



Rapport

Date de la séance du CE : 11 mai 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
N° d'affaire : 2021.BVD.4839
Classification : Non classifié

BLS Schifffahrt ; subvention cantonale pour l'acquisition d'un nouveau bateau destiné au transport de passagers (MS Thunersee)

Table des matières

1.	Synthèse	2
2.	Bases légales	3
3.	Contexte	3
3.1	Histoire de BLS Schifffahrt	3
3.2	Contributions des pouvoirs publics aux entreprises de navigation bernoises	3
3.3	Situation financière de BLS Schifffahrt	4
3.4	Nouveau modèle d'affaires pour BLS Schifffahrt	5
3.5	Politique en matière de flotte	6
4.	Nouveau bateau « MS Thunersee »	7
4.1	Description du projet	7
4.2	Durabilité	8
4.3	Zones destinées à la clientèle	8
4.4	Technique	9
4.5	Exploitation	9
4.6	Compte prévisionnel 2022-2030 et examen de la rentabilité	9
4.7	Calendrier, plan d'action, organisation et responsabilités	10
5.	Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes	10
6.	Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	10
6.1	Coûts et financement du nouveau bateau à passagers	10
6.1.1	Type de dépenses / compétence financière / financement	11
6.1.2	Coûts induits	11
6.2	Autres répercussions	11
7.	Répercussions sur les communes	11
8.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	12
8.1	Économie	12
8.2	Environnement	12
8.3	Société	12
9.	Conditions	12
10.	Proposition	12

1. Synthèse

BLS AG (ci-après BLS) entend assurer à long terme la navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz. Avant la pandémie, les coûts d'exploitation ont toujours pu être couverts par les recettes réalisées. Ces dernières ne suffisent toutefois pas à couvrir les besoins d'investissement élevés dans des bateaux, débarcadères et chantiers navals. Pour offrir une base financière durable à la navigation, le conseil d'administration de BLS a décidé, le 13 février 2020, de procéder à une restructuration et de mettre en œuvre un nouveau modèle d'affaires à partir de 2022. Afin que l'entreprise puisse s'imposer sur un marché du tourisme hautement concurrentiel et garantir les places de travail à long terme, il est nécessaire de lui donner davantage de latitude et de renforcer son autonomie.

Dans le cadre de la restructuration, la flotte, qui doit partiellement être renouvelée (moyenne d'âge supérieure à 50 ans), sera réduite de quatre bateaux, pour passer à douze bateaux. Cela permettra de diminuer les frais fixes et les frais d'entretien élevés. La flotte restante bénéficiera d'améliorations techniques et les salles des passagers seront modernisées. Une grande importance est accordée à la durabilité et à la rentabilité.

Le développement de l'offre hivernale sur les deux lacs de l'Oberland est un élément central du nouveau modèle d'affaires. Il n'est pas possible de le faire avec la flotte actuelle en raison de l'abaissement annuel des lacs en hiver. BLS Schifffahrt entend par conséquent acquérir à moyen terme pour la navigation hivernale sur les deux lacs un nouveau bateau polyvalent avec un faible tirant d'eau et respectueux de l'environnement. Cela permettra à l'entreprise de remplacer deux anciens bateaux et d'améliorer la rentabilité et la durabilité écologique des bateaux. Pour l'acquisition du premier bateau et probablement aussi du deuxième par la suite, BLS Schifffahrt dépend du soutien financier du canton de Berne.

BLS Schifffahrt prévoit d'acquérir en 2022 un bateau à passagers pour le lac de Thoune pouvant accueillir 700 personnes (projet « MS Thunersee »), qui pourra également naviguer par eau basse. Il s'agit d'un bateau à passagers équipé de tout le confort moderne, répondant aux normes techniques actuelles et offrant un espace généreux. La conception technique met l'accent sur un faible tirant d'eau et une motorisation respectueuse de l'environnement. Les coûts d'investissement s'élèvent à 13,8 millions de francs (+/- 15 %). La mise en service est prévue pour l'été 2025. Le nouveau bateau doit remplacer le MS Beatus, construit il y a 58 ans. Ce dernier nécessite d'importants travaux de rénovation compte tenu de son âge et ne peut en outre pas être utilisé en hiver en raison de son tirant d'eau.

BLS prévoit d'acquérir en 2028 un deuxième bateau afin de remplacer le MS Interlaken naviguant sur le lac de Brienz, âgé de 65 ans. BLS Schifffahrt devrait soumettre une demande de subvention séparée pour un cofinancement du deuxième remplacement de bateau, sur laquelle il conviendra de statuer en temps voulu. À l'heure actuelle, ni le type de bateau ni les coûts d'acquisition ne sont connus.

Le crédit demandé doit permettre de financer la subvention cantonale de 9 621 000 francs nets (montant total de 14 432 000 francs, tiers communal compris, moins la contribution des communes bernoises fixée selon les art. 12 LCTP et 29 LPFC) pour l'acquisition du nouveau bateau destiné aux passagers « MS Thunersee ».

Le crédit est soumis à la votation populaire facultative.

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 16 septembre 1992 sur les subventions cantonales (LCSu ; RSB 641.1), articles 20 ss
- 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
- « Bernische Schifffahrt : Abschluss der Umstrukturierungsphase 2005 – 2008 und zukünftige Unterstützungsbeiträge » (ACE 1880 du 12 novembre 2008)

3. Contexte

3.1 Histoire de BLS Schifffahrt

Le bateau à vapeur « Bellevue » a navigué pour la première fois en 1835 entre Hofstetten et Neuhaus. L'entreprise BLS Schifffahrt a été fondée en 1842 en tant que compagnie de bateaux à vapeur pour les lacs de Thoue et de Brienz. En 1912, elle est intégrée au chemin de fer du lac de Thoue (Thuner-seebahn, TSB). En 1913, elle rejoint BLS et est exploitée comme une division autonome de l'entreprise de chemin de fer jusqu'à fin 2021. Depuis le 1^{er} janvier 2022, la navigation est organisée au sein d'une propre filiale de BLS. BLS Schifffahrt exploite, avec neuf bateaux à moteur (un bateau à moteur a déjà été démantelé en 2020) et trois bateaux à vapeur (état 2021), la navigation soumise à concession sur les lacs de Thoue et de Brienz.

3.2 Contributions des pouvoirs publics aux entreprises de navigation bernoises

Les entreprises de navigation concessionnaires sur les eaux bernoises (Aar, lacs de Bienne, de Thoue 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. La pandémie a encore aggravé la situation.

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 LCTP, le canton peut toutefois soutenir les chemins de fer et les compagnies de navigation touristiques qui ne font pas partie des transports donnant droit à des subventions, pour autant que ces entreprises revêtent une importance considérable pour une région et qu'elles ne puissent pas financer les mesures nécessaires par leurs propres moyens.

Les subventions versées aux entreprises de navigation bernoises sont le fruit d'une longue tradition. Des subventions ont été accordées à plusieurs reprises, au gré des bases légales.

Le tableau ci-après montre les contributions versées par le canton à partir de 1972 :

**Aides financières du canton de Berne (montants bruts) versées aux entreprises de navigation
SNLB et BLS entre 1972 et 2021**

SNLB Société de navigation du lac de Bienne				
Année	Désignation	Exploit.	Invest.	
1972	Augmen. cap. actions (MS Île-St-Pierre)	-	800'000	
1972	Subv. d'investis. (MS Île St-Pierre)	-	700'000	
1974	Rampe de Nidau	-	200'000	
1977	Débarcadère de Cerlier	-	8'000	
1979	Désendettement	-	795'000	
1986	Embarcadère de Granges	-	30'000	
1988	Augm. cap.-actions (MS Siesta)	-	1'500'000	
1998	Amél. techn. (contrib. partielles)	-	1'946'000	
1999	Amél. techn. (contrib. partielles)	-	1'676'000	
2000	Amél. techn. (contrib. partielles)	-	1'653'000	
2004	Subvention d'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	Subv. d'investis. (MS Rousseau)	-	6'000'000	
2016	Subv. d'investis. (MS60)	-	4'425'000	
2021	Nouvelle motorisation MS Berna	-	1'480'000	
2021	Couvert. déficit Covid-19 en 2020	347'740	-	
TOTAL		4'097'740	21'213'000	

Aides SNLB 1972 - 2021

25'310'740

BLS Entreprise de navigation				
Année	Désignation	Exploit.	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 du déficit*	95'224	-	
1989	Couverture du déficit*	84'607	-	
1990	Couverture du déficit*	104'608	-	
1991	Couverture du 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 Thoun	-	300'000	
1994	Passerelle d'Interlaken Est	-	55'000	
1994	Débarcadère d'Oberhofen	-	32'500	
1994	Subv. selon loi sur bateau à aubes	131'186	-	
1995	Subv. selon loi sur bateau à aubes	320'100	-	
1996	Subv. selon loi sur bateau à aubes	258'971	-	
1997	Subv. d'investis. (MS Jungfrau)	-	1'470'000	
2004	Subv. d'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	Rénov. hangar bateaux Thoun	-	12'800'000	
2021	Couvert. déficit Covid-19 en 2020	721'210	-	
TOTAL		4'377'089	16'613'500	

Aides BLS Schifffahrt 1972 - 2021

20'990'589

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

Depuis fin 2008 (ACE 1880 du 12 novembre 2008), le canton de Berne ne soutient qu'occasionnellement la navigation au moyen de subventions d'investissement. Les contributions au déficit 2020 en lien avec la pandémie constituaient une exception.

Le canton prévoit de maintenir à l'avenir également sa pratique en matière de subventions d'investissement à fonds perdu, afin de soutenir financièrement les entreprises de navigation en cas de besoin d'investissement avéré. Les entreprises de transport doivent toutefois présenter un modèle d'affaires solide, qui indique la voie vers un autofinancement durable. Il est généralement plus facile d'y parvenir avec une subvention d'investissement à fonds perdu qu'avec un prêt remboursable.

3.3 Situation financière de BLS Schifffahrt

en CHF	2017	2018	2019	2020	2021
Recettes	15 989 716	17 073 380	17 209 618	10 121 031	11 413 145
Charges d'exploitation	-14 368 706	-15 729 541	-16 428 560	-14 010 984	-15 096 868
Résultat d'exploitation avant amortissements	1 621 010	1 343 839	781 058	-3 889 953	-3 683 723
Amortissements (y c. dépréciations durables)	-4 118 669	-7 296 686	-49 304	-184 331	-143 722
Résultats d'exploitation avant intérêts	-2 497 659	-5 952 848	731 754	-4 074 284	-3 827 445
Intérêts	-596 315	-634 915	-589 509	0	0
Réévaluation comptable des immeubles					1 401 000
Couverture du déficit induit par la pandémie en 2020 + dissolution de la provision 2021					2 598 178
Résultat d'exploitation	-3 093 974	-6 587 763	142 245	-4 074 284	171 733

Entre 2017 et 2019, les recettes ont augmenté chaque année. En raison des amortissements exceptionnels (dépréciations durables), les résultats d'exploitation en 2017 et 2018 étaient nettement plus bas qu'en 2019. Deux amortissements extraordinaires d'environ 3 576 000 francs (en 2017) et d'environ 6 968 000 francs (en 2018) ont été comptabilisés.

Comme de nombreuses autres offres touristiques, la navigation sur les lacs de Thoue et de Brienz a été fortement touchée par la pandémie. La fréquentation en 2020 (0,52 mio de personnes) a connu une baisse de 55 pour cent et en 2021 (0,72 mio de personnes) de 35 pour cent par rapport aux chiffres de 2019.

Le résultat exceptionnel de 2021 est dû à la recette provenant de la couverture du déficit induit par la pandémie en 2020, de la dissolution de la provision 2021 et de la réévaluation comptable des immeubles. Le Conseil-exécutif a décidé, dans son ACE n° 372/2021, d'accorder un montant brut de 721 210 francs pour la couverture du déficit induit par la pandémie en 2020. La Confédération a également promis un montant de 576 968 francs pour la couverture du déficit 2020.

Pour 2021, BLS Schifffahrt table sur une perte d'exploitation d'environ 4 millions de francs, principalement due au COVID. Avec son deuxième train de mesures destiné à soutenir les transports publics durant la crise du COVID-19, la Confédération prévoit également d'aider le transport touristique pour l'année 2021. Comme d'autres entreprises touristiques, BLS Schifffahrt envisage aussi la possibilité de recourir à un soutien pour 2021 en raison de la pandémie.

3.4 Nouveau modèle d'affaires pour BLS Schifffahrt

Ces dernières années, des mesures pour gagner en efficacité et augmenter les recettes ont permis à la compagnie d'équilibrer durablement les finances dans ses activités opérationnelles. Toutefois, le flux de trésorerie n'est pas assez important pour pouvoir financer les investissements à venir et les coûts induits pour des bateaux, débarcadères et chantiers navals. Depuis 2013, BLS a procédé à des amortissements extraordinaires (dépréciations durables) pour un montant de plus de 20 millions de francs afin d'alléger les comptes du secteur Navigation.

Afin d'assurer à long terme la navigation sur les lacs de Thoue et de Brienz, le conseil d'administration de BLS a décidé, lors de sa séance du 9 décembre 2021, de mettre en place un nouveau modèle d'affaires et de fonder une filiale à 100 pour cent. BLS a investi à cette occasion environ 9 millions de francs dans la nouvelle filiale (capital-actions, réserves de capital, prêt interentreprises). Les éléments centraux du nouveau modèle d'affaires sont une stabilisation financière et un renouvellement de la flotte. Afin que BLS Schifffahrt puisse s'imposer sur le marché du tourisme et garantir les places de travail à long terme, il est nécessaire de lui donner davantage de latitude et renforcer son autonomie.

Le modèle d'affaires inclut notamment les mesures suivantes, qui permettront à BLS Schifffahrt d'assurer durablement sa capacité de survie économique et de se positionner comme une entreprise touristique moderne et flexible :

1. Se concentrer sur l'activité principale de la navigation de ligne / du renouvellement de la flotte : la flotte actuelle de seize bateaux sera réduite de quatre bateaux, deux bateaux seront remplacés et neuf bateaux de la flotte actuelle seront rénovés pour répondre aux besoins de la clientèle et aux normes techniques.
2. Mieux exploiter le potentiel du marché : améliorer l'attrait de la flotte ; développer la navigation hivernale, prolonger la saison estivale sur le lac de Brienz, procéder à des mesures tarifaires périodiques et à un positionnement différent en fonction des lacs.

3. Générer des recettes supplémentaires et réduire les coûts fixes : assurer et professionnaliser le financement extérieur ; professionnaliser la recherche de fonds pour la navigation à vapeur afin d'augmenter les dons potentiels, réduire les subventions cantonales, réduire les coûts fixes liés aux amortissements et aux intérêts.
4. Prendre des mesures supplémentaires concernant le personnel (mise en œuvre au 1^{er} janvier 2022) : nouvelles conditions d'engagement : convention d'entreprise conforme à la branche et spécifique à la navigation pour améliorer la flexibilité et introduire un système salarial conforme au marché. Lors d'un vote général, les collaboratrices et collaborateurs ont approuvé la nouvelle convention d'entreprise, qui s'inspire des conditions de travail du secteur de la navigation.

3.5 Politique en matière de flotte

En raison de son âge avancé, la flotte actuelle est dans un état insatisfaisant et nécessite de très gros travaux de rénovation et de remise en état.

L'âge moyen des bateaux (hormis ceux à vapeur) est de plus de 50 ans et ceux-ci ne peuvent guère être exploités de manière économique et durable. La consommation moyenne de carburant des bateaux diesel est environ 50 pour cent plus élevée que celle de bateaux modernes naviguant sur d'autres lacs, ce qui entraîne non seulement des coûts énergétiques et des émissions de CO₂ élevés, mais également un risque pour la réputation de l'entreprise.

L'élimination de quatre bateaux anciens et le remplacement de deux bateaux permettront de diminuer l'âge moyen de la flotte et les frais d'exploitation et d'entretien ainsi que de réduire considérablement la consommation de carburant et les émissions. Le reste de la flotte peut être utilisé de manière plus intensive et être exploité de manière plus économique.

En raison de l'abaissement du niveau du lac, seul le MS Schilthorn peut aujourd'hui naviguer en hiver sur le lac de Thoue, avec une capacité très limitée (148 places intérieures). Le tirant d'eau maximal autorisé pour la navigation hivernale sur le lac de Thoue est de 1,45 mètre. Le tirant d'eau des bateaux de ligne actuels (excepté le MS Schilthorn) sur le lac de Thoue se situe entre 1,64 et 1,84 mètre. Il n'est par conséquent pas possible d'exploiter l'intéressant potentiel de croissance de l'activité hivernale. L'acquisition de nouveaux bateaux exploitables en hiver grâce à leur faible tirant d'eau permettra de développer la navigation hivernale et d'augmenter l'attrait de la flotte (nouveaux bateaux pour attirer le public) en été également. Afin d'élargir l'offre hivernale aussi vite que possible, il est nécessaire d'acquérir rapidement le nouveau bateau destiné au lac de Thoue. La navigation hivernale y sera développée au départ de Thoue (marché suisse principalement) et d'Interlaken Ouest (touristes étrangers).

Les projets concrets suivants, déjà réalisés ou en cours de planification, permettront de mettre en œuvre la nouvelle politique en matière de flotte et de réduire la flotte ainsi que d'améliorer la rentabilité et la durabilité de la navigation :

1. Nouvelle motorisation hybride (projet déjà réalisé) pour le MS Jungfrau sur le lac de Brienz. Elle permet de réduire les émissions de CO₂ de 32 tonnes par an, soit de 12 pour cent. Le bateau est également prêt sur le plan technique pour être équipé d'un système de propulsion à émission nulle (p. ex. hydrogène). Le bateau doté de sa motorisation hybride est en service depuis juillet 2021.
2. Acquisition d'un nouveau bateau pour le lac de Thoue (été 2025), qui doit remplacer le bateau diesel MS Beatus, âgé de 58 ans. Le bateau sera équipé d'une motorisation hybride moderne. Il sera également préparé pour être doté d'un système de propulsion à émission nulle.

3. Construction / acquisition d'un nouveau bateau pour le lac de Brienz, qui doit remplacer le bateau diesel MS Interlaken, âgé de 65 ans. Il pourrait s'agir du premier bateau à passagers de Suisse propulsé à l'hydrogène. Une étude de faisabilité débute au printemps 2022.

4. Nouveau bateau « MS Thunersee »

4.1 Description du projet



III. 1 : MS Thunersee

Pour que son exploitation soit rentable, BLS Schifffahrt a besoin de bateaux polyvalents, qui peuvent être utilisés pour des courses régulières, des croisières à thème ou des affrètements, aussi bien en été qu'en hiver. La conception technique du nouveau bateau met l'accent sur un faible tirant d'eau et une motorisation alternative et durable (émission nulle à long terme). Cela permettra d'une part de réduire les coûts d'exploitation et d'autre part de répondre aux besoins croissants en matière de mobilité écologique.

Le nouveau bateau permettra en outre de mettre en œuvre l'ensemble des prescriptions de la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (ascenseur, signalisation, systèmes d'information à la clientèle, nombre de places et accès). Sur les anciens bateaux, il n'est possible de le faire que de manière limitée, ou moyennant de gros investissements.

Le nouveau bateau remplacera le MS Beatus (construit en 1963), qui nécessite une remise en état. Le MS Beatus est arrivé au terme de sa durée de vie et ne pourrait être rénové dans les temps qu'au prix de très gros investissements. En raison de son tirant d'eau, le MS Beatus ne pourrait pas naviguer l'hiver, même après être rénové. Pour ces motifs, le bateau sera retiré de la flotte et démantelé.

4.2 Durabilité

Un système de propulsion moderne permet de réduire considérablement les coûts d'exploitation et d'entretien, la consommation de carburant ainsi que les émissions. BLS Schifffahrt souhaite équiper le nouveau bateau destiné au lac de Thoue avec un moteur hybride en série au lieu d'un moteur diesel conventionnel, ce qui entraîne toutefois des coûts d'investissement notables (790 000 francs). Il s'agit d'un système hybride « plug-in », comme dans la branche automobile. Le bloc de batteries peut être rechargé en une nuit. BLS Schifffahrt estime la durée de vie du nouveau bateau entre 40 et 50 ans. Compte tenu de cet investissement à long terme, il convient de choisir un système de propulsion durable et orienté vers l'avenir. La structure du bateau est aménagée de sorte que ce dernier puisse être équipé ultérieurement d'un système de propulsion « zéro émission » (p. ex. hydrogène).

En raison de l'emploi prévu du nouveau bateau (longues périodes de navigation, courts temps de battement aux terminus, nombreux arrêts), il ne sera pas judicieux, compte tenu de la technologie actuelle, de recourir à une propulsion entièrement électrique. Il faudrait un bloc de batterie extrêmement grand pour que le bateau puisse naviguer toute la journée sans être rechargé. En outre, le poids des batteries générerait une grosse consommation d'énergie. Les systèmes de propulsion à l'hydrogène constituent une perspective d'avenir intéressante. Ils n'ont toutefois pas encore été testés sur des bateaux à passagers de cette taille.

Les normes législatives correspondantes font encore défaut. Il faudrait en outre définir comment assurer une production locale suffisante et clarifier la question du transport de l'hydrogène. Il faut compter plusieurs années pour un tel projet. Concernant le nouveau bateau destiné au lac de Brienz, qui sera acquis ultérieurement, les premières études de faisabilité sont en cours de réalisation avec des entreprises partenaires afin de démontrer si un bateau à passagers de cette taille peut et doit être exploité uniquement à l'hydrogène.

Le 17 décembre 2021, la Confédération a ouvert la consultation concernant la loi révisée sur le CO₂ pour la période allant de 2025 à 2030. La loi prévoit, à partir de 2025, une subvention fédérale de maximum 15 millions de francs par an pour les coûts supplémentaires liés aux bus et bateaux à émission nulle.

4.3 Zones destinées à la clientèle

Le bateau sera aménagé sans obstacles et équipé d'un ascenseur qui reliera le pont inférieur au pont supérieur. Les ponts principal, supérieur et inférieur seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et aménagés en conséquence. Des toilettes sans obstacles seront situées sur le pont principal et les autres installations sanitaires se trouveront sur le pont inférieur. Lors de la planification, on veillera à établir un rapport optimal entre le nombre de places intérieures et extérieures afin que les passagères et les passagers puissent voyager confortablement en été comme en hiver, quelle que soit la météo. Concernant les places extérieures, des places ombragées devront être prévues en nombre suffisant.

L'espace intérieur bénéficiera d'un aménagement généreux, avec des ponts ouverts et différentes zones qui pourront être facilement séparées en fonction de l'utilisation prévue (réservations de groupes ou croisières culinaires thématiques). Pour une utilisation polyvalente, le bateau sera équipé de fenêtres et de portes coulissantes. Le bateau sera également doté de fenêtres panoramiques afin que les passagères et les passagers puissent admirer les paysages de l'Oberland bernois. Une grande zone polyvalente sera aménagée sur le pont principal afin d'entreposer les bagages, vélos, déambulateurs et poussettes, toujours plus nombreux. Enfin, grâce à la motorisation hybride prévue, le nouveau bateau pourra par moments naviguer silencieusement sur le lac de Thoue.

4.4 Technique

Le présent projet porte sur un bateau à passagers prévu pour 700 personnes répondant aux normes techniques actuelles et doté d'au moins deux ponts pour les passagères et passagers. Les exigences techniques principales sont de bonnes qualités de navigation, une motorisation silencieuse ainsi qu'une faible hauteur de vagues et une faible consommation de carburant. La conception détaillée du système de propulsion fera l'objet d'une étude séparée afin d'établir le système le mieux adapté à l'utilisation du bateau. À l'heure actuelle, la structure du bateau est prévue comme suit : le pont inférieur accueillera la cuisine et une salle pour l'équipage. La passerelle abritera la timonerie avec le poste de commande. Les équipements de restauration seront aménagés en fonction des besoins des passagères et passagers ainsi que de l'exploitant (traiteur).

4.5 Exploitation

La surface de pont du bateau est conçue de sorte que ce dernier puisse, dans un souci d'efficacité et conformément aux directives de l'OFT, être conduit par trois personnes au lieu de quatre. Les débarcadères se suivent à intervalles rapprochés. Le bateau doit par conséquent être très facilement manœuvrable et l'accostage ainsi que l'appareillage doivent pouvoir être effectués à partir d'une timonerie prévue pour une seule personne. Le bateau sera utilisé à différentes fins, pour des courses régulières, des croisières à thèmes ou des affrètements sur le lac de Thoue.

4.6 Compte prévisionnel 2022-2030 et examen de la rentabilité

	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Produits des transports	12'557	14'276	15'507	16'078	16'185	16'260	16'592	16'652	16'827
% croissance	-2.90%	13.70%	8.60%	3.70%	0.70%	0.50%	2.00%	0.40%	1.00%
Autre produit d'exploitation	823	854	882	897	898	899	903	904	906
% croissance	-12.30%	3.80%	3.20%	1.80%	0.10%	0.10%	0.50%	0.10%	0.30%
Recettes internes	300	300	182	250	300	233	300	229	195
Produit d'exploitation	13'680	15'430	16'571	17'225	17'383	17'392	17'795	17'785	17'928
Charges de personnel	-9'312	-9'305	-9'271	-9'490	-9'537	-9'585	-9'900	-9'950	-10'340
% croissance	-8.10%	-0.10%	-0.40%	2.40%	0.50%	0.50%	3.30%	0.50%	3.90%
% produits d'exploitation	-68.10%	-60.30%	-55.90%	-55.10%	-54.90%	-55.10%	-55.60%	-55.90%	-57.70%
Charges de matériel et de services	-1'340	-1'087	-1'140	-1'110	-1'104	-1'104	-1'104	-1'104	-1'104
% croissance	6.30%	-18.90%	4.90%	-2.60%	-0.60%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
% produits d'exploitation	-9.80%	-7.00%	-6.90%	-6.40%	-6.40%	-6.30%	-6.20%	-6.20%	-6.20%
Autres charges d'exploitation	-2'874	-2'540	-2'700	-2'640	-2'664	-2'689	-2'894	-2'806	-2'835
% croissance	12.60%	-11.60%	6.30%	-2.20%	0.90%	0.90%	7.60%	-3.10%	1.00%
% produits d'exploitation	-21.00%	-16.50%	-16.30%	-15.30%	-15.30%	-15.50%	-16.30%	-15.80%	-15.80%
Charges d'exploitation	-13'526	-12'931	-13'111	-13'240	-13'305	-13'378	-13'898	-13'859	-14'279
EBITDA	154	2'499	3'460	3'985	4'078	4'014	3'897	3'926	3'649
Amortissements et rectifications de valeur	-371	-503	-695	-818	-944	-1'089	-1'144	-1'220	-1'272
% croissance	-7.80%	35.40%	38.30%	17.60%	15.40%	15.40%	5.00%	6.60%	4.20%
% produits d'exploitation	-2.70%	-3.30%	-4.20%	-4.70%	-5.40%	-6.30%	-6.40%	-6.90%	-7.10%
% immobilisations	-5.00%	-5.00%	-5.50%	-5.50%	-5.50%	-5.80%	-5.90%	-6.10%	-6.30%
Amortissements immobilisations incorporelles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coûts internes	-1'618	-1'543	-1'468	-1'466	-1'463	-1'461	-1'459	-1'457	-1'454
% croissance	-52.70%	-4.70%	-4.80%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%	-0.20%
% produits d'exploitation	-11.80%	-10.00%	-8.90%	-8.50%	-8.40%	-8.40%	-8.20%	-8.20%	-8.10%
EBIT	-1'835	453	1'297	1'701	1'671	1'463	1'294	1'249	923
Résultat d'entreprise	-2'383	373	1'177	1'416	1'213	1'035	899	878	633

BLS Schifffahrt estime qu'après une phase de reprise de plusieurs années suite à la pandémie et grâce au nouveau modèle d'affaires (cf. ch. 3.1.2), les recettes retrouveront en 2025 leur niveau de 2018/2019, puis augmenteront modérément. Le nouveau bateau destiné au lac de Thoue permettra de développer considérablement la navigation hivernale et de remplacer le bateau à moteur MS Beatus (construit en 1963) qui nécessite des travaux de rénovation, et ainsi d'économiser des frais d'entretien. Le nouveau bateau devrait entraîner les deux premières années une augmentation générale de la demande même en dehors de la période hivernale.

4.7 Calendrier, plan d'action, organisation et responsabilités

Les étapes principales du projet sont les suivantes :

Décision du Grand Conseil relative à la demande de financement	septembre 2022
Appel d'offres / acquisition	septembre 2022-mars 2023
Phase de construction (ingénierie/montage)	mars 2023-juin 2025
Mise en service	été 2025

5. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

Le programme gouvernemental de législature 2019–2022 prévoit d'augmenter le potentiel de ressources et la capacité économique du canton de Berne. Le présent projet soutient le tourisme, important pour la région, et renforce par là même la capacité économique du canton.

Le programme gouvernemental prévoit également que le canton de Berne crée de bonnes conditions générales pour les technologies d'avenir et le développement durable. Un des axes de développement porte sur la promotion de projets et d'applications dans toutes les régions du canton dans le domaine de l'énergie durable et des technologies environnementales. Le nouveau bateau sera respectueux de l'environnement et remplacera un bateau ancien qui n'est pas efficace sur le plan énergétique. Le bateau sera équipé d'un système de propulsion qui pourra être converti ultérieurement en un système à émission nulle (p. ex. hydrogène).

La stratégie de mobilité globale du canton de Berne vise elle aussi un développement durable. Elle a pour objectif d'abaisser les charges sur l'environnement et l'être humain par les émissions et les polluants à un niveau inoffensif. La motorisation hybride du nouveau bateau permettra de soutenir cet objectif.

6. Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

6.1 Coûts et financement du nouveau bateau à passagers

Coûts totaux	CHF	13 800 000
– Coque	CHF	2 300 000
– Superstructure	CHF	1 500 000
– Aménagement intérieur pour les salles des passagers	CHF	1 600 000
– Aménagement intérieur et mobilier pour l'équipage et la restauration	CHF	800 000
– Systèmes d'exploitation	CHF	2 900 000
– Systèmes accessoires	CHF	900 000
– Direction du projet et ingénierie	CHF	2 900 000
– Volet écologique (motorisation hybride en série)	CHF	800 000
Coûts totaux	CHF	13 800 000
Déduction faite de la part de BLS Schifffahrt AG	– CHF	400 000
Coûts (bruts) à la charge du canton de Berne	CHF	13 400 000
Réduction de la déduction de l'impôt préalable (TVA) sur les subven-	CHF	1 032 000

tions à-fonds-perdu

Subvention cantonale à approuver (canton et communes)	CHF	14 432 000
Déduction faite de la part des communes bernoises (art. 12 LCTP / art. 29 LPFC)	– CHF	4 811 000
Montant déterminant en matière d'autorisation de dépenses selon l'article 143 OFP	CHF	9 621 000

La subvention cantonale de 9 621 000 francs nets constitue le montant maximal. La prise en charge par le canton de coûts supplémentaires liés au projet ou au renchérissement est exclue.

Un financement à fonds perdu du nouveau bateau à passagers par le canton de Berne n'entraîne ni frais de financement ni frais d'amortissements pour BLS Schifffahrt AG. L'entreprise peut ainsi parvenir plus tôt à l'autofinancement visé. La subvention n'est par conséquent pas accordée comme prêt remboursable.

6.1.1 Type de dépenses / compétence financière / financement

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.

Il s'agit d'un crédit d'engagement au sens de l'article 50 LFP, inscrit au budget et au plan intégré mission-financement de la Direction des travaux publics et des transports et qui sera relayé par les paiements prévus au chiffre 4 du projet d'arrêté.

6.1.2 Coûts induits

La subvention d'investissement est versée à fonds perdu. Elle ne génère pas de coûts induits pour le canton de Berne.

Les coûts supplémentaires liés à des modifications du projet ou au renchérissement doivent être supportés par BLS Schifffahrt.

6.2 Autres répercussions

Cette subvention d'investissement n'a aucune répercussion sur l'organisation, le personnel, l'informatique ou les locaux.

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.

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

8.1 Économie

La navigation est non seulement importante pour BLS, mais également pour toute la région de l'Oberland bernois. BLS Schifffahrt est le plus grand prestataire touristique de l'Oberland bernois, avec les chemins de fer de la Jungfrau et le téléphérique du Schilthorn. L'entreprise est importante pour l'économie publique. Avec les secteurs de la navigation et de la restauration, elle emploie plus de 200 personnes et fait partie des principaux employeurs de la région. BLS Schifffahrt est en outre un partenaire important dans l'Oberland bernois et travaille en étroite collaboration avec divers prestataires touristiques dans la région des lacs de Thoue et de Brienz (chemins de fer de la Jungfrau, grottes de St-Beatus, Stockhorn, Hôtel Giessbach, etc.).

8.2 Environnement

BLS Schifffahrt évolue dans un environnement naturel magnifique, mais sensible. Les bateaux naviguent pour ainsi dire sur des eaux potables. BLS Schifffahrt est conscient de sa responsabilité sociale et veille aux ressources naturelles. L'entreprise entend réduire progressivement ses émissions de CO₂. La motorisation hybride du nouveau bateau représente une première étape dans cette direction. Les études de faisabilité relatives à un bateau propulsé à l'hydrogène soutiennent également ce projet.

8.3 Société

La navigation sur les lacs de Thoue et de Brienz contribue à l'attrait touristique de la région. Elle plaît à la clientèle de tous horizons. La navigation allie tradition et modernité. Les bateaux de BLS permettent par ailleurs de relier d'autres offres touristiques sur et autour des lacs de Thoue et de Brienz. Le développement de la navigation hivernale, rendue possible grâce au nouveau bateau, lui permettra de remplir davantage ce rôle en hiver également.

9. 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 BLS Schifffahrt AG. Le canton de Berne ne participe pas aux frais d'entretien.
- Le montant promis est versé à la société requérante uniquement. Tout versement à des tiers est exclu.
- Si le décompte final présente des coûts inférieurs, la subvention cantonale sera réduite après déduction de la part de BLS Schifffahrt AG s'élevant à 400 000 francs. Le dépassement des coûts n'est pas pris en considération.

10. Proposition

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

Annexes :

- Projet d'arrêté
- Projet de plan du MS Thunersee