

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;
- **Télési 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 télési. 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

- **Télési 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 télési. 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

- **Télési 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 télési. 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-Francy–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.

- **Télési 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 télési. 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 Corbetta 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^e 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 téléski 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 téléski 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 téléski – 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 pinces 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	Télesiège	2180	1635								
Charmey	Télesiège	1738	1615								
Jaun	Télesiège	1628	1573								
Molésion	Téléphérique	1096	1977								
	Télesiège	813	1520								
Schwarzsee	Télesiège	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 Charmey 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
TOTAL	100	100 000	51,850

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
TOTAL	58,743	51,950	25,210	8,871	17,869

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.

BOTSCHAFT Nr. 105 28. Oktober 2008
**des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über eine finanzielle Betei-
ligung des Kantons Freiburg an der Erneuerung
der Basisseilbahnen von La Berra, Charmey,
Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee**

Wir unterbreiten Ihnen einen Dekretsentwurf zur finan-
ziellen Beteiligung des Kantons Freiburg an der Erneue-
rung der Freiburger Basisseilbahnen.

Die Botschaft ist wie folgt aufgebaut:

1. Notwendigkeit der Erneuerung

1.1 Hergang

1.2 Nationale und interkantonale Forderungen

*1.3 Anforderungen an die ausserordentliche Hilfe
durch den Tourismusförderungsfonds*

2. Touristische und wirtschaftliche Aspekte

*2.1 Übereinstimmung mit der kantonalen Tourismus-
strategie*

2.2 Wirtschaftliche Aspekte

3. Engagement der Regionen

4. Technische Aspekte der Projekte

4.1 La Berra

4.2 Charmey

4.3 Jaun

4.4 Moléson-sur-Gruyères

4.5 Schwarzsee

5. Rechtliche Aspekte und Finanzierung der Projekte

5.1 Konzept

5.2 Finanzierung

6. Erläuterungen zum Dekretsentwurf

7. Schlussfolgerungen

1. NOTWENDIGKEIT DER ERNEUERUNG

1.1 Hergang

Die Gesellschaften «Remontées Mécaniques La Berra SA» und «Sesselbahn und Skilifte Schwarzsee-Kaiseregg AG» wurden 1946 gegründet, die «Télécabine Charmey – Les Dents Vertes en Gruyère SA» 1961, die «Gruyères–Moléson–Vudalla SA» 1962 und die «Skilift Jaun AG» 1966.

Die Anlagen, die in Schwarzsee erneuert werden müssen (2 Skilifte), wurden 1956 und 1962 erbaut, die Anlage von Charmey 1962, die Anlagen von Moléson 1962 und 1963, die Anlage von La Berra 1975 und die von Jaun 1979 (siehe Beilage 1: heutige Anlagen).

Diese Anlagen bildeten nicht nur die Grundlage für die Entstehung der oben erwähnten Tourismusstationen, sondern auch für deren Entwicklung. Dazu gehören: Erhaltung und Aufschwung von Handel und Gewerbe, Bereitstellung eines beachtlichen Angebots in der Hotellerie und Parahotellerie, Ergänzung und Diversifizierung des Tourismusangebots durch weitere Freizeitanlagen (Schwimmbad, Thermalbad, Tennisplatz, Minigolf, Eisbahn, Rodelbahn usw.). Noch heute bilden sie das Rückgrat des gesamten Angebots der Freiburger Tourismusstationen.

1.2 Nationale und interkantonale Forderungen

Die Betriebsbewilligungen der betroffenen Anlagen stützen sich entweder auf das Bundesgesetz vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Seilbahngesetz, SebG; SR 743.01) oder auf das Konkordat vom 15. Oktober 1951 über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte (SGF 784.2). Zurzeit verfügen die Anlagen über Konzessionen des Bundes oder interkantonale Betriebskonzessionen mit folgenden Fristen, Erneuerungsbedingungen und Eigenschaften:

1.2.1 La Berra

- **Sesselbahn Le Brand–Plan des Gouilles:** Die Bundeskonzession läuft bis am 31. Mai 2014. Es handelt sich um eine langsame (2.3 m/s), nicht kuppelbare Zweier-Sesselbahn. Erfolgt der Umbau (Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes) erst nach Ablauf der Konzession, so würde die Bundeskonzession ihre Gültigkeit verlieren und nicht erneuert werden;
- **Skilift Gormanda:** Die interkantonale Konzession läuft bis am 31. Dezember 2009. Es handelt sich um eine lange Anlage in sehr steilem Gelände (über 50%), die in Form eines Skilifts nicht mehr akzeptiert wird. Die Konzessionsbehörde verlangt deshalb verschiedene mechanische Anpassungen. Diese betreffen die Ausrüstung der Berg- und Talstation sowie die Errichtung von Podesten auf den Stützen. Eine Verlängerung der geltenden Konzession sollte jedoch ohne diese Arbeiten gewährt werden, bis die Anlage ersetzt ist.

1.2.2 Charmey

- **Skilift Vounetz:** Die interkantonale Konzession läuft bis am 31. Dezember 2016. Es handelt sich um eine lange Anlage in sehr steilem Gelände (über 50%), die in Form eines Skilifts nicht mehr akzeptiert wird. Die Konzessionsbehörde verlangt deshalb verschiedene mechanische Anpassungen. Diese betreffen die Ausrüstung der Berg- und Talstation sowie die Errichtung von Podesten auf den Stützen. Eine Verlängerung der geltenden Konzession sollte jedoch ohne diese Arbeiten gewährt werden, bis die Anlage ersetzt ist.

1.2.3 Jaun

- **Skilift Gastlosen:** Die interkantonale Konzession läuft bis am 30. Dezember 2009. Es handelt sich um eine lange Anlage in sehr steilem Gelände (über 50%), die in Form eines Skilifts nicht mehr akzeptiert wird. Die Konzessionsbehörde verlangt deshalb verschiedene mechanische Anpassungen. Diese betreffen die Ausrüstung der Berg- und Talstation sowie die Errichtung von Podesten auf den Stützen. Eine Verlängerung der geltenden Konzession sollte jedoch ohne diese Arbeiten gewährt werden, bis die Anlage ersetzt ist.

1.2.4 Moléson-sur-Gruyères

- **Gondelbahn Plan-Francey–Moléson:** Die Bundeskonzession läuft bis am 31. Dezember 2011. Es handelt sich um eine Gondelbahn mit Kabinen, die 30 Personen pro Fahrt bzw. bis zu 400 Personen pro Stunde befördern kann. Erfolgt der Umbau (Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes) erst nach Ablauf

der Konzession, so würde die Bundeskonzession ihre Gültigkeit verlieren und nicht erneuert werden.

- **Skilift Les Joux–Plan-Francy:** Die interkantonale Konzession läuft bis am 31. Dezember 2009. Es handelt sich um eine Anlage in sehr steilem Gelände (über 50%), die in Form eines Skilifts nicht mehr akzeptiert wird. Die Konzessionsbehörde verlangt deshalb verschiedene mechanische Anpassungen. Diese betreffen die Ausrüstung der Berg- und Talstation sowie die Errichtung von Podesten auf den Stützen. Eine Verlängerung der geltenden Konzession sollte jedoch ohne diese Arbeiten gewährt werden, bis die Anlage ersetzt ist.

1.2.5 Schwarzsee

- **Skilifte Seeligrat I und II:** Die interkantonalen Konzessionen laufen bis am 30. Juni 2011. Es handelt sich um Anlagen in steilem Gelände, die in Form eines Skilifts nicht mehr akzeptiert werden. Die Konzessionsbehörde verlangt deshalb verschiedene mechanische Anpassungen. Diese betreffen die Ausrüstung der Berg- und Talstation sowie die Errichtung von Podesten auf den Stützen. Eine Verlängerung der geltenden Konzession sollte jedoch ohne diese Arbeiten gewährt werden, bis die Anlage ersetzt ist.

1.2.6 Schlussfolgerung

Angeht den Zustand der Anlagen und der erforderlichen Arbeiten, um sie weiter betreiben zu können, scheint auf Anhieb festzustehen, dass die betroffenen Anlagen sowohl aus technischen wie auch aus finanziellen Gründen ersetzt werden müssen. Die Anlagen mit einer Betriebsbewilligung gestützt auf eine Bundeskonzession (Sesselbahn La Berra und Gondelbahn Moléson) können nicht weiter betrieben werden, wenn sie nicht bis Ablauf der Konzession ersetzt worden sind, das heisst bis zum 31. Dezember 2011 (Moléson) bzw. bis zum 31. Mai 2014 (La Berra). Was hingegen die Anlagen mit einer interkantonalen Konzession betrifft, ist eine zeitlich befristete Verlängerung bis zum Ersatz der Anlage möglich, ohne die verlangten Arbeiten – oder zumindest ohne den Grossteil dieser Arbeiten – ausführen zu müssen. Werden nur Sanierungsarbeiten an den bestehenden Skiliften durchgeführt (Ausrüstung der Berg- und Talstationen, Anbringen von Podesten usw.), statt die gesamte Anlage ersetzt, hätte dies einzig zur Folge, dass Konzessionen von Anlagen verlängert werden, die den heutigen Standards nicht mehr genügen.

Übersicht: Ablauf der Konzessionen:

Jahr/ Gebiet	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- Francy					
Schwarz- see			30.06 Seeli- grat					

	Bundeskonzession
	Interkantonale Konzession, verlängerbar

1.3 Anforderungen an die ausserordentliche Hilfe durch den Tourismusförderungsfonds

Gemäss Artikel 54 des Gesetzes vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; SGF 951.1) können nur Anlagen von allgemeinem Interesse und von kantonalen Bedeutung, deren Stilllegung die Tourismusbranche der betroffenen Region gefährden würde, durch eine ausserordentliche Hilfe des Tourismusförderungsfonds (TFF) unterstützt werden. Als Objekte von allgemeinem Interesse und grosser Bedeutung für die kantonale Tourismuswirtschaft gelten Objekte, deren Verschwinden nach Meinung von Sachverständigen einen beachtlichen und dauerhaften Einfluss auf die gesamte Wettbewerbsfähigkeit des Freiburger Tourismusangebots hat (Art. 74 des Reglements vom 21. Februar 2006 über den Tourismus; TR; SGF 951.11).

Der Verwaltungsausschuss des TFF stützte sich bei der Prüfung der Beitragsgesuche folglich auf diese Grundsätze, um zu entscheiden, inwieweit der Fonds zugunsten dieser Anlagen genutzt werden kann. Der Ausschuss hat deshalb auch von Anfang an alle Projektpunkte ausgeklammert, die über das Kriterium der absoluten Notwendigkeit zur Erhaltung der Anlagen hinausgingen.

Er hat in diesem Seilbahnerneuerungspaket nicht nur die kantonalen Tourismusschwerpunkte im Sinne des kantonalen Richtplans (Charmey, Moléson und Schwarzsee) berücksichtigt, sondern auch die regionalen Tourismusschwerpunkte (La Berra und Jaun), da der Grosse Rat im Tourismusgesetz vom 13. Oktober 2005 eine entsprechende Ergänzung eingefügt hat. Aufgrund einer allgemeinen Einschätzung der Freiburger Tourismusbranche gelangte der Ausschuss zur Überzeugung, dass die Erneuerung der Anlagen für ein attraktives Tourismusangebot und folglich für den Fortbestand dieser Tourismusstationen unerlässlich ist.

Bei seiner Einschätzung hat der Verwaltungsausschuss des TFF auch die ordentliche Hilfe im Sinne von Artikel 51 TG und Folgende berücksichtigt, die den Investoren von Anlagen gewährt werden kann, die den strengen Kriterien für die Gewährung der ausserordentlichen Hil-

fe nicht genügen. Gerade für den kantonalen Tourismusschwerpunkt Châtel-Saint-Denis / Les Paccots wurde von den Seilbahngesellschaften «Monte-Pente de Corbettaz SA» und «Skilifts Rathvel SA» beim TFF kein Gesuch eingereicht, das mit der ausserordentlichen Hilfe kompatibel ist.

2. TOURISTISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE

2.1 Übereinstimmung mit der kantonalen Tourismusstrategie

Der Freiburger Tourismusverband (FTV) ist zurzeit daran, eine umfassende Denkarbeit unter der Bezeichnung «Vision 2030» abzuschliessen. Die Arbeit, die unter der Leitung von Prof. Dr. Thomas Steiner, Direktor der Schweizerischen Tourismusfachschule in Sierre, erstellt wurde, hat zum Ziel, dem Kanton eine Strategie für die Entwicklung der Freiburger Tourismusbranche zu liefern, um diesen Bereich zu modernisieren, seine Qualität zu verbessern und die Wertschöpfung auf diesem Gebiet deutlich zu steigern.

Was den Schlüsselbereich der touristischen Verkehrsmittel betrifft, so befasst sich ein strategisches Ziel speziell mit den Seilbahnen. Unter Berücksichtigung einer kurz-, mittel- und langfristigen Perspektive lautet das Ziel wie folgt: *«Die schrittweise Umwandlung der Freiburger Skigebiete zu Sommertourismusstationen fördern und gleichzeitig die Erneuerung und den Fortbestand des Angebots von kantonalen Bedeutung sicherstellen».*

Das Programm der Freiburger Seilbahngesellschaften zur Erneuerung ihrer wichtigsten Anlagen bis 2015 stimmt vollkommen mit dem Grundgedanken von «Vision 2030» überein. Ausserdem entspricht das Programm den erklärten Absichten, eine Modernisierung durchzuführen, die sich in Richtung eines verstärkten Sommertourismusangebots bewegt.

2.2 Wirtschaftliche Aspekte

Im Hinblick auf die anstehenden Entscheidungen hat der TFF eine Studie über die Folgen einer Nichterneuerung der wichtigsten Seilbahnen in den Gebieten La Berra, Charmey, Jaun, Moléson und Schwarzsee in Auftrag gegeben. Der Auftrag wurde Maurice Levrat, Professor am KMU-Institut der Hochschule für Wirtschaft Freiburg (HSW-FR) erteilt, der seinen Bericht am 15. Mai 2008 vorlegte. Die Studie mit dem Titel *«L'impact socio-économique régional résultant du non renouvellement des remontées mécaniques dans cinq stations des Préalpes fribourgeoises»* berücksichtigt sowohl die Analysen von Professor Francis Scherly von Interconsulting im Rahmen der Erneuerung der Betriebsbewilligungen für die Seilbahnen von Charmey und Moléson aus dem Jahre 1993 (Freiburger Tourismus und wirtschaftliche Bedeutung der Seilbahnen im Greyerzerland), als auch die Arbeiten des Instituts Wirtschaft und Tourismus der Walliser Fachhochschule von 1994 (*«Analyse financière et économique des remontées mécaniques de Fribourg»*) und von 2007 (*«Partenariat entre les agglomérations, les Préalpes et les Alpes pour la promotion de la relève des skieurs»*).

Die Schlussfolgerungen der Studie von Professor Levrat sind eindeutig: Die Erhaltung der Anlagen ist für die

regionale Wirtschaft von entscheidender Bedeutung, und dies nicht nur für die Aufrechterhaltung ihres heutigen Entwicklungsstands, sondern auch für ihre künftige Entwicklung. Die Erhaltung ist ohne eine massive finanzielle Beihilfe der öffentlichen Hand undenkbar. Diese Schlussfolgerungen stehen auch im Einklang mit dem ausdrücklichen Entscheid des Grossen Rats, den er anlässlich der Debatten zur Verabschiedung des Tourismusetzes gefasst hat, nämlich die regionalen Tourismusschwerpunkte ebenfalls in den Genuss der ausserordentlichen Hilfe kommen zu lassen.

Aus der Studie gehen ausserdem folgende Punkte hervor:

- Der Schaden wäre grösser als der Nutzen, falls nur die Seilbahnen der wichtigsten Tourismusstationen erneuert werden. In diesem Punkt geht der Experte mit dem kantonalen Richtplan einig, der in einem besonderen Kapitel Folgendes erwähnt: Die kantonale Politik zielt darauf ab, eine umweltgerechte Ausübung des Skisports sicherzustellen, die Rücksicht auf Natur und Landschaft nimmt, und für die Erhaltung und Verbesserung des bestehenden Angebots an touristischen Transportanlagen in den bestehenden Skigebieten zu sorgen;
- Künftig werden die Berggebiete wahrscheinlich vermehrt als Erholungsgebiete genutzt werden. Die Tourismusspezialisten kündigen nämlich an, dass sehr wahrscheinlich der Kurtourismus des 19. Jahrhunderts in den Alpen ein Comeback als «Wellnesstourismus» feiern wird. Die Entwicklung des Sommertourismus ist deshalb klar einer der wichtigsten Gründe, die neue Investitionen in den Voralpen rechtfertigen;
- Die Freiburger Tourismusstationen müssen ihren Markt definieren. Das Problem der Seilbahnunternehmen liegt nicht in erster Linie in ihrer Administration. Ihre Zukunft hängt insbesondere auch von den Marketinglösungen ab, das heisst, es muss abgeklärt werden, welche Angebote rentabel sind, bevor an die Ausgaben gedacht wird. Eine bessere Rentabilität wird als Erstes durch die Fähigkeit, mehr zu verkaufen, erreicht, das heisst, durch die Verbesserung des Angebots zwischen Mitte Mai und Mitte Oktober dank Seilbahnen, die das ganze Jahr genutzt werden können;
- Man darf davon ausgehen, dass die Seilbahnen von der Freiburger Bevölkerung als Annehmlichkeit und Teil ihrer Lebensqualität betrachtet werden, denn sie findet in der Nähe ihres Wohnorts Ausflugsmöglichkeiten zu vernünftigen Preisen. Folglich darf damit gerechnet werden, dass die Öffentlichkeit diese Investitionen unterstützen wird;
- Es ist wichtig, dass die Seilbahnunternehmen ein wahrhaftes gemeinsames Kommunikationskonzept aufstellen, denn es ist undenkbar, ohne entsprechende Anstrengungen so viel in die Erneuerung der Anlagen zu investieren. In diesem Punkt empfiehlt der Experte, ein Werbekonzept aufzustellen, das alle Wintersportgebiete abdeckt und das sich als ein strategisches Projekt zur regionalen Entwicklung präsentiert. Dieses Projekt sollte übrigens alle Kriterien erfüllen, die für die Gewährung von Bundeshilfen gestützt auf die neue Regionalpolitik (NRP) erforderlich sind;
- 48% der Freiburger Bevölkerung zwischen 14 und 69 Jahren benutzen die Freiburger Seilbahnen. Die Finanzhilfen des Kantons zugunsten der Freiburger Seilbahnen kommen somit einem grossen Bevölkerungsanteil zu Nutzen. Man kann davon ausgehen, dass ohne diese

Anlagen etwa 30% der Freiburgerinnen und Freiburger mit der Zeit auf den Wintersport verzichten würden, was nicht nur bei den verschiedenen Anbietern von Wintersportartikeln, sondern auch im Gastgewerbe zu Einkommensverlusten führen würde. Weitere negative Folgen wären eine Abnahme der Investitionen und ein Rückgang der Anzahl Arbeitsplätze. Abschliessend schätzt der Experte, dass als sofortige und direkte Folge mit einem jährlichen Einkommensverlust von etwa 17,2 Millionen Franken gerechnet werden müsste und längerfristig aufgrund des Schneeballeffekts mit etwa 27,8 Millionen Franken. Folglich ist die Erneuerung der Seilbahnanlagen unerlässlich.

3. ENGAGEMENT DER REGIONEN

Artikel 55 Abs. 2 TG sieht vor, dass die betroffenen regionalen Körperschaften und Gemeinden sich finanziell beteiligen müssen. Regionale Körperschaften und Gemeinden gelten als betroffen, wenn die Anlage, für die finanzielle Hilfe gewährt wird, für sie von wirtschaftlichem Interesse ist (Art. 75 Abs. 1 TR). Betrifft die Anlage mehrere Gemeinden, so beteiligen sich diese Gemeinden mit einem Betrag, der mindestens 35% des vom Fonds gewährten Betrags entspricht. Dies bedeutet konkret, dass die Gemeindeverbände (Association Régionale de la Gruyère für die Projekte La Berra, Charmey, Moléson und Jaun und der Gemeindeverband Region Sense für das Projekt Schwarzsee) für die Projekte auf ihrem Gebiet mindestens 17% der gesamten Investitionen übernehmen müssen. In diesem Fall wird der Beitrag der einzelnen Gemeinden von der zuständigen regionalen Instanz festgelegt; gibt es keine derartige Instanz, so wird der Beitrag nach dem Finanzkraftindex berechnet. Es gelten die Kriterien, die zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung in Kraft sind. Der Beitrag der Gemeinde, auf deren Gebiet sich die Anlage befindet, wird mindestens verdoppelt (Art. 75 Abs. 2 und 3 TR).

Wie bereits erwähnt sind zwei Regionen betroffen: das Greyerzerland (für die Tourismusstationen La Berra, Moléson, Charmey und Jaun) und das Semsland (für das Gebiet Schwarzsee). Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der Planung werden diese Regionen ab 2009 (Greyerz) und ab 2011 (Sense) zur Finanzierung der Projekte herangezogen werden. Das Ausmass ihrer finanziellen Beteiligung wird ihrem Gutdünken überlassen, muss aber dem gesetzlichen Mindestbetrag entsprechen (siehe Finanzierungsschema unter Punkt 5.2.1).

4. TECHNISCHE ASPEKTE DER PROJEKTE

Der Dekretsentwurf betrifft die Beteiligung des Kantons an einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft (GWG) nach dem Vorbild der «Télégruyère SA», die unter vergleichbaren Bedingungen bereits seit 1996 aktiv ist. Diese Gesellschaft wird beauftragt, die sechs neuen Anlagen – eine Gondelbahn und eine Sesselbahn in Moléson-sur-Gruyères sowie vier Sesselbahnen in La Berra, Charmey, Jaun und Schwarzsee – zu errichten. Sie wird ausserdem Eigentümerin dieser Anlagen sein.

Gegenüber der heutigen Situation werden die neuen Anlagen den Komfort und die Attraktivität beachtlich steigern, die Fahrdauer verkürzen und so eine deutlich höhere Abfertigungsleistung aufweisen. Ausserdem bieten die neuen Anlagen zusätzliche Betriebsmöglichkeiten bei

ungünstigen Schneeverhältnissen und insbesondere auch für Sommeraktivitäten. Darüber hinaus muss weniger Aufwand für die Präparierung der Skiliftspuren betrieben werden.

4.1 La Berra

4.1.1 Objekt

Nach Prüfung der verschiedenen Vor- und Nachteile eines Ersatzes des heutigen Sessellifts – und angesichts der Dringlichkeit eines Ausbaus dieser Station und der topografischen Lage – ist vorgesehen, eine kuppelbare Sesselbahn nicht nur als Ersatz der aktuellen Sesselbahn, sondern auch des Skilifts Gormanda zu bauen. Diese soll folgende Eigenschaften aufweisen:

- Strecke: neu, verbindet auf direktem Weg Le Brand mit dem Gipfel von La Berra mit einer Zwischenstation
- Länge: 2180 m
- Anzahl Fahrzeuge: etwa 90 Sessel zu 4 Plätzen
- Anzahl Stützen: 19
- Dauer der Fahrt: 7 Minuten 15 Sekunden
- Abfertigung: 1800 Personen pro Stunde
- Talstation: 1060 m ü. M.
- Bergstation: 1635 m ü. M.

4.1.2 Zeitplan

- Dauer der Arbeiten: 2012–2014
- Inbetriebnahme: 2014

Die heutigen Anlagen bleiben in Betrieb, bis die neue Anlage fertig gestellt ist, wobei für den Skilift Gormanda eine vorübergehende Verlängerung der aktuellen Konzession benötigt wird.

4.1.3 Anrechenbare Kosten

Gemäss den Kostenvoranschlägen für die Gebäude und den Angeboten für die elektro-mechanischen Anlagen, nach Abzug der Kosten für Ausstattungen, die vom TFF nicht übernommen werden: 10 716 000 Franken inkl. MWST vor Abzug des erwarteten Rabatts auf den Gesamtbetrag der Aufträge (siehe Punkt 5.2.1).

4.2 Charmey

4.2.1 Objekt

Nach Prüfung der verschiedenen Vor- und Nachteile eines Ersatzes des Skilifts – und unter Berücksichtigung der topografischen Lage – ist vorgesehen, eine kuppelbare Sesselbahn mit den folgenden Eigenschaften zu bauen:

- Strecke: neu
- Länge: 1738 m
- Anzahl Fahrzeuge: 73 Sessel zu 4 Plätzen
- Anzahl Stützen: 16
- Dauer der Fahrt: 5 Minuten 47 Sekunden
- Abfertigung: 1400 Personen pro Stunde
- Talstation: 1170 m ü. M.
- Bergstation: 1615 m. ü. M.

4.2.2 Zeitplan

- Dauer der Arbeiten: 2012–2014
- Inbetriebnahme: 2014

Die heutige Anlage bleibt bis zur Fertigstellung der neuen Anlage in Betrieb.

4.2.3 Anrechenbare Kosten

Gemäss den Kostenvoranschlägen für die Gebäude und den Angeboten für die elektro-mechanischen Anlagen, nach Abzug der Kosten für Ausstattungen, die vom TFF nicht übernommen werden: 8 838 000 Franken inkl. MWST vor Abzug des erwarteten Rabatts auf den Gesamtbetrag der Aufträge (siehe Punkt 5.2.1).

4.3 Jaun

4.3.1 Objekt

Nach Prüfung der verschiedenen Vor- und Nachteile eines Ersatzes des Skilifts – und unter Berücksichtigung der topografischen Lage – ist vorgesehen, eine kuppelbare Sesselbahn vom Fuss des Skigebiets aus mit den folgenden Eigenschaften zu bauen:

- Strecke: neu
- Länge: 1628 m
- Anzahl Fahrzeuge: 69 Sessel zu 4 Plätzen
- Anzahl Stützen: 13
- Dauer der Fahrt: 5 Minuten 25 Sekunden
- Abfertigung: 1400 Personen pro Stunde
- Talstation: 1024 m ü. M.
- Bergstation: 1573 m ü. M.

4.3.2 Zeitplan

- Dauer der Arbeiten: 2012–2014
- Inbetriebnahme: 2014

Die heutige Anlage bleibt dank einer vorübergehenden Verlängerung der aktuellen Konzession in Betrieb, bis die neue Anlage fertig gestellt ist.

4.3.3 Anrechenbare Kosten

Gemäss den Kostenvoranschlägen für die Gebäude und den Angeboten für die elektro-mechanischen Anlagen, nach Abzug der Kosten für Ausstattungen, die vom TFF nicht übernommen werden: 8 646 000 Franken inkl. MWST vor Abzug des erwarteten Rabatts auf den Gesamtbetrag der Aufträge (siehe Punkt 5.2.1).

4.4 Moléson-sur-Gruyères

4.4.1 Objekte

Nach Prüfung verschiedener Varianten wurde beschlossen, zwei neue Anlagen zu bauen, und zwar eine Gondelbahn (Plan-Francey–Moléson) und eine Sesselbahn mit festen Klammern (Les Joux–Plan-Francey) mit folgenden Eigenschaften:

Gondelbahn (Plan-Francey–Moléson)

- Strecke: unverändert mit Ausnahme der Bergstation, die um einige Meter verschoben wird
- Länge: 1096 m
- Anzahl Fahrzeuge: 2 Kabinen zu 60 Plätzen
- Anzahl Stützen: 1
- Dauer der Fahrt: 2 Minuten 17 Sekunden
- Abfertigung: 765 Personen pro Stunde
- Talstation: 1518 m ü. M.
- Bergstation: 1977 m ü. M.

Sesselbahn (Les Joux–Plan-Francey)

- Strecke: neu
- Länge: 813 m
- Anzahl Fahrzeuge: 53 Sessel zu 4 Plätzen
- Anzahl Stützen: 9
- Dauer der Fahrt: 5 Minuten 12 Sekunden
- Abfertigung: 1200 Personen pro Stunde
- Talstation: 1271 m ü. M.
- Bergstation: 1520 m ü. M.

4.4.2 Zeitplan

Gondelbahn (Plan-Francey–Moléson)

- Dauer der Arbeiten: 2009–2011
- Inbetriebnahme: 2011

Die heutige Anlage bleibt bis 2011 in Betrieb. Der Betriebsunterbruch wird damit auf ein Minimum beschränkt.

Sesselbahn (Les Joux–Plan-Francey)

- Dauer der Arbeiten: 2014–2015
- Inbetriebnahme: 2015

Die heutige Anlage bleibt dank einer vorübergehenden Verlängerung der aktuellen Konzession in Betrieb, bis die neue Anlage fertig gestellt ist.

4.4.3 Anrechenbare Kosten

Gemäss den Kostenvoranschlägen für die Gebäude und den Angeboten für die elektro-mechanischen Anlagen, nach Abzug der Kosten für Ausstattungen, die vom TFF nicht übernommen werden: 14 987 000 Franken inkl. MWST für die Gondelbahn (Plan-Francey–Moléson) und 3 893 000 Franken inkl. MWST für die Sesselbahn (Les Joux–Plan-Francey) vor Abzug des erwarteten Rabatts auf den Gesamtbetrag der Aufträge (siehe Punkt 5.2.1).

4.5 Schwarzsee

4.5.1 Objekt

Nach Prüfung der verschiedenen Vor- und Nachteile eines Ersatzes der beiden Skilifte vom Kaiseregg – und unter Berücksichtigung der topografischen Lage – ist vorgesehen, eine kuppelbare Sesselbahn mit den folgenden Eigenschaften zu bauen:

- Strecke: unverändert
- Länge: 1224 m
- Anzahl Fahrzeuge: 55 Sessel zu 4 Plätzen
- Anzahl Stützen: 10
- Dauer der Fahrt: 4 Minuten
- Abfertigung: 1500 Personen pro Stunde
- Talstation: 1358 m ü. M.
- Bergstation: 1551 m ü. M.

4.5.2 Zeitplan

- Dauer der Arbeiten: 2012–2014
- Inbetriebnahme: 2014

Die heutige Anlage bleibt dank einer vorübergehenden Verlängerung der aktuellen Konzession in Betrieb, bis die neue Anlage fertig gestellt ist.

4.5.3 Anrechenbare Kosten

Gemäss den Kostenvoranschlägen für die Gebäude und den Angeboten für die elektro-mechanischen Anlagen, nach Abzug der Kosten für Ausstattungen, die vom TFF nicht übernommen werden: 7 078 000 Franken inkl. MWST vor Abzug des erwarteten Rabatts auf den Gesamtbetrag der Aufträge (siehe Punkt 5.2.1).

Zusammenfassung der Realisierungsetappen (Übersicht):

Gebiet	Objekt	Länge (m)	Höhe Bergstation (m)	Realisierung (Jahr)							
				2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
La Berra	Sesselbahn	2180	1635								
Charmey	Sesselbahn	1738	1615								
Jaun	Sesselbahn	1628	1573								
Moléson	Gondelbahn	1096	1977								
	Sesselbahn	813	1520								
Schwarzsee	Sesselbahn	1224	1551								

5. RECHTLICHE ASPEKTE UND FINANZIERUNG DER PROJEKTE

5.1 Konzept

Aufgrund des Ausmasses der Investitionen und der voraussichtlichen staatlichen Beteiligungen ist geplant, unter Beachtung der gesetzlichen Anforderungen eine neue gemischtwirtschaftliche Gesellschaft (GWG) zu gründen, die die neuen Anlagen bauen und als deren Eigentümerin auftreten wird. Eine Analyse hat ergeben, dass die ab 1996 für die erste Erneuerung der Basisanlagen von Charmey und Moléson errichtete Gesellschaft (Télégruyère SA) für die vorliegenden Projekte nicht mehr eingesetzt werden kann. Denn für verschiedene Forderungen, die sich aus diversen Darlehen der oben erwähnten Projektpartner zusammensetzen, wurden ihr Rangrücktritte zugestanden. Eine Kapitalaufstockung der Télégruyère SA im Hinblick auf die Durchführung des vorliegenden Projekts hätte zur Folge, dass in Anwendung von Artikel 725 des Obligationenrechts (OR; SR 220) die früheren Forderungen fällig werden. Die Errichtung einer neuen Gesellschaft lässt sich auch damit rechtfertigen, dass die Projekte zwei Regionen

betreffen und folglich die Verwaltungsräte nicht identisch sein können, da ihre Zusammensetzung von den Finanzpartnern der Projekte abhängt.

Der neuen Gesellschaft werden deshalb die bestehenden Basisanlagen sowie die Grundstücke und alle damit verbundenen dinglichen Rechte (Dienstbarkeiten, Baurechte usw.) unentgeltlich übertragen. Sie übernimmt die Funktion des Bauherrn.

Die heutigen Gesellschaften bleiben bestehen. Sie bleiben Eigentümer der übrigen Anlagen, werden Pächter der neuen und sorgen für den Betrieb des Ganzen.

Diese neue Organisationsform:

- garantiert die Finanzierung und den Fortbestand der Anlagen;
- bietet der öffentlichen Hand eine Kontrolle über den Betrieb, der jedoch weiterhin im Zuständigkeitsbereich der privaten Gesellschaften liegt;
- begünstigt grössenbedingte Kosteneinsparungen sowohl für die Investitionen als auch für den künftigen Betrieb;
- fördert eine vermehrte Zusammenarbeit zwischen den Tourismusstationen.

5.2 Finanzierung

5.2.1 Übersicht

Die Prüfung verschiedener Möglichkeiten hat ergeben, dass die ideale Lösung – unter Vorbehalt einer steuerlich günstigeren Variante – darin liegt, eine neue Aktiengesellschaft zu gründen, deren Kapital auf 100 000 Franken begrenzt ist und auf die verschiedenen Partner aufgeteilt wird. Die restlichen Investitionen von 51,850 Millionen Franken sollen gemäss den unten stehenden Modalitäten über Darlehen finanziert werden.

Die betroffenen Gesellschaften haben zu diesem Zweck den TFF herangezogen und ihm ein Gesuch nach dem folgenden Finanzplan unterbreitet:

Partner	%	Aktienkapital (Fr.)	Darlehen (Millionen Franken)
Kanton Freiburg	49	49 000	25,161
Regionen (Art. 55 Abs. 2 TG; Art. 75 Abs. 2 und 3 TR)	17	17 000	8,854
Seilbahngesellschaften (Anteil an den entsprechenden Investitionen)	34	34 000	17,835
TOTAL	100	100 000	51,850

Das vorliegende Finanzierungsschema ist das Resultat einer genauen Überprüfung der ursprünglich von den betroffenen Seilbahngesellschaften aufgestellten Kostenberechnungen. Zu diesem Zweck hat der Verwaltungsausschuss des TFF technische Experten beauftragt, die eine vertiefte Analyse der Projekte durchgeführt haben. Das Finanzierungsschema beinhaltet also bereits eine Reduktion der ursprünglichen Beträge, wobei die Kürzungen insbesondere Elemente betreffen, die das Kriterium der absoluten Notwendigkeit für die Erhaltung der Anlagen nicht erfüllen. Das Schema berücksichtigt ausserdem einen erwarteten Rabatt auf die Gesamtkosten der Aufträge, namentlich für die elektro-mechanischen Anlagen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, der GWG einen Betrag von 500 000 Franken für notarielle Handlungen, allfällige Grundstückkäufe und die Betreuung der Baustellen zwischen 2009 und 2015 zur Verfügung zu stellen. Diese Rücklagen werden einzig den Regionen und Seilbahngesellschaften in Rechnung gestellt, da diese Kosten nicht eng mit der Erhaltung der Anlagen verbunden sind. Dieser Betrag wird nach einem separaten Aufteilschlüssel finanziert (25% zulasten der Regionen und 75% zulasten der Seilbahngesellschaften), dies in Anlehnung an die vorgesehene Aufteilung der übrigen Kosten, an deren Finanzierung sich der Kanton beteiligt.

Die Beträge im obenstehenden Schema stellen also die im Jahr 2008 geschätzten anrechenbaren Projektkosten dar. Sie werden nach den im Kapitel 6 (Erläuterungen zum Dekretsentwurf) beschriebenen Modalitäten indexiert.

Der Finanzierungsplan beinhaltet keine allfälligen Drittbeteiligungen, die gegebenenfalls von der Beteiligung der Seilbahngesellschaften abgezogen werden, sofern die Gesellschaften diese Finanzierungsquellen für ihre Projekte selber einbringen. Der Anteil des Kantons am Aktienkapital (49 000 Franken) wird über die Budgetposition 3775/525.003 «Wertschriftenkäufe» finanziert.

5.2.2 Kostenübersicht

Gebiet	Verlangte Beträge	Korrigierte Beträge mit erwarteten Rabatten	Anteil Kanton (49%)	Anteil Regionen (17%)	Zulasten der Gesellschaften
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 (Gondelbahn)	15,277	14,238	6,976	2,421	4,841
Molésion (Sesselbahn)	3,893	3,698	1,812	0,629	1,257
Schwarzsee	7,095	6,724	3,295	1,143	2,286
Rücklagen (GWG)		0,500		0,125	0,375
TOTAL	58,743	51,950	25,210	8,871	17,869

Gerundet in Millionen Franken / korrigierte Beträge mit erwarteten Rabatten

5.2.3 Beteiligung des Kantons

A. Gesetzesbestimmungen

Vorgängig sind einige Bestimmungen des TG und seines Ausführungsreglements erwähnenswert.

Art. 54 Abs. 1 TG

Kann eine Anlage von allgemeinem Interesse und von kantonaler Bedeutung finanziell nicht mehr überleben und wird dadurch die Tourismusbranche der betroffenen Region gefährdet, so kann der Verwaltungsausschuss der Eigentümerin oder dem Eigentümer der Anlage eine ausserordentliche Hilfe gewähren.

Art. 74 TR

Als Objekte von allgemeinem Interesse und grosser Bedeutung für die kantonale Tourismuswirtschaft gelten Objekte:

- a) deren Verschwinden nach Meinung von Sachverständigen einen beachtlichen und dauerhaften Einfluss auf die gesamte Wettbewerbsfähigkeit des Freiburger Tourismusangebots hat und*
- b) die ohne besondere Beschränkungen zugänglich sind.*

Art. 48 Abs. 2 TG

Per Dekret können dem Fonds zusätzliche Beiträge bewilligt werden, um Objekte, die von grosser Bedeutung und von allgemeinem Interesse für die kantonale Tourismusbranche sind, zu finanzieren.

Art. 67 TR

Auf Antrag des Verwaltungsausschusses ersucht der Staatsrat um zusätzliche Beiträge nach Artikel 48 Abs. 2 des Gesetzes, wenn die Gewährung einer angemessenen Hilfe die verfügbaren Mittel des Fonds übersteigen oder seine Möglichkeiten zu späteren ordentlichen Beteiligungen beträchtlich gefährden würde.

Art. 57 Abs. 2 TG

Der Fonds beteiligt sich am Kapital der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft zu folgenden Bedingungen:

- a) Der Fonds darf sich höchstens zu 49% am Kapital beteiligen.*
- b) Das Kapital der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft ist mehrheitlich und im Verhältnis zu ihren Anteilen an der ausserordentlichen Hilfe im Eigentum des Fonds und der betroffenen regionalen Körperschaft.*

B. Entscheid des TFF

An seinen Sitzungen vom 3. Juli und 29. September 2008 hielt der TFF fest, dass die betreffenden Einrichtungen für den Aufschwung des Tourismus und damit der regionalen und kantonalen Wirtschaft bedeutungsvoll sind. Er beschloss daher, eine Finanzhilfe von 25,210 Millionen Franken bereitzustellen. Ein Teil dieser Finanzhilfen wird in Form einer Beteiligung von 49% am Aktienkapital der GWG gewährt (Art. 57 Abs. 2 Bst. a TG) und der übrige Teil in Form eines zinsfreien, bedingt rückzahlbaren Darlehens (Art. 56 Abs. 1 TG).

Der TFF beschloss (siehe Beilage 2), seine Hilfe namentlich zu den folgenden Bedingungen zu gewähren:

- Die geplanten Projekte werden vollständig und nach den vorgelegten Plänen realisiert;
- Nach Eröffnung eines Fonds für die Erneuerung der Anlagen werden jährliche Darlehensraten jedes Mal, wenn die Bilanz der GWG einen Nettogewinn aufweist, zurückgezahlt;
- Die Darlehen des TFF und der Partner werden sofort und vollständig gestützt auf Artikel 725 Abs. 2 OR im Rang nachgestellt;
- Der Grosse Rat beschliesst, den Kredit von 25,210 Millionen Franken zu gewähren;

- Nach dem Vorbild des Baukredits werden als Erstes die Eigenmittel der Seilbahnunternehmen zur Zahlung der anfänglichen Projektkosten aufgewendet;
- Die Seilbahnunternehmen erstellen ein gemeinsames Zusammenarbeits- und Marketingkonzept auf Kantonsebene, das die regionale Entwicklung zum Ziel hat und die Kriterien für die Gewährung von Bundeshilfen im Rahmen der NRP erfüllt.

C. Die gemischtwirtschaftliche Gesellschaft (GWG)

Die Funktion der GWG wird darin bestehen, die neuen Anlagen zu erstellen und sie an die bestehenden Seilbahngesellschaften zu verpachten. Für die Pachtbedingungen, die Kontrolle ihrer Erfüllung und die Erhaltung der neu erstellten Güter ist der Verwaltungsrat zuständig. Seine Zusammensetzung richtet sich nach der finanziellen Beteiligung der verschiedenen Partner. Wird ein Rat mit 11 Mitgliedern aufgestellt, könnte er sich etwa wie folgt zusammensetzen:

- 4 Vertreterinnen und Vertreter des Kantons;
- 2 Vertreterinnen und Vertreter der Regionen;
- 5 Vertreterinnen und Vertreter der Betriebsgesellschaften.

Für den Betrieb der neuen Anlagen handelt die GWG mit den Betriebsgesellschaften die Pachtbedingungen aus. Sie einigen sich auf einen Grundzins, der je nach erzieltm Umsatz erhöht werden kann: Dieser Pachtzins dient in erster Linie der Bildung des unter Punkt B erwähnten Erneuerungsfonds. Die Betriebskosten für die Anlagen der GWG – schwere Unterhaltsarbeiten, Schaden- und Haftpflichtversicherungen, Inspektions- und Kontrollkosten, Kosten für Verbesserungen usw. – gehen zulasten der Betriebsgesellschaften.

Die vorgeschlagene Struktur – Trennung zwischen Investitionsgesellschaft und Betriebsgesellschaften – verhindert, dass die Eigentümergesellschaft von allfälligen finanziellen Schwierigkeiten der Betriebsgesellschaften ebenfalls getroffen wird. Die GWG wird einzig die Aufgabe haben, die Anlagen zu bauen und zur Verfügung zu stellen. Sie wird aber immerhin in den Verwaltungsräten der einzelnen Betriebsgesellschaften vertreten sein.

6. ERLÄUTERUNGEN ZUM DEKRETSENTWURF

Artikel 1 bezieht sich auf die grundsätzliche Genehmigung einer Beteiligung des Kantons an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee. Diese Beteiligung wird nur dann ausgezahlt, wenn die Erneuerungsarbeiten nach den geplanten Modalitäten erfolgen, und zwar auch in finanzieller Hinsicht. Die Arbeiten an den einzelnen Projekten können daher erst begonnen werden, wenn die Beteiligungen der übrigen Partner bestätigt worden sind.

Die Beteiligung des Kantons wird durch Kredite der Position 3500/524.001 «Darlehen für die Erneuerung von Seilbahnen» der Voranschläge 2009 bis 2015 sichergestellt.

Die staatliche Hilfe erfolgt einerseits durch eine Beteiligung am Kapital der GWG in der Höhe von 49 000 Franken (d.h. 49% des Gesellschaftskapitals von 100 000 Franken) und andererseits durch ein bedingt rückzahlbares Darlehen von 25 161 000 Franken. Der Gesamtbetrag

der Finanzhilfen beträgt somit 25 210 000 Franken. Diese Aufteilung könnte jedoch im Rahmen des Gesamtbetrags noch geändert werden, falls eine höhere Beteiligung am Gesellschaftskapital in steuerlicher Hinsicht (namentlich MWST) günstiger ausfallen sollte. Gegebenenfalls würden die Darlehen um den gleichen Betrag gekürzt werden.

Die den verschiedenen Anlagen gewährten Beiträge werden indexiert. Der Staatsrat wird über eine Verordnung die Indexierungsregeln festlegen. Als Basis für die Indexierung wird der Oktober 2008 verwendet, der Monat, in dem die vorliegende Botschaft verabschiedet wurde. Dieses Datum wird auch damit gerechtfertigt, dass die meisten Kostenangaben bis 2008 gültig sind. Die Verordnung des Staatsrats wird namentlich festlegen, auf welchen Betrag sich die Indexierung beziehen wird und welcher Index herangezogen werden soll (Konumentenpreisindex, Baupreisindex der Schweiz oder des Espace Mittelland, Baupreisindex für Gebäude oder für den Strassenbau, Durchschnitt verschiedener Indizes). Ferner ist festzulegen, wie lange die Indexierung gilt und wann sie ausgezahlt wird. Diese Fragen müssen noch geprüft werden.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Ab 1960 wurden grosse Anstrengungen unternommen, um im Freiburgerland die für die touristische Entwicklung notwendigen Infrastrukturen aufzubauen: Diese Anstrengungen waren von entscheidender Bedeutung, damit das heutige Angebotsniveau erreicht werden konnte.

An dieser Entwicklung waren sowohl die privatwirtschaftlichen Kreise als auch die lokalen und kantonalen öffentlichen Körperschaften beteiligt: Der Tourismusförderungsfonds spielte dabei eine entscheidende Rolle.

Das Ergebnis ist erfreulich. Es gilt nun, einerseits das Erreichte zu bewahren und andererseits die Grundlagen für die künftige Entwicklung zu schaffen. Es herrscht nämlich allgemein Einigkeit darüber, dass der Kanton in der Tourismusbranche noch viel brachliegendes Potenzial hat. Die vom Kanton verlangte finanzielle Beteiligung ist in dieser Zukunftsperspektive zu sehen.

Was die in dieser Botschaft angeführten Investitionen betrifft, ist zu bedenken, dass dem Betrag von 25 Millionen Franken ein Auswahlverfahren zugrunde liegt, bei dem die technischen, finanziellen und touristischen Aspekte besonders sorgfältig ausgelotet wurden. Da die Beteiligung bereits möglichst tief angesetzt wurde, kann sie nicht noch weiter reduziert werden. Auch trägt die vorgesehene Kostenaufteilung der finanziellen Kapazität der verschiedenen Partner Rechnung und entspricht einer gerechten Verteilung der von ihnen verlangten Aufwendungen. Schliesslich ist noch auf Artikel 55 Abs. 3 TG hinzuweisen, der wie folgt lautet: «Eine bestimmte Anlage kann nur einmal in fünfzehn Jahren in den Genuss einer ausserordentlichen Hilfe gelangen». Und: Die Wartefrist beginnt «ab dem Tag der vollständigen Auszahlung der gewährten Hilfe zu laufen» (Art. 76 TR).

Der Staatsrat ist sich bewusst, dass er dem Grossen Rat hier ein grosses Begehren vorlegt. Er ist jedoch davon überzeugt, dass es den wirtschaftlichen Herausforderungen entspricht. Eine Nichtbeteiligung hiesse für die betroffenen Tourismusstationen zweifellos, dass sie bald von der touristischen Bühne verschwinden würden, da sie

für ihre wichtigsten Anlagen keine Konzessionen mehr erhalten würden. Die wirtschaftlichen Folgen wären für den Kanton und die betroffenen Regionen bei weitem schwerwiegender und anhaltender als die verlangte Beteiligung.

Der Staatsrat lädt den Grossen Rat deshalb ein, den vorliegenden Dekretsentwurf zur finanziellen Beteiligung des Kantons Freiburg an der Erneuerung der Freiburger Seilbahnen anzunehmen.

Décret

du

**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**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu la loi du 13 octobre 2005 sur le tourisme;

Vu le règlement du 21 février 2006 sur le tourisme;

Vu le message du Conseil d'Etat du 28 octobre 2008;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

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 est approuvée.

Art. 2

¹ Un crédit d'engagement de 25 210 000 francs au maximum est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue du financement de cette participation.

Dekret

vom

**über eine finanzielle Beteiligung des Kantons Freiburg
an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra,
Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;

gestützt auf das Gesetz vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus;

gestützt auf das Reglement vom 21. Februar 2006 über den Tourismus;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 28. Oktober 2008;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Die finanzielle Beteiligung des Kantons Freiburg an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee wird genehmigt.

Art. 2

¹ Zur Finanzierung dieser Beteiligung wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von höchstens 25 210 000 Franken eröffnet.

² Il sera distribué de la manière suivante:

Station	Objet	Travaux	Distribution Fr. au maximum
La Berra	Télesiège en remplacement du télesiège «Le Brand–Plan-des-Gouilles» et du télési «Gormanda»	dès 2012	4 988 000.–
Charmey	Télesiège en remplacement du télési «Vounetz»	dès 2012	4 114 000.–
Jaun	Télesiège en remplacement du télési «Gastlosen»	dès 2012	4 025 000.–
Moléson	Téléphérique en remplacement du téléphérique «Plan-Francey–Moléson»	dès 2009	6 976 000.–
	Télesiège en remplacement du télési «Les Joux–Plan-Francey»	dès 2014	1 812 000.–
Schwarzsee	Télesiège en remplacement des deux téliskis «Seeligrat»	dès 2012	3 295 000.–

³ Les contributions indiquées à l’alinéa 2 seront indexées selon les modalités arrêtées par le Conseil d’Etat.

Art. 3

¹ Le financement de cette participation sera assuré par des crédits inscrits aux budgets des années 2009 à 2015, soit 25 161 000 francs sous la rubrique 3500/524.001 «Prêts pour le renouvellement des remontées mécaniques» et 49 000 francs sous la rubrique 3775/525.003 «Achats de titres».

² Est réservée une répartition différente de ces crédits.

³ La participation sera libérée en fonction des crédits budgétaires annuels alloués et sur la base d’un échelonnement qui tiendra compte des priorités, notamment celles qui sont liées à l’échéance des concessions d’exploitation.

⁴ Elle sera inscrite au bilan de l’Etat et amortie selon les dispositions de la loi sur les finances de l’Etat.

² Der Verpflichtungskredit wird wie folgt aufgeteilt:

Gebiet	Gegenstand	Arbeiten	Aufteilung max. Fr.
La Berra	Sesselbahn anstelle der Sesselbahn «Le Brand–Plan-des-Gouilles» und des Skilifts «Gormanda»	ab 2012	4 988 000.–
Charmey	Sesselbahn anstelle des Skilifts «Vounetz»	ab 2012	4 114 000.–
Jaun	Sesselbahn anstelle des Skilifts «Gastlosen»	ab 2012	4 025 000.–
Moléson	Gondelbahn anstelle der Gondelbahn «Plan-Francey–Moléson»	ab 2009	6 976 000.–
	Sesselbahn anstelle des Skilifts «Les Joux–Plan-Francey»	ab 2014	1 812 000.–
Schwarzsee	Sesselbahn anstelle der beiden Skilifte «Seeligrat»	ab 2012	3 295 000.–

³ Die unter Absatz 2 angegebenen Beiträge werden der Teuerung angepasst. Der Staatsrat legt die Einzelheiten fest.

Art. 3

¹ Die Beteiligung wird durch Kredite von insgesamt 25 161 000 Franken unter der Position 3500/524.001 «Darlehen für die Erneuerung von Seilbahnen» und durch Kredite von insgesamt 49 000 Franken unter der Position 3775/525.003 «Wertschriftenkäufe» der Voranschläge 2009 bis 2015 finanziert.

² Eine andere Aufteilung der Kredite bleibt vorbehalten.

³ Die Auszahlung der Beteiligung erfolgt entsprechend der jährlich gewährten Kredite und gestaffelt nach Prioritäten namentlich im Hinblick auf den Ablauf der Betriebskonzessionen.

⁴ Die Beteiligung wird in der Staatsbilanz aufgeführt und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 4

Le versement des contributions cantonales à la société d'économie mixte est subordonné aux conditions suivantes:

- a) la conclusion d'un contrat de prestations entre la société d'économie mixte propriétaire des installations et les sociétés d'exploitation;
- b) la garantie, sous la forme d'engagements financiers fermes, donnée à l'Etat par les régions et les sociétés d'exploitation que les parts de financement à la charge de ces dernières sont assurées;
- c) l'utilisation des parts de financement des régions et des sociétés d'exploitation préalablement à celle de la contribution allouée par l'Etat;
- d) l'engagement, de la part des sociétés d'exploitation, à établir dans le délai d'une année un concept de collaboration étendue et de promotion intégrant l'ensemble des stations de sports d'hiver, présenté comme un projet stratégique poursuivant un objectif de développement régional.

Art. 5

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.

Art. 4

Die Zahlung der kantonalen Beiträge an die gemischtwirtschaftliche Gesellschaft unterliegt folgenden Bedingungen:

- a) Die gemischtwirtschaftliche Gesellschaft als Eigentümerin der Anlagen schliesst mit den Betriebsunternehmen einen Leistungsvertrag ab.
- b) Die Regionen und Betriebsunternehmen garantieren dem Staat in Form fester finanzieller Verpflichtungen, dass ihr eigener Anteil an der Finanzierung sichergestellt ist.
- c) Die Finanzierungsanteile der Regionen und Betriebsunternehmen werden verwendet, bevor die vom Staat gewährten Beiträge eingesetzt werden.
- d) Die Betriebsunternehmen verpflichten sich, innerhalb eines Jahres ein Konzept für eine erweiterte Zusammenarbeit zu erstellen, das auch eine gemeinsame Werbung für alle Wintersportgebiete vorsieht und das in Form eines strategischen Projekts zur regionalen Entwicklung präsentiert wird.

Art. 5

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.