières années (à l'arrivée au sommet). Les campagnes de marketing planifiées visent à accroître la fréquentation à 120 000 passagers.

4.3 Conséquences en cas d'abandon du projet

Sans soutien de la part du canton, les BOB ne peuvent mobiliser les moyens nécessaires à la réalisation des investissements indispensables pour garantir l'exploitation de la SPB dans de bonnes conditions de sécurité. Les revenus générés permettent d'assurer uniquement la maintenance ordinaire du matériel roulant et de l'infrastructure, ainsi que de petits investissements de remplacement. A moyen terme, le risque est que l'exploitation soit interrompue si les travaux d'assainissement ne débutent pas suffisamment tôt. La région verrait alors disparaître l'un des principaux symboles du boom des chemins de fer de montagne au XIX^e siècle. Alors que l'heure est à la modernisation et à la réalisation de travaux d'envergure sur les trains touristiques environnants, le train nostalgie de la SPB constitue une caractéristique distinctive de la région de la Jungfrau. L'arrêt de son exploitation représenterait une énorme perte pour Wilderswil et toute la région dans la mesure où il induirait la disparition d'un objet culturel d'importance nationale.

5. Répercussions sur les finances, l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

5.1 Répercussions sur les finances

Le canton finance le renouvellement de la superstructure et la réfection des ateliers de Wilderswil de la SPB via les deux canaux que sont la LCTP et le SMH (ressources du Fonds de loterie).

5.1.1 Subvention selon la LCTP

La SPB est une ligne ferroviaire 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. Le renouvellement de la superstructure et la réfection des ateliers de Wilderswil peuvent donc être financés en vertu de l'article 9 LCTP par une subvention à fonds perdu de 13 057 500 francs. Après déduction du tiers communal de 4 352 500 francs, le coût net à la charge du canton est de 8 705 000 francs.

5.1.2 Subventions du SMH et du FL

Une subvention peut être accordée par le SMH pour des dépenses permettant de préserver la valeur de monuments techniques. Le SMH considère la SPB dans son ensemble comme un objet culturel d'importance nationale. L'inscription de l'installation à l'Inventaire suisse des biens culturels d'importance nationale est prévue dans le cadre de la révision en cours de l'inventaire à l'horizon 2021. La SPB est dans l'ensemble préservée avec son tracé, les ouvrages d'art, les bâtiments et le parc de locomotives et de wagons. Elle constitue l'une des installations ferroviaires les plus anciennes et les mieux conservées de l'âge d'or du tourisme suisse au tournant du 20^e siècle. Les voies, de par leur tracé dans le paysage, ainsi que les éléments et ouvrages d'infrastructure nécessaires font partie intégrante du chemin de fer historique. Les structures porteuses comme la superstructure du tracé de la ligne et tous les bâtiments nécessaires à l'exploitation de la ligne de chemin de fer sont déclarés dignes de conservation ou de protection dans le recensement architectural des communes de Wilderswil, Gsteigwiler et Gündlischwand.

Une mise sous protection intégrale de la ligne est à l'étude. En conséquence, le SMH peut financer à hauteur de 40 % (soit CHF 842 500) les coûts de renouvellement de la superstructure. Cette subvention relève de l'article 46, alinéa 2, lettre *b* LLOt et sera financée par les ressources du FL. Le bâtiment des ateliers de Wilderswil ne pouvant pas être considéré comme un monument historique pour avoir subi plusieurs remaniements par le passé, la réfection des ateliers n'entre pas dans les secteurs d'affectation du FL.

5.1.3 Coûts induits

La subvention étant 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 les BOB. La description du projet figurant dans la convention est déterminante à ce sujet.

5.2 Répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

Les subventions n'ont aucune répercussion sur l'organisation, le personnel, l'informatique ni les locaux du canton de Berne.

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 au titre 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 4 352 500). La commune de Wilderswil et les alentours profitent des répercussions économiques du maintien et du développement de la SPB, car cela permet de conserver dans la région une entreprise créatrice de valeur ajoutée et à d'autres secteurs d'activités (gastronomie, etc.) d'en tirer bénéfice.

7. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

7.1 Economie

La SPB 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. La non-garantie de l'exploitation à long terme ou l'arrêt de l'exploitation nuiraient à l'économie de la région.

7.2 Environnement

Les ateliers de Wilderswil seront rénovés de façon à répondre à l'état actuel de la technique en matière d'isolation thermique et de collecte et de tri des déchets.

7.3 Société

La Schynige Platte est une destination prisée des excursionnistes, qui constituent le principal public. La SPB propose en outre une offre de loisirs attrayante, contribuant ainsi à l'identité de la région.

8. Proposition

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

Annexes :

- Projet d'arrêté

Autres annexes pour la Commission des infrastructures et de l'aménagement du territoire (CIAT) :

- Plan de renouvellement de la superstructure de la Schynige Platte-Bahn SPB (Wild Ingenieure AG)
- Analyse et estimation des coûts pour les ateliers de Wilderswil (Ruch Architekten AG)