

**MESSAGE N° 105**

28 octobre 2008

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil  
accompagnant le projet de décret relatif à la  
participation financière de l'Etat de Fribourg au  
renouvellement des remontées mécaniques de base  
de La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-  
Gruyères et Schwarzsee**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de décret relatif à la participation financière de l'Etat de Fribourg au renouvellement des remontées mécaniques fribourgeoises.

Le présent message est établi selon le plan suivant:

- 1. Nécessité du renouvellement**
  - 1.1 *Rappel historique*
  - 1.2 *Exigences fédérales et intercantionales*
  - 1.3 *Exigences à l'intervention du Fonds d'équipement touristique par l'aide extraordinaire*
- 2. Vision touristique et enjeux économiques**
  - 2.1 *Conformité à la stratégie de développement touristique cantonale*
  - 2.2 *Enjeux économiques*
- 3. Engagement des régions**
- 4. Présentation des projets sur le plan technique**
  - 4.1 *La Berra*
  - 4.2 *Charmey*
  - 4.3 *Jaun*
  - 4.4 *Moléson-sur-Gruyères*
  - 4.5 *Schwarzsee*
- 5. Structure juridique et financement du projet**
  - 5.1 *Concept*
  - 5.2 *Financement*
- 6. Commentaires relatifs au projet de décret**
- 7. Conclusions**

**1. NÉCESSITÉ DU RENOUVELLEMENT**

**1.1 Rappel historique**

Les sociétés «Remontées Mécaniques La Berra SA» et «Sesselbahn und Skilifte Schwarzsee-Kaiseregg AG» ont été constituées en 1946; celle de «Télécabine Charmey – Les Dents Vertes en Gruyère SA» en 1961, celle de «Gruyères–Moléson–Vudalla SA» en 1962 et celle de «Skilift Jaun AG» en 1966.

Quant aux installations à renouveler, elles ont été construites en 1956 et 1962 pour celles de Schwarzsee (2 skilifts), en 1962 pour celle de Charmey, en 1962 et 1963 pour celles de Moléson, en 1975 pour celle de La Berra et en 1979 pour celle de Jaun. (cf. annexe N°1: réseaux actuels des installations).

Ces installations ont été à l'origine de l'ouverture au tourisme des stations précitées et du développement qu'elles ont connu depuis lors: maintien et essor du commerce et de l'artisanat, création d'une offre hôtelière et parahôtelière substantielle, construction d'autres équipements de loisirs (piscine, centre thermal, tennis, minigolfs, patinoire, bob-luge,) complétant et diversifiant l'offre touristique. Elles constituent aujourd'hui encore l'épine dorsale de l'offre globale des stations fribourgeoises.

**1.2 Exigences fédérales et intercantionales**

Les autorisations d'exploiter les installations concernées reposent soit sur la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (Loi sur les installations à câbles; LICa; RS 743.01), soit sur le Concordat du 15 octobre 1951 concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale (RSF 784.2). En l'état, les installations font l'objet de concessions fédérales ou intercantionales d'exploitation, dont les échéances, les conditions à la reconduction et les caractéristiques sont les suivantes:

**1.2.1 La Berra**

- **Télesiège Le Brand–Plan des Gouilles:** la concession fédérale court jusqu'au 31 mai 2014. Il s'agit d'un télesiège lent (2.3 m/s) non débrayable, à 2 places. En cas de transformation ultérieure à l'échéance (mise en conformité de l'installation), la concession fédérale perdrait sa validité et ne serait pas renouvelée;
- **Téléski Gormanda:** la concession intercantonale court jusqu'au 31 décembre 2009. Il s'agit d'une installation à pente très raide (+ de 50%) et longue, qui ne pourrait plus être admise sous la forme d'un téléski. En l'état, diverses adaptations mécaniques sont exigées par l'autorité accordant la concession. Ces exigences concernent l'équipement des stations aval et amont, ainsi que la pose de passerelles sur les pylônes. Une prolongation de la concession actuelle devrait toutefois être accordée, sans lesdits travaux, jusqu'au remplacement de l'installation.

**1.2.2 Charmey**

- **Téléski Vounetz:** la concession intercantonale court jusqu'au 31 décembre 2016. Il s'agit d'une installation à pente très raide (+ de 50%) et longue, qui ne pourrait plus être admise sous la forme d'un téléski. En l'état, diverses adaptations mécaniques sont exigées par l'autorité accordant la concession. Ces exigences concernent l'équipement des stations aval et amont, ainsi que la pose de passerelles sur les pylônes. Une prolongation de la concession actuelle devrait toutefois être accordée, sans lesdits travaux, jusqu'au remplacement de l'installation.

**1.2.3 Jaun**

- **Téléski Gastlosen:** la concession intercantonale court jusqu'au 30 décembre 2009. Il s'agit d'une installation à pente très raide (+ de 50%) et longue, qui ne pourrait plus être admise sous la forme d'un téléski. En l'état, diverses adaptations mécaniques sont exigées par l'autorité accordant la concession. Ces exigences concernent l'équipement des stations aval et amont, ainsi que la pose de passerelles sur les pylônes. Une prolongation de la concession actuelle devrait toutefois être accordée, sans lesdits travaux, jusqu'au remplacement de l'installation.

**1.2.4 Moléson-sur-Gruyères**

- **Téléphérique Plan-Francey–Moléson:** la concession fédérale court jusqu'au 31 décembre 2011. Il s'agit d'un téléphérique à cabines pouvant embarquer 30 personnes, soit 400 personnes à l'heure. En

cas de transformation ultérieure à l'échéance (mise en conformité de l'installation), la concession fédérale perdrait sa validité et ne serait pas renouvelée.

- **Téléski Les Joux-Plan-Francey**: la concession intercantonale court jusqu'au 31 décembre 2009. Il s'agit d'une installation à pente très raide (+ de 50%), qui ne pourrait plus être admise sous la forme d'un téléski. En l'état, diverses adaptations mécaniques sont exigées par l'autorité accordant la concession. Ces exigences concernent l'équipement des stations aval et amont, ainsi que la pose de passerelles sur les pylônes. Une prolongation de la concession actuelle devrait toutefois être accordée, sans lesdits travaux, jusqu'au remplacement de l'installation.

### 1.2.5 Schwarzsee


- **Téléskis Seeligrat I et II**: les concessions intercantionales courent jusqu'au 30 juin 2011. Il s'agit d'installations à pentes raides, qui ne pourraient plus être admises sous la forme de téléskis. En l'état, diverses adaptations mécaniques sont exigées par l'autorité accordant la concession. Ces exigences concernent l'équipement des stations aval et amont, ainsi que la pose de passerelles sur les pylônes. Une prolongation de la concession actuelle devrait toutefois être accordée, sans lesdits travaux, jusqu'au remplacement de l'installation.


### 1.2.6 Conclusions

Vu l'état des installations et les travaux nécessaires à la poursuite en l'état de leur exploitation, il apparaît d'emblée qu'un remplacement des installations concernées s'impose, tant techniquement que financièrement. En effet, les installations autorisées à l'exploitation par une concession fédérale (télésiège de La Berra et téléphérique du Moléson) ne pourront plus être utilisées si leur remplacement n'est pas effectué jusqu'à l'échéance desdites concessions, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2011 (Moléson), respectivement, jusqu'au 31 mai 2014 (La Berra). Par contre, pour les installations disposant de concessions intercantionales, une prolongation limitée dans le temps peut être envisagée, jusqu'au remplacement de celles-ci, sans exécution des travaux exigés ou, du moins, de la majorité d'entre eux. En effet, il s'avère que l'option qui se limiterait, en lieu et place d'un renouvellement intégral, à effectuer les travaux de réfection sur les téléskis existants (équipement des stations, pose de passerelles, etc.) n'aurait pour effet que de prolonger les concessions d'installations ne correspondant plus aux standards actuels.

Tableau récapitulatif: échéances des concessions:

Année/ Stations	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
La Berra	31.12 Gor- manda					31.05 Le Brand		
Charmey								31.12 Vou- netz
Jaun	31.12 Gast- losen							
Moléson	31.12 Les Joux		31.12 Plan- Fran- cey					
Schwarz- see			30.06 Seeli- grat					

 Concessions fédérales

 Concessions intercantionales, à prolonger

### 1.3 Exigences à l'intervention du Fonds d'équipement touristique par l'aide extraordinaire

Selon l'article 54 de la loi du 13 octobre 2005 sur le tourisme (LT; RSF 951.1), seuls les équipements d'intérêt général et d'importance cantonale, dont la disparition serait de nature à mettre en péril l'économie touristique d'une région concernée, peuvent faire l'objet d'une aide extraordinaire du Fonds d'équipement touristique (ci-après: FET). Sont réputés d'intérêt général et de grande importance pour l'économie touristique cantonale les objets dont la disparition, selon avis d'experts, est de nature à avoir une incidence importante et durable sur la capacité concurrentielle globale de l'offre touristique fribourgeoise (art. 74 du règlement du 21 février 2006 sur le tourisme; RT; RSF 951.11).

Le comité de gestion du FET s'est donc appuyé sur ces principes pour examiner les dossiers de requêtes et décider dans quelle mesure le Fonds pouvait intervenir et pour quelles installations. Dans le même sens, le comité a également d'emblée écarté les éléments des projets qui outrepassaient le critère de stricte nécessité au maintien de l'équipement.

Il a intégré dans le paquet de renouvellement des remontées mécaniques, non seulement les stations des pôles touristiques cantonaux au sens du plan directeur cantonal (Charmey, Moléson et Schwarzsee), mais également les pôles touristiques régionaux (La Berra et Jaun), conformément à l'adjonction introduite par le Grand Conseil dans la loi sur le tourisme du 13 octobre 2005. Sur la base d'une appréciation générale du secteur touristique fribourgeois, le comité est convaincu qu'une offre attractive, par le renouvellement de leur équipement, est indispensable à pérennité de ces stations

Dans son évaluation, l'autorité a aussi pris en compte l'existence de l'aide ordinaire au sens des articles 51 et suivants LT, à laquelle peuvent recourir les promoteurs d'installations ne répondant pas aux critères stricts d'octroi de l'aide extraordinaire. A ce titre, il convient de préciser qu'en provenance du pôle touristique cantonal de Châtel-Saint-Denis/Les Paccots, aucune demande com-

patible avec l'aide extraordinaire n'a été déposée auprès du FET de la part des sociétés de remontées mécaniques Monte-Pente de Corbettaz SA et Skilifts de Rathvel.

## 2. VISION TOURISTIQUE ET ENJEUX ÉCONOMIQUES

### 2.1 Conformité à la stratégie de développement touristique cantonale

L'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT) s'apprête à finaliser une importante réflexion, intitulée «Vision 2030». Elaborée sous la conduite du Prof. Dr Thomas Steiner, directeur de l'Ecole Suisse de Tourisme de Sierre, cette démarche vise à doter le canton d'une Stratégie de développement du tourisme fribourgeois, afin de faire évoluer le secteur sur la voie de la modernité, de la performance qualitative et de l'accroissement substantiel de sa valeur ajoutée.

S'agissant du domaine-clef que sont les transports touristiques, l'un des objectifs stratégiques retenus concerne spécifiquement les remontées mécaniques. Formulé dans une perspective à court, moyen et long terme, son énoncé est le suivant: «*Tout en assurant la rénovation et la pérennité de l'offre d'importance cantonale, favoriser et promouvoir la mutation progressive des stations de ski des Alpes fribourgeoises en stations prioritairement estivales*».

Le programme de renouvellement de leurs installations principales que les entreprises de remontées mécaniques fribourgeoises se proposent de réaliser d'ici à 2015 s'inscrit parfaitement dans la ligne générale de «Vision 2030». Simultanément – du fait du passage généralisé à des installations suspendues – ce programme répond de manière adéquate aux intentions affirmées de modernisation et d'évolution «vers l'été» de l'offre considérée.

### 2.2 Enjeux économiques

En vue des décisions à prendre, une étude a été demandée par le FET sur les conséquences d'un non renouvellement des principales remontées mécaniques des stations de La Berra, Charmey, Jaun, Moléson et Schwarzsee. Le mandat d'étude a été confié à M. Maurice Levrat, Professeur à l'Institut PME de la Haute Ecole de gestion (HEG) de Fribourg, qui a remis son rapport en date du 15 mai 2008. Cette étude, intitulée «*L'impact socio-économique régional résultant du non renouvellement des remontées mécaniques dans cinq stations des Préalpes fribourgeoises*», tient compte des analyses déjà réalisées en 1993 par le Professeur Francis Scherly du cabinet Interconsulting dans le cadre du renouvellement des autorisations d'exploitation des remontées mécaniques de Charmey et de Moléson (Tourisme fribourgeois et impact économique des sociétés de remontées mécaniques gruériennes), ainsi que des travaux de l'Institut Economie et Tourisme de la Haute école valaisanne menés en 1994 («*Analyse financière et économique des remontées mécaniques de Fribourg*») et en 2007 («*Partenariat entre les agglomérations, les Préalpes et les Alpes pour la promotion de la relève des skieurs*»).

Les conclusions de l'étude Levrat sont claires: le maintien des installations est nécessaire à l'économie des régions, aussi bien pour la sauvegarde de leurs acquis que pour leur développement futur, et ce maintien n'est pas envisa-

geable sans une intervention financière massive des collectivités publiques. Ces conclusions sont également en accord avec la décision expresse du Grand Conseil, lors des débats d'adoption de la loi sur le tourisme, de mettre également les pôles touristiques régionaux au bénéfice de l'aide extraordinaire.

Pour le surplus, il ressort notamment de cette étude les considérations suivantes:

- les *dommages seraient plus importants* que les bénéfices si le renouvellement des remontées mécaniques ne portait que sur les stations majeures. A ce titre, l'expert est en accord avec l'esprit du plan directeur cantonal qui précise notamment, dans un chapitre spécial, que la politique cantonale vise à assurer une pratique du ski, dans le respect de la nature et du paysage, à maintenir et à améliorer l'offre existante en remontées mécaniques dans les domaines existants;
- à l'avenir, la montagne a une forte probabilité de devenir plus attractive comme espace de détente. Les spécialistes du tourisme pensent en effet qu'il existe de grandes chances pour que le tourisme de cure du 19<sup>e</sup> siècle ressuscite sous la forme du «wellness alpin». *Le développement du tourisme estival* est donc assurément l'une des raisons majeures justifiant des investissements nouveaux dans les Préalpes;
- il s'agit, pour les stations fribourgeoises, de définir leur marché. Avant d'être un problème de gestion, l'avenir des sociétés passe par des solutions marketing, soit une analyse de ce qui rapporte, avant de penser au coût. *L'amélioration de la rentabilité vient d'abord de la capacité à vendre plus, par l'amélioration de l'offre durant la période de mi-mai à mi-octobre grâce à des systèmes de remontées «toutes saisons»;*
- on peut admettre que les remontées mécaniques *font parties des commodités et de la qualité de vie des Fribourgeois* qui trouvent, proches de leur domicile, des possibilités d'évasion à des coûts raisonnables. Dès lors, le soutien public à l'investissement devient naturel;
- il est nécessaire que les entreprises de remontées mécaniques mettent sur pied *un véritable concept commun de communication*, car on ne peut imaginer investir autant dans le renouvellement des installations sans un effort correspondant dans ce domaine. A ce titre, l'expert milite pour la reprise d'un concept promotionnel intégrant l'ensemble des stations de sports d'hiver présenté comme un projet stratégique poursuivant un objectif de développement régional. Ce projet devrait d'ailleurs remplir tous les critères nécessaires à l'obtention d'une aide fédérale conformément à la Nouvelle Politique Régionale (NPR);
- s'agissant du nombre des utilisateurs, ceux-ci représentent environ 48% des 14–69 ans. Les aides au financement des remontées mécaniques fribourgeoises par l'Etat *profitent donc à une importante proportion de la population*. Sans possibilité de pratiquer les sports de neige dans le canton, on peut estimer que quelque 30% des Fribourgeois y renonceraient à terme, ce qui provoquerait un manque à gagner substantiel pour les fournisseurs divers et le secteur de l'hébergement et de la restauration. Des impacts négatifs seraient également constatables par la diminution des investissements et la réduction des places de travail. En conclusion, l'expert estime que le manque à gagner se chiffrerait annuellement à 17,2 millions de francs

sous forme d'impacts directs immédiats et à 27,8 millions de francs à plus long terme par effets cumulés. Il est donc indispensable de prévoir le renouvellement des installations de remontées mécaniques.

### 3. ENGAGEMENT DES RÉGIONS

L'article 55 al. 2 LT prévoit que la participation financière de la ou des collectivités régionales et communes intéressées est requise. Sont concernées les régions et les communes pour lesquelles les équipements faisant l'objet de l'aide représentent un intérêt économique (art. 75 al. 1 RT). Si les équipements intéressent plusieurs communes, le taux de participation est porté à 35% au moins, par rapport au montant de l'aide accordée par le fonds. Cela veut dire concrètement que les associations de communes (Association Régionale de la Gruyère pour les projets de La Berra, Charmey, Moléson et Jaun; Region Sense pour le projet de Schwarzsee) doivent participer au financement des projets par une contribution minimal de 17% au montant total des investissements respectifs. Dans ce cas, le montant de la participation de chaque commune est défini par l'instance régionale concernée; à défaut, il est calculé selon l'indice de capacité financière. Font référence les critères en vigueur au moment du dépôt de la demande. La participation de la commune où est situé l'équipement est toutefois au moins doublée (art. 75 al. 2 et 3 RT).

Comme on l'a vu ci-dessus, deux régions sont concernées: la Gruyère (pour les stations de La Berra, Moléson, Charmey et Jaun) et la Singine (pour la station de Schwarzsee). Compte tenu des contraintes légales et de la planification, il reviendra à ces régions d'assurer leur participation, dès 2009 pour la Gruyère et dès 2011 pour la Singine, selon une ampleur laissée à leur libre appréciation, dans les limites légales minimales, selon le schéma financier figurant ci-après (cf. point 5.2.1, ci-dessous).

### 4. PRÉSENTATION DES PROJETS SUR LE PLAN TECHNIQUE

Le projet de décret concerne la participation de l'Etat à une société d'économie mixte (ci-après: la SEM) qui, selon le modèle «Télégruyère SA» qui fonctionne en situation analogue depuis 1996 déjà, sera chargée de réaliser les six nouvelles installations – un téléphérique et un télésiège à Moléson-sur-Gruyères et quatre télésièges, respectivement à La Berra, Charmey, Jaun et Schwarzsee – et qui en deviendra propriétaire.

Par rapport à la situation actuelle, les nouveaux équipements auront pour effets une amélioration notable de confort et d'attractivité, des réductions de durée des parcours, des débits horaires nettement plus favorables, ainsi que des possibilités supplémentaires d'exploitation, en cas d'enneigement précaire et surtout en activités estivales. A cela s'ajoutent d'appréciables gains d'entretien des tracés de montée.

#### 4.1 La Berra

##### 4.1.1 Objet

Après examen de divers avantages et inconvénients liés au remplacement du télésiège actuel – et compte tenu des impératifs de développement de la station ainsi que des

contraintes de la topographie – il est prévu de construire un télésiège débrayable remplaçant non seulement le télésiège actuel, mais également le télésiège Gormanda, dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- tracé: nouveau, reliant en ligne directe Le Brand au sommet de la Berra, avec une station intermédiaire;
- longueur: 2180 m;
- nombre de véhicule: env. 90 sièges à 4 places;
- nombre de pylône: 19;
- durée du parcours: 7 minutes 15 secondes;
- débit horaire: 1800 personnes;
- station aval: altitude 1060 m;
- station amont: altitude 1635 m.

##### 4.1.2 Planning

- Durée des travaux: 2012–2014;
- Mise en service: 2014.

Les installations actuelles demeureront en service jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement, moyennant, pour le télésiège Gormanda, l'obtention d'une prolongation temporaire de la concession actuelle.

##### 4.1.3 Coûts admis

Selon les devis estimatifs pour les bâtiments et les offres pour les installations électro-mécaniques, après déduction des coûts des équipements non pris en charge par le FET: 10 716 000 francs, inclus TVA, avant réduction pour le rabais escompté sur le montant global des commandes (cf. point 5.2.1, ci-dessous).

#### 4.2 Charmey

##### 4.2.1 Objet

Après examen de divers avantages et inconvénients liés au remplacement du télésiège – et compte tenu des contraintes de la topographie – il est prévu de construire un télésiège débrayable, dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- tracé: nouveau;
- longueur: 1738 m;
- nombre de véhicule: 73 sièges à 4 places;
- nombre de pylône: 16;
- durée du parcours: 5 minutes 47 secondes;
- débit horaire: 1400 personnes;
- station aval: altitude 1170 m;
- station amont: altitude 1615 m.

##### 4.2.2 Planning

- Durée des travaux: 2012–2014;
- Mise en service: 2014.

L'installation actuelle demeurera en service jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement.

### 4.2.3 Coûts admis

Selon les devis estimatifs pour les bâtiments et les offres pour les installations électro-mécaniques, après déduction des coûts des équipements non pris en charge par le FET: 8 838 000 francs, inclus TVA, avant réduction pour le rabais escompté sur le montant global des commandes (cf. point 5.2.1, ci-dessous).

### 4.3 Jaun

#### 4.3.1 Objet

Après examen de divers avantages et inconvénients liés au remplacement du télésiège – et compte tenu des contraintes de la topographie – il est prévu de construire un télésiège débrayable partant du bas du domaine skiable, équipement dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- tracé: nouveau;
- longueur: 1628 m;
- nombre de véhicule: 69 sièges à 4 places;
- nombre de pylône: 13;
- durée du parcours: 5 minutes 25 secondes;
- débit horaire: 1400 personnes;
- station aval: altitude 1024 m;
- station amont: altitude 1573 m.

#### 4.3.2 Planning

- Durée des travaux: 2012–2014;
- Mise en service: 2014.

L'installation actuelle demeurera en service, moyennant l'obtention d'une prolongation temporaire de la concession actuelle, jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement.

#### 4.3.3 Coûts admis

Selon les devis estimatifs pour les bâtiments et les offres pour les installations électro-mécaniques, après déduction des coûts des équipements non pris en charge par le FET: 8 646 000 francs, inclus TVA, avant réduction pour le rabais escompté sur le montant global des commandes (cf. point 5.2.1, ci-dessous).

### 4.4 Moléson-sur-Gruyères

#### 4.4.1 Objets

Suite à l'examen de diverses variantes, il a été décidé de construire deux nouvelles installations, soit un téléphérique (Plan-Francey–Moléson) et un télésiège à pincettes fixes (Les Joux–Plan-Francey), dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

##### *Téléphérique (Plan-Francey–Moléson)*

- tracé: identique à l'actuel, à l'exception de l'arrivée déplacée de quelques mètres;
- longueur: 1096 m;
- véhicules: 2 cabines à 60 places;
- nombre de pylône: 1;

- durée du parcours: 2 minutes 17 secondes;
- débit horaire: 765 personnes;
- station aval: altitude 1518 m;
- station amont: altitude 1977 m.

##### *Télésiège (Les Joux–Plan-Francey)*

- tracé: nouveau;
- longueur: 813 m;
- véhicules: 53 sièges à 4 places;
- nombre de pylône: 9;
- durée du parcours: 5 minutes 12 secondes;
- débit horaire: 1200 personnes;
- station aval: altitude 1271 m;
- station amont: altitude 1520 m.

#### 4.4.2 Planning

##### *Téléphérique (Plan-Francey–Moléson)*

- Durée des travaux: 2009–2011;
- Mise en service: 2011.

L'installation actuelle demeurera en service jusqu'en 2011. L'interruption d'exploitation sera donc limitée au maximum.

##### *Télésiège (Les Joux–Plan-Francey)*

- Durée des travaux: 2014–2015;
- Mise en service: 2015.

L'installation actuelle demeurera en service, moyennant l'obtention d'une prolongation temporaire de la concession actuelle, jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement.

#### 4.4.3 Coûts admis

Selon les devis estimatifs pour les bâtiments et les offres pour les installations électro-mécaniques, après déduction des coûts des équipements non pris en charge par le FET: 14 987 000 francs, inclus TVA, pour le téléphérique (Plan-Francey–Moléson) et 3 893 000 francs, inclus TVA, pour le télésiège (Les Joux–Plan-Francey), avant réduction pour le rabais escompté sur le montant global des commandes (cf. point 5.2.1).

### 4.5 Schwarzsee

#### 4.5.1 Objet

Après examen de divers avantages et inconvénients liés au remplacement des deux téléskis «Kaiseregg» – et compte tenu des contraintes de la topographie – il est prévu de construire un télésiège débrayable, dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

- tracé: identique à l'actuel
- longueur: 1224 m;
- nombre de véhicule: 55 sièges à 4 places;
- nombre de pylône: 10;
- durée du parcours: 4 minutes;
- débit horaire: 1500 personnes;

- station aval: altitude 1358 m;
- station amont: altitude 1551 m.

#### 4.5.2 Planning

- Durée des travaux: 2012–2014;
- Mise en service: 2014.

Les installations actuelles demeureront en service, moyennant l'obtention de prolongations temporaires des concessions actuelles, jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement.

#### 4.5.3 Coûts admis

Selon les devis estimatifs pour les bâtiments et les offres pour les installations électro-mécaniques, après réduction des coûts des équipements non pris en charge par le FET: 7 078 000 francs, inclus TVA, avant déduction pour le rabais escompté sur le montant global des commandes (cf. point 5.2.1).

Résumé des étapes de réalisation (vue d'ensemble):

Station	Objet	Longueur (m)	Altitude en amont (m)	Réalisation (année)							
				2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
La Berra	Télésiège	2180	1635								
Charney	Télésiège	1738	1615								
Jaun	Télésiège	1628	1573								
Molésion	Téléphérique	1096	1977								
	Télésiège	813	1520								
Schwarzsee	Télésiège	1224	1551								

## 5. STRUCTURE JURIDIQUE ET FINANCEMENT DU PROJET

### 5.1 Concept

Compte tenu de l'ampleur des investissements et de l'importance de la participation attendue des collectivités publiques, il est prévu, en conformité avec les exigences légales, de créer une nouvelle société d'économie mixte (ci-après: SEM), qui construira les nouvelles installations et en sera propriétaire. Après analyse, il s'avère que la société mise en place dès 1996 (Télégruyère SA) pour le premier renouvellement des remontées mécaniques de base de Charney et de Molésion ne peut plus être utilisée pour le présent projet, en raison de la postposition des créances existantes, lesquelles ont été constituées par les divers prêts concédés à cette société par les partenaires du projet précité. Une recapitalisation de Télégruyère SA, en vue de la réalisation du présent projet, aurait pour effet de restituer le caractère exigible à ces précédentes créances, en application de l'article 725 du Code des obligations (CO; RS 220). La création d'une nouvelle société s'explique aussi par le fait qu'en l'occurrence, les projets concernent deux régions et que les conseils d'administration ne pourront être identiques, puisque ceux-ci sont/seront composés en fonction des partenaires financiers aux projets.

La nouvelle société recevra donc, à titre gratuit, la propriété des installations de base actuelles, y compris les

immeubles, et tous les droits réels qui leur sont liés (servitudes, droits de superficie, etc.). Elle aura la fonction de maître d'ouvrage.

Les sociétés actuelles subsisteront. Elles conserveront la propriété des autres installations, seront locataires des nouvelles et assumeront l'exploitation de l'ensemble.

Cette nouvelle organisation aura pour effets:

- d'assurer le financement et la pérennité des installations;
- de garantir, de la part des collectivités publiques, un contrôle de l'exploitation, laquelle restera toutefois l'affaire des sociétés privées;
- de favoriser des économies d'échelle, tant au plan des investissements qu'à celui de l'exploitation future;
- de susciter un accroissement de la collaboration entre les stations.

## 5.2 Financement

### 5.2.1 Schéma d'ensemble

Après examen des diverses possibilités, il ressort que la solution idéale, sous réserve d'une variante fiscalement plus favorable, consiste à créer une nouvelle société anonyme, avec un capital limité à 100 000 francs, réparti entre les différents partenaires, et à financer le solde des investissements – soit 51,85 millions de francs – par des prêts, conformément aux modalités qui sont exposées ci-dessous.

Les sociétés concernées ont requis à cet effet l'intervention du FET, cette demande s'inscrivant dans le plan de financement suivant:

Partenaires	%	Capital-actions (Fr.)	Prêts (Millions de francs)
Etat de Fribourg	49	49 000	25,161
Régions (art. 55 al. 2 LT; 75 al. 2 et 3 RT)	17	17 000	8,854
Société de remontées mécaniques (prorata des investissements respectifs)	34	34 000	17,835
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100 000</b>	<b>51,850</b>

Le présent schéma de financement résulte de l'examen minutieux des coûts initiaux établis par les stations de remontées mécaniques concernées. En ce sens, le comité du FET a mandaté des experts techniques, lesquels ont procédé à une analyse approfondie des projets. Le schéma de financement intègre donc les diminutions opérées sur les montants initiaux, lesquelles résultent plus particulièrement d'éléments portés en compte qui dépassaient le critère de stricte nécessité au maintien de l'équipement. Le financement intègre en outre un rabais escompté sur le coût total des commandes, notamment celles relatives à l'équipement électro-mécanique.

Il a également été prévu un montant de 500 000 francs à disposition de la SEM, en vue des opérations notariales, l'achat éventuel de terrains et le suivi des chantiers pour la période comprise entre 2009 et 2015. Cette réserve a été mise au compte des régions et des stations uniquement, puisque ces charges n'ont pas été considérées comme strictement liées au maintien de l'équipement. Elles font l'objet d'une clef de répartition particulière (25% à

la charge des régions et 75% à la charge des stations), compte tenu de la répartition prévue pour les autres coûts auxquels l'Etat participe au financement.

Les montants figurant dans le schéma ci-dessus constituent ainsi les coûts pris en compte des projets, tels qu'estimés en 2008. Ils seront soumis à l'indexation selon les modalités décrites au point 6, ci-après (Commentaires relatifs au projet de décret).

Le plan financier n'intègre pas les éventuelles autres participations, qui, si elles existent, seront portées en déduction de la part des sociétés de remontées mécaniques, dans la mesure où ce sont elles qui amèneront d'autres sources de financement pour leurs projets. La part de l'Etat au capital-actions (49 000 francs) sera financé par la rubrique budgétaire 3775/525.003 «Achat de titres».

### 5.2.2 Vue d'ensemble des coûts

Stations	Montants demandés	Montants corrigés avec rabais escompté	Part. Etat (49%)	Part. Régions (17%)	A charge des sociétés
La Berra	13,240	10,180	4,988	1,730	3,462
Charmey	8,838	8,396	4,114	1,427	2,855
Jaun	9,200	8,214	4,025	1,396	2,793
Molésion (téléphérique)	15,277	14,238	6,976	2,421	4,841
Molésion (télésiège)	3,893	3,698	1,812	0,629	1,257
Schwarzsee	7,095	6,724	3,295	1,143	2,286
Réserve (SEM)		0,500		0,125	0,375
<b>TOTAL</b>	<b>58,743</b>	<b>51,950</b>	<b>25,210</b>	<b>8,871</b>	<b>17,869</b>

En millions de CHF arrondis / inclus rabais dans les montants corrigés

### 5.2.3 Participation de l'Etat

#### A. Dispositions légales

Il convient préliminairement de rappeler le contenu de la LT et de son règlement d'exécution.

#### Art. 54 al. 1 LT

*Lorsqu'un équipement d'intérêt général et d'importance cantonale ne peut être maintenu financièrement et que sa disparition est de nature à mettre en péril l'économie touristique de la région concernée, le comité de gestion peut accorder au propriétaire de cet équipement une aide extraordinaire.*

#### Art. 74 RT

*Sont réputés d'intérêt général et de grande importance pour l'économie touristique cantonale les objets:*

*a) dont la disparition, selon avis d'experts, est de nature à avoir une incidence importante et durable sur la capacité concurrentielle globale de l'offre touristique fribourgeoise;*

*b) et dont l'accès n'est pas soumis à des restrictions particulières.*

#### Art. 48 al. 2 LT

*Des versements supplémentaires au Fonds peuvent être effectués par voie de décret pour le financement d'objets de grande importance et d'intérêt général pour l'économie touristique cantonale.*

#### Art. 67 RT

*Le Conseil d'Etat, sur requête du comité de gestion, sollicite les versements supplémentaires, au sens de l'article 48 al. 2 de la loi, lorsque l'octroi d'une aide appropriée excède les disponibilités du Fonds ou compromet notablement ses possibilités ultérieures d'interventions ordinaires.*

#### Art. 57 al. 2 LT

*Le Fonds prend une participation au capital de la société d'économie mixte, aux conditions suivantes:*

*a) la participation du Fonds ne peut excéder 49% du capital;*

*b) le capital de la société d'économie mixte est détenu majoritairement par le Fonds et la collectivité régionale concernée, proportionnellement à leur participation à l'aide extraordinaire accordée.*

#### B. Décision du FET

Dans ses séances du 3 juillet et du 29 septembre 2008, le FET a considéré que les équipements concernés revêtent un intérêt considérable pour l'essor du tourisme, et partant de l'ensemble de l'économie, dans la région et dans le canton. Il a décidé en conséquence d'accorder une aide financière de 25,21 millions de francs sous la forme, d'une part, d'une participation de 49% au capital-actions de la SEM (art. 57 al. 2 let. a LT) et, d'autre part, d'un prêt sans intérêt conditionnellement remboursable (art. 56 al. 1 LT) pour le solde.

Dans sa décision (cf. annexe N°2), le FET a subordonné son aide aux principales conditions suivantes:

- la réalisation effective – complète et conforme aux plans présentés – des travaux projetés;
- le versement d'annuités de remboursement du prêt chaque fois que – après alimentation d'un fonds de renouvellement des installations – les comptes annuels de la SEM dégageront un bénéfice net;
- la post-position immédiate et intégrale, conformément à l'article 725 al. 2 CO, des prêts du FET et des partenaires;
- la décision du Grand Conseil d'accepter un crédit de 25,21 millions de francs;
- l'utilisation préalable des fonds propres de chacune des sociétés de remontées mécaniques en paiement de la réalisation des premiers coûts des projets, sur le modèle du crédit à la construction;
- la mise sur pied, entre les stations de remontées mécaniques, d'un concept de collaboration et de marketing global au niveau cantonal poursuivant un objectif de développement régional et remplissant les critères nécessaires à l'obtention d'une aide fédérale conformément à la NPR.

### C. La Société d'économie mixte (SEM)

Le rôle de la SEM consistera à construire les nouvelles installations, puis à les mettre en location auprès des actuelles sociétés de remontées mécaniques. Les conditions de location, le contrôle de leur respect et la sauvegarde des biens reconstruits seront l'affaire du Conseil d'administration, dont la composition sera représentative de l'apport financier des divers partenaires. Dans l'optique d'un conseil de 11 membres, cette composition pourra donc être la suivante:

- 4 membres représentant l'Etat;
- 2 membres représentant les régions;
- 5 membres représentant les sociétés d'exploitation.

S'agissant de la mise à disposition des nouvelles installations, la SEM négociera avec les sociétés d'exploitation les conditions de la location. Un loyer minimum de base sera fixé, qui pourra être augmenté selon les chiffres d'affaires réalisés: ce loyer servira notamment à constituer le fonds de renouvellement mentionné sous lettre B ci-dessus. En ce qui concerne les charges d'exploitation des équipements appartenant à la SEM – entretien lourd, assurances dommages et RC, frais d'inspection et de contrôle, frais d'amélioration, etc. – il incombera aux sociétés d'exploitation de les assumer.

La structure proposée – distinction entre société d'investissement et sociétés d'exploitation – permet d'éviter que la société propriétaire ne soit concernée par d'éventuelles difficultés financières que les sociétés d'exploitation auraient à affronter. La SEM n'aura en effet pour but que de construire et de mettre à disposition les installations de base. Elle sera toutefois représentée au conseil d'administration de chaque société d'exploitation.

### 6. COMMENTAIRES RELATIFS AU PROJET DE DÉCRET

L'article premier porte sur l'approbation du principe de la participation de l'Etat au renouvellement des remontées mécaniques de base de La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères et Schwarzsee. Cette participation n'interviendra que si les travaux de renouvellement projetés se réalisent selon les modalités qui ont été prévues, y compris sous l'angle de leur financement. A cet égard, les travaux relatifs à chaque projet ne pourront évidemment pas commencer tant que les participations respectives des partenaires concernés n'auront pas été confirmées.

La participation de l'Etat sera assurée par des crédits qui seront inscrits, sous la rubrique 3500/524.001 «Prêts pour le renouvellement des remontées mécaniques», aux budgets 2009 à 2015.

L'aide de l'Etat revêtira la forme, d'une part, d'une prise de participation au capital de la SEM à hauteur de 49 000 francs (soit 49% du capital social prévu de 100 000 francs) et, d'autre part, d'un prêt conditionnellement remboursable de 25 161 000 francs, soit au total, 25 210 000 francs. Cette répartition pourrait être néanmoins modifiée, dans les limites du montant total, s'il s'avère qu'une participation plus élevée au capital de la société serait plus avantageuse d'un point de vue fiscal (considérant la TVA notamment). Le cas échéant, le prêt serait réduit du même montant.

Les contributions allouées aux différentes installations seront indexées. Le Conseil d'Etat fixera dans une or-

donnance les règles applicables en matière d'indexation. La base de départ du calcul de l'indexation sera le mois d'octobre 2008, mois de l'adoption du présent message. Cette date se justifie par le fait que la plupart des données relatives aux coûts ont une validité échéant en 2008. L'ordonnance du Conseil d'Etat déterminera notamment sur quel montant portera l'indexation et quel indice servira de référence (indice des prix à la consommation, indice suisse ou de l'espace Mittelland des prix de la construction, indice des prix de la construction d'immeubles ou de routes, moyenne d'indices). Il s'agira aussi de fixer la durée de prise en compte de l'indexation et le moment de son paiement. Ces questions devront encore être examinées.

### 7. CONCLUSIONS

Depuis 1960, des efforts importants ont été consentis pour que le canton de Fribourg se dote des infrastructures nécessaires à son développement touristique: toutes ont contribué de manière déterminante à lui permettre d'atteindre le niveau d'offre qu'il propose aujourd'hui.

Ce processus fut aussi bien le fait des milieux de l'économie privée que celui des collectivités publiques locales et cantonale: à cet égard, le rôle du Fonds d'équipement touristique fut substantiel.

Si l'on peut saluer les résultats obtenus, il importe non seulement de veiller à leur consolidation, mais également de jeter les bases des progressions futures. Il est en effet unanimement admis que le canton n'a pas encore tiré de ses potentialités touristiques toutes les retombées qu'il peut économiquement en attendre. L'engagement financier demandé à l'Etat s'inscrit dans ce contexte tourné vers l'avenir.

S'agissant plus concrètement des investissements traités dans ce message, il importe de considérer que le montant d'environ 25 millions de francs résulte de choix techniques, financiers et promotionnels effectués de manière particulièrement méticuleuse; déjà comprimé au maximum, il ne saurait au demeurant être réduit davantage. De même, les apports des divers partenaires – tels qu'ils sont prévus – tiennent compte de leur capacité financière respective, tout en exprimant un équilibre équitable dans l'effort demandé. Il convient encore de relever que, selon l'article 55 al. 3 LT, «un équipement déterminé ne peut bénéficier d'une aide extraordinaire une seule fois par période de 15 ans... à compter du «jour de la libération complète de l'aide accordée» (art. 76 RT).

Le Conseil d'Etat est conscient de l'importance de la demande qu'il présente au Grand Conseil; il est cependant convaincu que celle-ci correspond à la réalité des enjeux économiques. Ne pas intervenir en l'occurrence entraînerait à coup sûr, à brève échéance, la disparition des stations concernées de la scène touristique, puisque celles-ci ne pourraient plus disposer des concessions nécessaires à leurs principales installations: les conséquences économiques négatives pour le canton et les régions concernées en seraient sensiblement plus importantes et durables que les engagements demandés.

Le Conseil d'Etat invite dès lors le Grand Conseil à adopter le présent projet de décret relatif à la participation financière de l'Etat de Fribourg au renouvellement des remontées mécaniques fribourgeoises.