ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Message 2026-DEEF-15

27 octobre 2026

—

Projet de décret relatif à la participation financière de l'Etat de Fribourg à la modification et au renouvellement des remontées mécaniques de base de La Berra et Schwarzsee

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet de décret relatif à la participation financière de l'Etat de Fribourg à la modification et au renouvellement des remontées mécaniques de base de La Berra et Schwarzsee

Table des matières

—

1 Bref rappel historique 3

2 Procédure et formes de soutien du Fonds d'équipement touristique 3

3 Inscription dans la stratégie de développement du tourisme fribourgeois 4

3.1 Quatre univers et un laboratoire du tourisme (axe 1) 5

3.2 Un tourisme durable, sur quatre saisons (axe 3) 5

3.3 Des conditions-cadres pour les produits et les événements, ainsi que les partenariats (axes 4, 5 et 6) 6

4 Nouveau projet de renouvellement 6

4.1 Télésiège de Riggisalp à Schwarzsee 6

4.1.1 Données techniques 7

4.1.2 Coût 8

5 Nouveau projet de modification d'une installation 9

5.1 Télémixte du Brand à La Berra 9

5.1.1 Données techniques 10

5.1.2 Coût 11

6 Projet de renouvellement annexe (hors décret) 11

6.1 Téléski/Bike « Ecole » à La Berra 11

6.1.1 Données techniques 12

6.1.2 Coût 12

7 Conditions à l'aide octroyée par le fonds d'équipement touristique 13

7.1 Viabilité et impact économique 13

7.1.1 Projet de Schwarzsee 13

7.1.2 Projets La Berra 13
7.2 Durabilité 14
7.2.1 Projet de Schwarzsee 14
7.2.2 Projets de La Berra 15
7.3 Test climat 15
8 Financement 16
8.1 Fonds d'équipement touristique 16
8.1.1 Projet de Schwarzsee 16
8.1.2 Projet de La Berra 16
8.2 Régions et RMF SA 17
8.3 Crédit demandé 17
9 Structure juridique 18
10 Décision du FET 18
11 Commentaires relatifs au projet de décret 19
12 Constitutionnalité, conformité au droit fédéral et eurocompatibilité 19
13 Répartition des tâches entre l'Etat et les communes 19
14 Conséquences en matière de personnel 20
15 Référendum 20
16 Conclusions 20

1 Bref rappel historique

En session de décembre 2008 (BGC décembre 2008, p. 2357ss et 2481ss), le Grand Conseil du canton de Fribourg acceptait, par 67 voix pour, 8 voix contre et 7 absentions, le décret du 28 octobre 2008 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. Par ce décret, il accordait un crédit global de 25 210 000 francs représentant le 49% de l'investissement total, pour le renouvellement de six installations de remontées mécaniques dans les stations des Préalpes fribourgeoises susmentionnées. Conformément au projet, le Grand Conseil validait également la création d'une société d'économie mixte, inscrite au Registre du commerce en janvier 2010, sous le nom de « Remontées mécaniques fribourgeoises SA » (ci-après : RMF SA), avec siège à Bulle. Cette société avait la charge de construire les nouvelles installations, dont elle devenait propriétaire, en coordination avec les sociétés de remontées mécaniques, conformément aux dispositions prévues par l'ancienne loi sur le tourisme (aLT ; RSF 951.1) sur le subventionnement de projets par le Fonds d'équipement touristique (art. 54ss aLT).

Les travaux de renouvellement des installations concernées ont eu lieu de manière échelonnée comme suit :

> 2011 : télésiège de Vounetz à Charmey, téléphérique du Moléson, télésiège du Kaiseregg au Lac-Noir et télésiège Gastlosen, à Jaun ;

> 2013 : télémixte du Brand à La Berra ;

> 2023 : télésiège des Joux à Plan-Francey à Moléson.

Il est encore à noter qu'à la suite de problèmes géologiques (glissement de la station aval), la construction du télésiège de Vounetz à Charmey a nécessité l'octroi, par le Grand Conseil, d'un crédit additionnel de 620 000 francs (BGC mars 2012, p. 489ss et 537ss).

Engagé dès le début des années 2010, le renouvellement des remontées mécaniques fribourgeoises a constitué une étape importante dans la modernisation de l'offre touristique cantonale. Grâce au soutien de l'Etat et des régions, des infrastructures vieillissantes et en fin de concession ont pu être remplacées par des installations plus performantes, plus sûres et mieux adaptées aux attentes de la clientèle.

Avec le recul, cet engagement a contribué à maintenir l'attractivité des domaines skiables fribourgeois et à consolider l'activité économique dans les régions des Préalpes. Il a soutenu l'emploi et généré des retombées pour l'hébergement, la restauration, le commerce et les entreprises locales. Les nouvelles installations ont également favorisé le développement progressif d'activités durant les autres saisons. L'investissement consenti par l'Etat a ainsi produit un effet de levier durable, tout en donnant aux stations une base plus solide pour poursuivre leur adaptation aux évolutions climatiques et touristiques.

2 Procédure et formes de soutien du Fonds d'équipement touristique

La nouvelle loi sur tourisme (LT ; RSF 951.1) entrée en vigueur le 1er janvier 2022 a pérennisé le Fonds d'équipement touristique (FET). Ce fonds, géré par l'Union Fribourgeoise du tourisme (ci-après : UFT) soutient la construction, le maintien et la rénovation d'équipements touristiques situés dans le canton. Selon l'article 40 de la LT, le fonds est alimenté par une contribution annuelle de l'Etat fixée par voie budgétaire d'au moins 500 000 francs, par une partie du produit des patentes conformément à la législation relative aux établissements publics, par le revenu de la taxe de séjour non utilisé en faveur des hôtes et par les intérêts du capital. Des versements supplémentaires au fonds peuvent être effectués par voie de décret.

Le fonds est géré par un comité de gestion composé actuellement de neuf membres, dont trois députés du Grand Conseil, la Préfète de la Sarine et le Trésorier d'Etat, tous nommés par le Conseil d'Etat, présidé par le conseiller d'Etat-Directeur en charge du tourisme.

Le projet soutenu doit présenter une viabilité économique, produire un effet positif sur la fréquentation ou les nuitées, respecter les principes du développement durable et ne pas relever des tâches ordinaires des collectivités publiques. L'aide dépend en outre des disponibilités du fonds et ne constitue pas un droit. Les travaux ne doivent pas commencer avant la décision du comité de gestion, sauf autorisation préalable expresse de celui-ci (art. 39ss LT).

La demande est déposée au moyen des formulaires et questionnaires disponibles sur la plateforme du secrétariat du FET. Elle doit être accompagnée de l'ensemble des pièces requises, notamment la présentation du projet, le budget d'investissement, le plan de financement, les éléments démontrant sa viabilité et son impact touristique ainsi que, lorsqu'elles sont nécessaires, les participations des collectivités publiques. Des expertises complémentaires peuvent être exigées. (art. 52 et 56 du règlement sur le tourisme ; RT ; RSF 951.11).

Trois catégories d'aides sont prévues :

> Projets de faible ampleur, pour un investissement total compris entre 500 000 francs et 5 millions de francs : l'aide s'élève à 9 % de l'investissement touristique de référence jusqu'à 2 millions de francs, puis diminue de 0,1 point par tranche supplémentaire de 200 000 francs.

> Projets de grande ampleur, pour un investissement supérieur à 5 millions de francs : l'aide représente 7,5 % de l'investissement touristique de référence, mais ne peut dépasser 1 million de francs.

> Projets d'importance cantonale et d'intérêt général, essentiels au développement du tourisme fribourgeois : l'aide est liée à la participation financière des régions et des communes concernées. Elle correspond au double de cette participation, dans la limite de 49 % des investissements totaux. Elle peut prendre la forme d'un prêt sans intérêt, conditionnellement remboursable. Un même équipement ne peut bénéficier de cette aide qu'une fois tous les quinze ans.

Seule la part spécifiquement touristique de l'investissement est prise en considération. Le versement peut intervenir en plusieurs tranches et suppose la conclusion d'une convention réglant le versement, le suivi des effets économiques et les éventuelles obligations de remboursement. La décision devient notamment caduque si les travaux ne commencent pas dans les deux ans dès la notification de l'octroi de l'aide, sauf prolongation accordée, ou si les justificatifs nécessaires ne sont pas produits dans l'année suivant la mise en exploitation. (art. 55 à 64 RT).

3 Inscription dans la stratégie de développement du tourisme fribourgeois

Au début de l'année 2024, le Conseil d'Etat a validé la Stratégie de développement du tourisme fribourgeois 2024–2030. Ce document de référence, articulé autour de douze axes, vise à coordonner l'action des différents acteurs du secteur et à renforcer le positionnement du canton, en tenant compte de l'évolution de la société, de la numérisation et des exigences du développement durable.

Ces axes sont les suivants :

1) Un positionnement sur quatre univers suisses distincts et l'identification de Fribourg comme laboratoire du tourisme ;
2) Une expérience unique et authentique, proche de l'habitant ;
3) Le développement d'un tourisme durable ;

4) La complémentarité et le développement des partenariats ;
5) La mise en place des conditions cadres pour créer et soutenir les produits ;
6) La mise en place des conditions cadres pour créer et soutenir les événements ;
7) Le développement de l'économie partagée ;
8) L'augmentation de l'offre hôtelière ;
9) Le développement de la parahôtellerie commerciale ;
10) La diversification des ressources financières ;
11) L'agilité des ressources humaines pour répondre aux besoins du visiteur ;
12) L'intégration forte des outils digitaux.

La demande d'un versement supplémentaire au Fonds d'équipement s'inscrit pleinement dans cette stratégie et vise le renouvellement du télésiège de Riggisalp à Schwarzsee et l'installation d'une station intermédiaire sur le télémixte du Brand à La Berra. Le renouvellement du téléski/Bike « école » de La Berra est également décrit dans le présent message. Il n'est toutefois pas inclus dans le présent décret, car il peut être financé par les contributions ordinaires au fonds, respectivement son solde.

Les remontées mécaniques des Préalpes fribourgeoises constituent l'infrastructure de base qui rend accessibles au public les sites, les produits et les événements que la stratégie entend développer. Plusieurs des axes de celle-ci, tels qu'énumérés ci-dessus, trouvent ici une concrétisation directe.

3.1 Quatre univers et un laboratoire du tourisme (axe 1)

Le premier axe de la stratégie positionne le tourisme fribourgeois sur quatre univers représentatifs de la diversité du territoire suisse : Montagnes, Lacs, Gastronomie et Histoire. Cette diversité, réunie sur un territoire de dimension restreinte, permet d'y explorer à petite échelle des innovations en matière de tourisme. Un laboratoire du tourisme, dédié à la recherche et au développement innovant du secteur, doit être mis en place à cet effet et constituer un élément fondamental du tourisme fribourgeois.

L'univers « Montagnes » repose pour l'essentiel sur les stations des Préalpes fribourgeoises, dont les remontées mécaniques constituent la porte d'entrée. Le renouvellement du télésiège de la Riggisalp et la modification du télémixte du Brand conditionnent directement la capacité du canton à faire vivre cet univers. Ces sites se prêtent en outre naturellement au croisement des univers promus par la stratégie : le Lac-Noir associe la montagne et le lac, tandis que les restaurants d'altitude desservis par les installations, à l'instar du Bärghuus à la Riggisalp ou du chalet de La Berra, et le patrimoine alpestre des Préalpes rattachent l'offre de montagne à l'univers « Gastronomie ».

Situées à moyenne altitude et à proximité des agglomérations de Fribourg, de Berne et de l'arc lémanique, les stations fribourgeoises sont par ailleurs parmi les premières confrontées aux effets du réchauffement climatique sur l'enneigement. Elles offrent de ce fait un terrain d'expérimentation privilégié pour la démarche de laboratoire voulue par la stratégie. Plusieurs éléments des projets présentés relèvent de cette logique : l'installation polyvalente du téléski/Bike « Ecole », utilisée l'hiver par les skieurs débutants et l'été par les vététistes grâce à des agrès interchangeables ; la nouvelle station intermédiaire du télémixte du Brand, qui permet de concilier l'ouverture printanière du domaine avec la protection de la zone de tranquillité du sommet ; ou encore le modèle de gouvernance partagée porté par RMF SA, qui réunit sous un même propriétaire les installations de base de cinq stations.

3.2 Un tourisme durable, sur quatre saisons (axe 3)

Selon son troisième axe, la stratégie inscrit le canton dans un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des prestataires et partenaires touristiques, de l'environnement et des habitants.

Les projets présentés répondent à cette orientation par leur conception même. Aucun d'entre eux n'est dédié exclusivement à l'exploitation hivernale : le nouveau télésiège de la Riggisalp sera ouvert en été aux piétons et, désormais, aux vététistes ; le téléski/Bike « Ecole » sera converti à la belle saison en « télé bike » desservant le Trail Center ; la station intermédiaire du télémixte du Brand permettra d'ouvrir le domaine de La Berra dès le mois d'avril, soit près de trois mois plus tôt qu'aujourd'hui. Cette désaisonnalisation répartit les recettes sur l'ensemble de l'année,

réduit la dépendance des exploitants aux conditions d'enneigement et contribue à transformer des emplois saisonniers en emplois à l'année.

Sur le plan environnemental, les projets privilégient l'adaptation d'infrastructures existantes plutôt que l'ouverture de nouveaux domaines, recourent à des technologies moins énergivores et moins bruyantes, telles que l'entraînement direct du télésiège de la Riggisalp, et canalisent les flux de visiteurs de manière à préserver les zones sensibles. Leur desserte par les transports publics favorise en outre la mobilité douce. Sur le plan social, ils pérennisent des espaces de loisirs de proximité accessibles à un large public, en particulier aux familles et aux écoles.

La stratégie prévoit l'élaboration d'un concept de tourisme durable et d'un cadre spécifique pour sa mise en œuvre. Dans l'attente de ces instruments, la durabilité des projets a été examinée au regard des exigences de l'art. 43 al. 1 let. c LT (cf. pt 7.2 ci-après).

3.3 Des conditions-cadres pour les produits et les événements, ainsi que les partenariats (axes 4, 5 et 6)

Les axes 5 et 6 de la stratégie confient aux entités touristiques un rôle essentiellement de coordination et de facilitation : les offres et les événements proprement dits sont réalisés par les prestataires locaux et internationaux, tandis que les organisations touristiques proposent des projets, mettent les acteurs en réseau, promeuvent et valorisent les produits et les événements.

Le mécanisme de soutien prévu par le présent décret repose sur la même répartition des rôles. L'Etat, par l'intermédiaire du FET, et les collectivités régionales et communales ne se substituent pas aux exploitants : ils contribuent à **la création de conditions-cadres, sous la forme d'une infrastructure de transport pérenne**, propriété de RMF SA et mise à la disposition des sociétés d'exploitation par voie de bail (art. 54 LT). Il appartient ensuite à ces dernières, avec les organisations touristiques régionales, de construire sur cette base les produits et les événements qui feront vivre les sites.

Les installations présentées en sont le support direct. En matière de produits, elles desservent les itinéraires VTT, dont l'offre est coordonnée à l'échelle cantonale, les sentiers de randonnée, les activités familiales et les restaurants d'altitude. En matière d'événements, la future piste de dual slalom de La Berra ou le domaine du Lac-Noir pourront accueillir des compétitions et des manifestations dont le rayonnement dépasse le cadre régional. Enfin, le partenariat réunissant l'Etat, les régions, les communes, RMF SA et les sociétés d'exploitation illustre concrètement l'axe 4 de la stratégie, consacré à la complémentarité et au développement des partenariats.

4 Nouveau projet de renouvellement

—

4.1 Télésiège de Riggisalp à Schwarzsee

La société Kaisereggbahnen Schwarzsee AG prévoit de remplacer l'actuel télésiège biplace de Riggisalp, construit en 1992, par un télésiège moderne. Le télésiège existant constitue l'élément central de la desserte touristique du domaine. Son remplacement est nécessaire afin de garantir, à long terme, une exploitation sûre et économiquement viable, ainsi que de pérenniser les infrastructures touristiques de Schwarzsee. Le télésiège actuel dessert le domaine skiable de la Riggisalp et fonctionne tout au long de l'année. À l'échéance de sa concession en 2032, l'installation existante aura atteint la fin de sa durée de vie technique, estimée à environ quarante ans. Le risque croissant de pannes et de perturbations représente un facteur critique, tant du point de vue opérationnel que financier. Cette installation constitue l'accès central et indispensable au restaurant Bärghuus ainsi qu'à la partie supérieure du domaine skiable. Elle revêt ainsi une importance déterminante pour l'exploitation de l'ensemble du site du Lac-Noir.



Riggisalp, 1992



Riggisalp, projet

Afin de garantir une exploitation fiable et pérenne, il est prévu de remplacer l'installation existante par un télésiège à six places. Cette nouvelle construction permettra de porter la capacité de transport maximale de 1 440 personnes par heure actuellement à environ 1 870 personnes par heure, renforçant ainsi l'attractivité et les performances globales du site. Outre l'installation de transport à câble proprement dite – comprenant les stations inférieure et supérieure ainsi que les pylônes –, des adaptations des installations annexes sont prévues afin d'assurer une exploitation sûre et efficace du nouvel équipement. Le périmètre du projet s'étend sur le territoire des communes de Jaun et de Planfayon.

Face aux changements climatiques, Kaisereggbahnen Schwarzsee AG oriente résolument sa stratégie vers une exploitation durable tout au long de l'année. Le remplacement de l'installation permettra d'assurer une exploitation fiable, sûre et conforme aux standards de qualité actuels, aussi bien durant la saison hivernale que pendant la saison estivale. Outre les skieurs et les piétons, les vététistes pourront désormais également bénéficier de l'installation durant l'été.

4.1.1 Données techniques

Le nouveau télésiège à six places présentera les principales caractéristiques techniques suivantes :

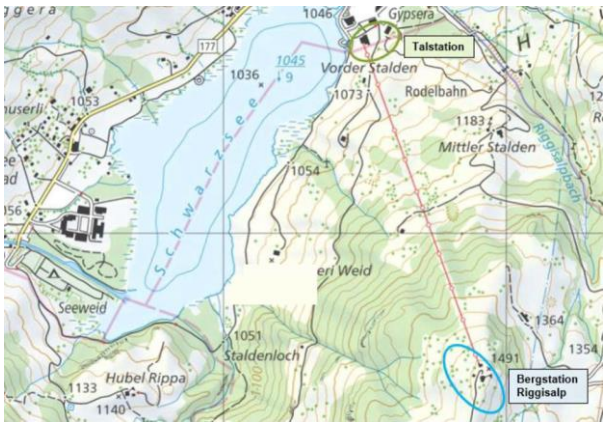
> nombre de sièges : 43 (110 sièges biplaces actuellement) ;

> capacité de transport : 1 870 personnes par heure (1 440 actuellement) ;

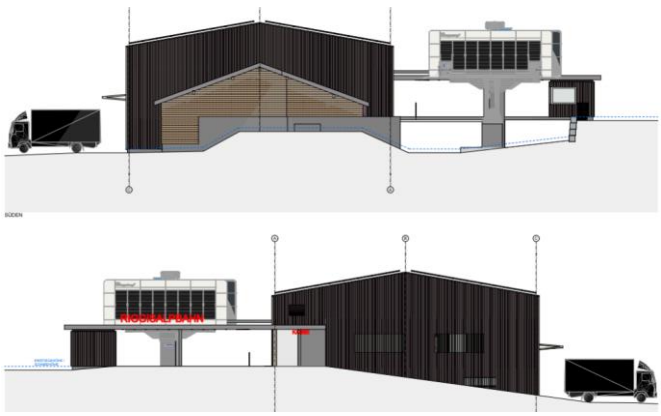
> durée du trajet : 4 minutes et 30 secondes ;

> vitesse maximale : 6 m/s, limitée à 4 m/s en été.

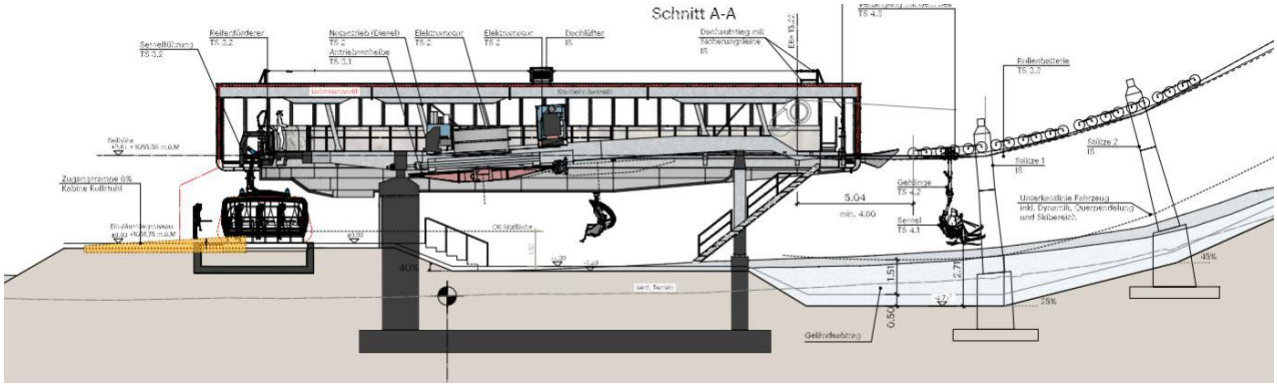
> Année de renouvellement : 2027



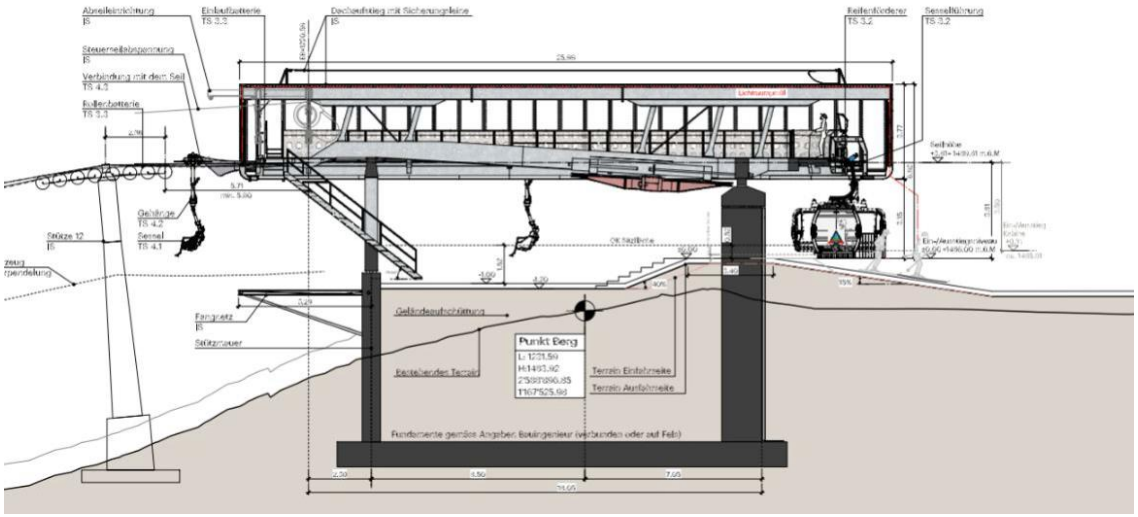
Plan de situation



Vue station aval (Nord et sud)



Coupe station aval



Coupe station amont

4.1.2 Coût

Le coût du projet s'établit à hauteur de 21 620 000 francs comme suit :

Domaine	Description	Coûts (en Fr.)
Aménagements extérieurs	Desserte	670 000
Station inférieure	Station inférieure avec garage pour les sièges	6 180 000
Télésiège	Electromécanique	11 110 000
Tracé	Ligne avec 13 pylones	860 000
Secteur supérieur	Station supérieure	920 000
Démantèlement	Suppression de l'ancienne installation	550 000
Divers	Expertises et autorisations	1 330 000
Total TTC		**21 620 000**

Ce coût inclut une réserve répartie par CFC d'un total de 1.27 millions de francs et la TVA, ainsi que le renchérissement à hauteur de 6% (2 ans à 3%).

Après examen du dossier, il s'avère cependant que le projet intègre des éléments non liés à la partie touristique de ce dernier, soit notamment des caisses, un local à ski, des toilettes publiques, une salle de pique-nique et des surfaces de stockage. Ces surfaces se situent principalement dans la station de départ du télésiège et leur construction ne peut par

conséquent pas faire l'objet d'une aide du FET conformément à l'article 57 RT, lequel prévoit que, lorsqu'une demande d'aide au Fonds concerne un objet dont seule une partie est globalement déterminée comme étant de caractère touristique, le comité du FET ne prend en compte que l'investissement s'y rapportant.

Dès lors et après avoir inventorié les surfaces consacrées uniquement à l'activité touristique, soit celles qui seront nécessaires à l'exploitation du télésiège, le coût subventionnable a été réduit au prorata des surfaces pouvant être prises en compte dans le cadre de la demande au FET. Le coût total du projet pouvant être retenu pour un subventionnement s'élève par conséquent à **18 500 000 francs**, montant qui inclut une réserve d'environ un million de francs et le renchérissement anticipé sur deux ans.

5 Nouveau projet de modification d'une installation

—

5.1 Télémixte du Brand à La Berra

La vision « Berra 2030 » élaborée par la Société de remontées mécanique (SRM) de La Berra vise à positionner la station comme une destination de référence en matière de tourisme durable et quatre saisons, en alliant accessibilité, innovation, sport et nature dans les Préalpes fribourgeoises. Ce projet ambitieux doit permettre à la destination de terminer sa transition quatre saisons entamée il y a une dizaine d'années.

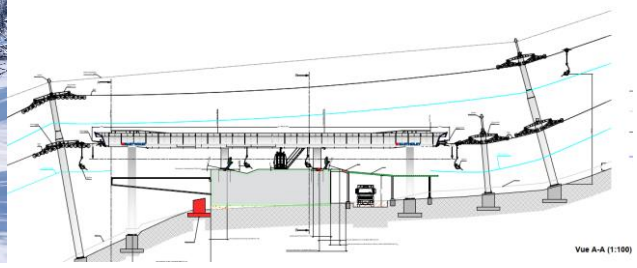
Au cœur du projet figure la construction d'une station intermédiaire sur la ligne du télémixte existant, mis en service en 2013. Cette nouvelle infrastructure permettra de desservir le domaine d'activité quatre saisons de manière plus rationnelle, réduisant l'affluence au sommet et favorisant une exploitation plus modulable du site, autant en été, dès le printemps (VTT) qu'en hiver (ski).

L'implantation du télémixte a marqué un tournant stratégique en permettant l'exploitation estivale du site et l'ouverture à de nouvelles clientèles. Dans ce cadre, des pistes de descente VTT ont été aménagées dès 2015 et viennent compléter les sentiers de randonnée et l'offre de restauration d'altitude. La construction d'une station intermédiaire sur la ligne du télémixte constitue l'élément central du projet « Berra 2030 ». Située à 1 233 m d'altitude, elle permettra d'ouvrir le domaine dès le printemps, ceci n'étant pas possible à ce jour car la zone de tranquillité (ZT) située à proximité du sommet de l'installation actuelle limite son ouverture au 1er juillet, réduisant ainsi de 3 mois la saison de « beau temps » qui s'étend du mois d'avril au mois d'octobre dans les Préalpes fribourgeoises. Cette installation permettra de mieux répartir les flux de visiteurs tout en préservant la tranquillité au sommet puisque l'accès ne sera permis, du mois d'avril au 30 juin, que jusqu'à hauteur de la station intermédiaire. Cette nouvelle zone d'activités accueillera plusieurs parcours VTT adaptés à tous les niveaux, un parc aventures dédié aux enfants, faisant de ce secteur un pôle « outdoor » attractif pour familles et sportifs. En hiver, la station intermédiaire assurera une exploitation optimale même lors de faibles enneigements, avec des pistes bleues et rouges sécurisées, idéales pour les cours et le ski familial.









L’adaptation de l’installation actuelle comprendra les éléments principaux suivants :

> La construction d’une nouvelle station intermédiaire unilatérale pour l’embarquement et le débarquement skieurs, piétons et vététistes ;

> La transformation de la ligne avec l’adjonction de 5 nouveaux pylônes ;

> L’ajout de consoles à skis sur les sièges pour la montée initiale.

> Le remplacement du câble ;

> L’adaptation partielle de la commande.

5.1.1 Données techniques

La nouvelle station intermédiaire du télémixte de La Berra présentera les principales caractéristiques techniques suivantes :

> Altitude station aval : 1044.1 m :

> Altitude station intermédiaire : 1233 m ;

> Altitude station amont : 1640 m ;

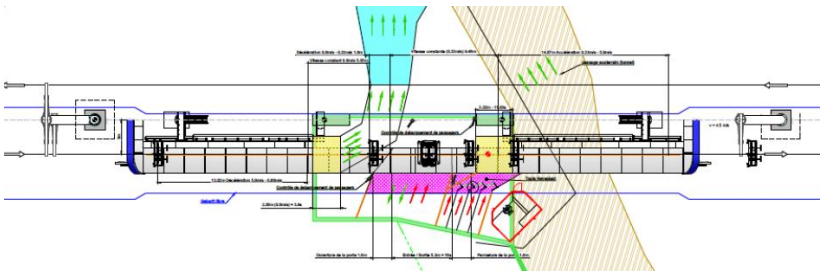
> Pylônes : 15 actuellement, 20 dès l’entrée en exploitation de la station intermédiaire ;

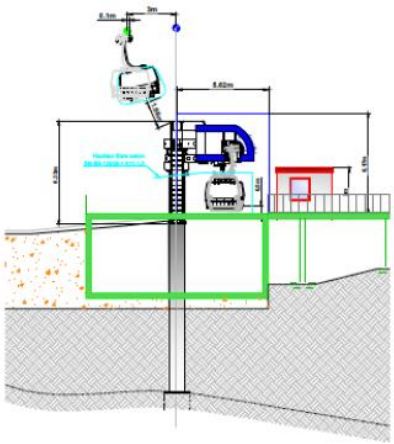
> Capacité de transport : 1320 Pers. /h (débit final) ;

> Vitesse d’exploitation : 4.5 m/s en ligne, 0.33-0.8 m/s en zone d’embarquement/débarquement.

> Nombre de véhicules : 80 sièges, 10 cabines

> Année de modification : 2027





5.1.2 Coût

Le coût du projet s'établit à hauteur de 7 050 000 francs comme suit (renchérissement compris) :

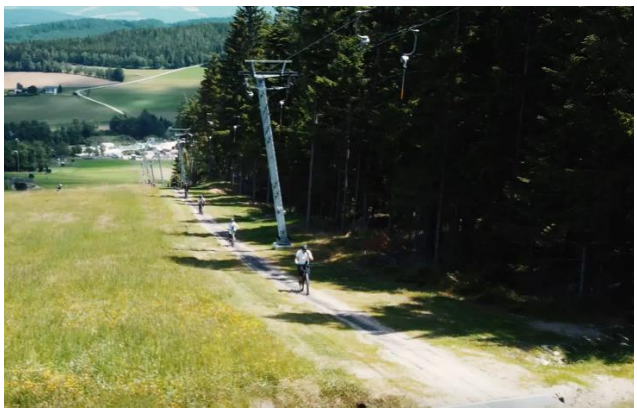
Domaine	Description	Coûts (en Fr.)
Aménagements	Coupe de bois, béton armé et aménagements	2 278 860
Station intermédiaire	Electromécanique remontée mécanique	3 881 709
Technique	Installations, électricité, CVS	226 655
Direction de projet	Rapports, suivi, autorisations	444 354
Réserves	Réserves constituées sur les offres	- 162 150
Divers	1%	68 315
Réserves	4.4%	312 257
Total TTC		**7 050 000**

6 Projet de renouvellement annexe (hors décret)

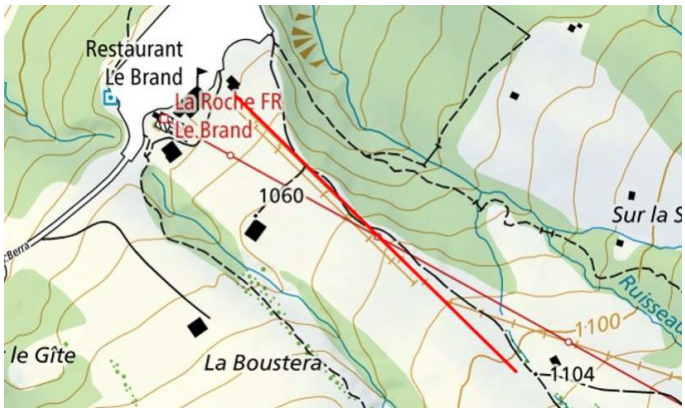
—

6.1 Téléski/Bike « Ecole » à La Berra

A la Berra et selon le projet déposé par La Société des remontées mécaniques de la Berra SA (SRM La Berra), le téléski « Ecole » qui se trouve au bas du domaine enneigé mécaniquement en cas de manque de neige naturelle, a été mis en service en 1985 (41 ans en 2026). Il ne correspond plus aux besoins en termes de débit pour des skieurs débutants. Il est planifié de démanteler ce téléski afin d'obtenir une largeur de piste supplémentaire sur la partie inférieure du domaine et de le remplacer par une nouvelle installation. Le téléski actuel sera raccourci avec une zone de débarquement au-dessus du Brand et son pylône d'angle sera supprimé. Le moteur à bagues sera remplacé par un moteur bobiné de nouvelle génération et sera doté d'une nouvelle commande qui permettra de régler la vitesse de l'installation en fonction des besoins des skieurs débutants et selon le niveau de ski de ceux-ci. Une fonction dite « Pas à Pas » sera intégrée à la commande ce qui permettra une mise en place et un déplacement des agrès de remorquage facilité. L'exploitation estivale avec des VTT sera possible grâce à la mise en place d'un système qui viendra se fixer en lieu et place des perches à sellette sur les agrès de remorquage. Le remplacement du téléski « Ecole » permettra ainsi de proposer une installation moderne et polyvalente. En hiver, la nouvelle installation augmentera la capacité pour les écoles et les débutants, réduisant les files d'attente. En été, l'infrastructure sera utilisée comme « télé bike » pour desservir directement le Trail Center et la future piste VTT de dual slalom.



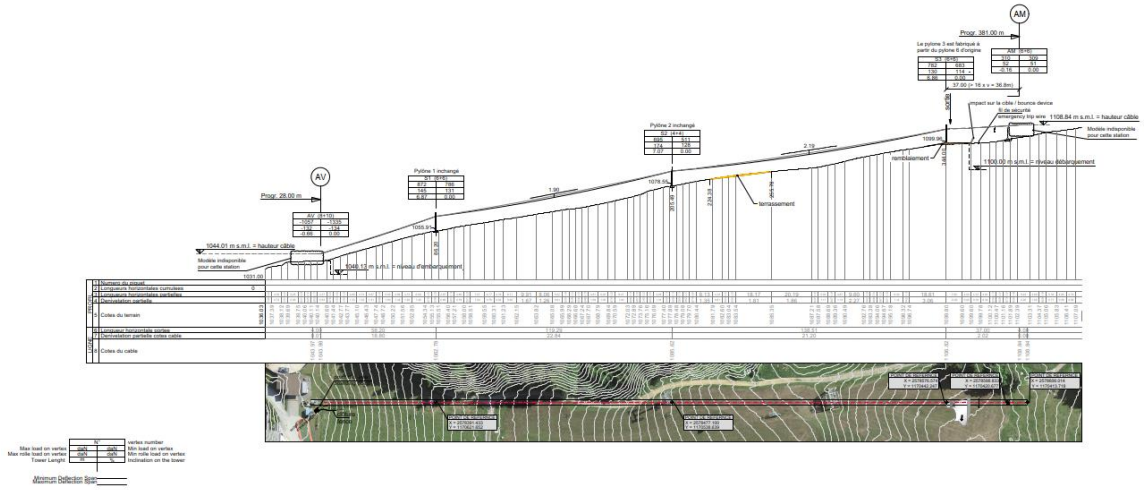
Téléski « Ecole » actuel



Profil du projet

6.1.1 Données techniques

> Nombre d'agrès : 40 (possibilité d'en ajouter 23 supplémentaires) ;
> Capacité de transport : 450 personnes par heure (jusqu'à 700 avec les agrès supplémentaires) ;
> Durée du trajet : 2 minutes et 20 secondes ;
> Vitesse maximale : 2.3 m/s
> Année de renouvellement : 2027



Profil en long du projet

6.1.2 Coût

Le coût du projet s'établit à hauteur de 571 000 francs comme suit :

Domaine	Description	Coûts (en Fr.)
Aménagements	Desserte Terrassement, béton armé et aménagements	143 233
Téléski	Electromécanique remontée mécanique	443 210
Direction de projet	Dimensionnement et suivi	14 642
Ancienne installation	Reprise par fournisseur	- 35 000
Réserves	Réserves constituées sur les offres	- 23 457
Divers	Expertises et autorisations	5 426
Réserves	4%	22 946
Total TTC		**571 000**

Si le Comité du FET devait entrer en matière pour le financement du renouvellement du Téléski/Bike « école », celui-ci pourrait être aisément couvert par le fonds, si bien qu'aucun financement pour cet objet n'est demandé par l'intermédiaire du présent décret. A ce titre, il est utile de préciser que la fortune actuelle du fonds s'élève à environ 6 millions de francs, avec des engagements à hauteur de près de 2 millions de francs pour ces 5 prochaines années.

La mention de ce renouvellement dans le présent message a pour seul objet d'offrir au Grand Conseil une vision complète du projet. Elle ne préjuge pas de la position du FET et n'emporte aucun engagement financier de l'Etat au-delà du crédit sollicité par le présent décret.

7 Conditions à l’aide octroyée par le fonds d’équipement touristique

Selon l’article 43 LT, l’aide du Fonds est possible, notamment à condition que :

> le projet ne ressort pas aux tâches ordinaires des collectivités publiques ;

> il soit démontré que le projet ait une viabilité et un impact économiques positifs sur le tourisme, notamment en termes de visiteurs, de nuitées ou de passages ;

> selon sa nature, le projet tienne compte de la durabilité, notamment sur l’angle économique, social et environnemental ;

> la ou les régions et communes intéressées accordent une participation aux projets pour lesquelles celle-ci est prévue par la loi.

En l’occurrence, il est notoire que l’exploitation de remontées mécaniques, l’entretien et la modification de ces dernières ne constituent pas une tâche publique.

7.1 Viabilité et impact économique

7.1.1 Projet de Schwarzsee

S’agissant de la viabilité et de l’impact économique du projet de Schwarzsee, le dossier déposé par Kaisereggbahnen Schwarzsee AG permet d’établir que cette condition est remplie.

Sur ce plan, le financement de la part assumée par Kaisereggbahnen Schwarzsee AG, à hauteur de 7,93 millions de francs, est assuré par des fonds propres et des prêts bancaires inscrits au budget d’investissement de la société, dont la situation financière est jugée solide. Une analyse externe indépendante, réalisée par conim ag en collaboration avec la Haute école de Lucerne, a examiné plusieurs scénarios de recettes tenant compte de la dépendance aux conditions météorologiques et d’enneigement. Elle démontre que les résultats opérationnels cumulés sur six exercices, compris entre 7,7 et 10,3 millions de francs selon le scénario retenu, permettent de couvrir de manière supportable les charges d’investissement, d’amortissement et d’exploitation liées au projet, sans recours à un soutien financier public au-delà de la contribution sollicitée.

Sur le plan de l’impact sur le tourisme, le projet est de nature à renforcer significativement l’attractivité du Lac Noir, pôle touristique d’importance cantonale. S’agissant des visiteurs, la fréquentation du site a progressé de 46 % sur les dix dernières années, la saison estivale enregistrant une croissance de 68 %, avec quatre étés records consécutifs depuis 2022/2023. S’agissant des passages, le remplacement du télésiège portera son débit maximal de 1 440 à environ 1 870 personnes par heure, améliorant sensiblement la capacité et la qualité d’exploitation, en particulier durant les périodes de pointe. L’impact attendu sur les nuitées dans la région découle de l’effet indirect escompté du renforcement de l’attractivité et de la fréquentation du site sur l’hébergement et les autres prestataires de la destination.

7.1.2 Projets La Berra

S’agissant de la viabilité et de l’impact économique des projets de La Berra, le dossier déposé par SRM La Berra SA permet d’établir que cette condition est remplie, tout en appelant certains points d’attention.

Sur le plan de la viabilité, la situation actuelle de la société justifie les projets : les exercices 2022/2023 et 2023/2024 se sont soldés par un EBIT négatif, avant un léger redressement en 2024/2025 (50 000 francs). Selon une étude du SECO, l’absence de développement estival structuré remettrait en cause la viabilité de la société à cesser à moyen terme, dans un horizon de 8 à 10 ans. Le développement « quatre saisons » proposé est ainsi présenté comme la condition pour le maintien de l’exploitation, et non comme un simple projet d’expansion.

Le financement du projet repose sur une répartition entre une subvention NPR déjà octroyée (290 000 francs à fonds perdu pour les phases d’étude, de conception et les petites infrastructures / 417 500 francs en prêt, pour les études de faisabilité liées aux remontées mécaniques, remboursé une fois le décret approuvé), le FET, l’Association régionale

de la Gruyère et la part propre de SRM La Berra SA. La société articule sa démonstration de viabilité à long terme sur une trajectoire de redressement progressif de sa rentabilité, avec un EBIT positif pour la saison 2030/2031, contre une moyenne quasi nulle sur les quatre derniers exercices.

Sur le plan de l'impact économique sur le tourisme, le dossier présente des projections chiffrées par grandeur :

> Passages : la société vise un socle minimal de 100 000 premiers passages par an comme condition de pérennité, et projette une augmentation de 37 500 premiers passages annuels, portant la fréquentation totale à environ 117 500 premiers passages à l'horizon 2030/2031, contre une moyenne actuelle de 81 000 ;

> Chiffre d'affaires : l'augmentation de fréquentation devrait se traduire par une hausse du chiffre d'affaires d'environ 1 million de francs, sans même intégrer les revenus additionnels attendus de la restauration et de l'hébergement (chalet de la Berra, Gîte d'Allières), volontairement exclus de ce calcul par prudence méthodologique ;

> Nuitées : le projet prévoit le développement d'une offre d'hébergement (Bike & Ski Hotel au Gîte d'Allières). Le dossier indique également que les revenus liés à la restauration et à l'hébergement vont également progresser avec l'allongement de la période d'ouverture.

Le dossier situe enfin ce projet dans une dynamique régionale et cantonale plus large : plusieurs stations voisines des Préalpes fribourgeoises engagent des investissements comparables et le développement du VTT constitue un élément central de la stratégie touristique du canton.

7.2 Durabilité

7.2.1 Projet de Schwarzsee

Conformément à l'art. 43 al. 1 let. c LT, le projet doit, selon sa nature, tenir compte de la durabilité sous ses trois angles (économique, social et environnemental). Le dossier déposé par Kaisereggbahnen Schwarzsee AG traite explicitement cette exigence.

Sur le plan économique, la nouvelle installation contribue à la durabilité de l'exploitation à plusieurs titres. La technologie d'entraînement direct, sans réducteur conventionnel, réduit la consommation d'énergie et l'usure mécanique, ce qui diminue les coûts d'entretien à long terme malgré l'entretien plus exigeant de certains composants de plus grande dimension. Le télésiège desservira par ailleurs un ensemble d'activités économiques dont il constitue l'infrastructure de base – gastronomie (restaurants Bärghuus et Gypsera, bars Gypsi et Hürlisboden), hébergement, et autres prestataires de la destination – ce qui inscrit le projet dans une logique de pérennisation de la valeur ajoutée touristique régionale plutôt que dans un simple renouvellement technique. La société emploie aujourd'hui 13 collaborateurs permanents (11,5 EPT), un apprenti mécatronicien de remontées mécaniques et 30 à 50 saisonniers selon la saison ; la sécurisation de l'exploitation à long terme, pour une durée de concession de 40 ans, contribue au maintien de ces emplois.

Sur le plan social, le dossier met en avant le rôle du Lac Noir comme espace de loisirs de proximité pour la région et la ville de Fribourg, avec un rayonnement jusqu'à l'agglomération bernoise. L'offre familiale (place de jeux, « Kinderland » prévu, luge sur rails, sentiers didactiques) et l'accessibilité de la destination pour un large public renforcent cette dimension. Le transfert de l'installation à RMF SA, à l'issue de la participation financière des pouvoirs publics, se présente comme un facteur de développement coordonné des infrastructures touristiques à l'échelle cantonale, impliquant une gouvernance partagée avec les autres remontées mécaniques du canton plutôt qu'une logique purement privée.

Sur le plan environnemental, les éléments concrets sont les suivants : la technologie d'entraînement direct réduit non seulement la consommation d'énergie mais aussi les émissions sonores, les composants bruyants du réducteur étant supprimés. Le projet ne nécessite aucune acquisition de terrain, les servitudes ayant déjà été renégociées en 2025 lors de la construction du flowtrail VTT. Une étude d'impact sur l'environnement est en cours de réalisation et ses résultats seront joints au dossier d'approbation adressé à l'Office fédéral des transports (chapitre 8.2), aux côtés d'une expertise en géologie et dangers naturels gravitaires (mandat confié à pbplan ag).

7.2.2 Projets de La Berra

S'agissant de la durabilité, le dossier déposé par SRM La Berra SA traite cette exigence de manière structurée, avec un chapitre dédié qui articule les trois dimensions et identifie lui-même des risques résiduels.

Sur le plan économique, le dossier présente le développement quatre saisons comme une condition d'exploitation plutôt que comme un choix d'opportunité : sans structuration de l'activité estivale, l'activité de la société serait remise en cause à moyen terme. La désaisonnalisation de l'activité (VTT, randonnée, hébergement, activités familiales) est présentée comme un levier de résilience face aux aléas climatiques et économiques, et le projet mise sur un effet d'entraînement régional par la mobilisation des acteurs économiques du territoire (entreprises locales, artisans, hébergeurs, restaurateurs) avec des retombées réparties sur l'ensemble de la Gruyère et du canton. La création et le maintien d'emplois durables sont également invoqués, notamment via le futur Bike & Ski Hotel et les activités estivales, qui doivent permettre de pérenniser des postes aujourd'hui saisonniers.

Sur le plan social, le dossier met en avant le rôle de La Berra comme lieu fédérateur pour la population locale, accessible à tous et valorisant l'identité régionale et intergénérationnelle. Le projet a été conçu en concertation avec les services cantonaux, les organisations non gouvernementales et les collectivités locales dès les phases préparatoires, avec un dialogue prévu lors des mises à l'enquête publique. L'offre est présentée comme inclusive et familiale (zones d'apprentissage, sentiers thématiques, pumptrack, parc aventure).

Sur le plan environnemental, le dossier se réfère une analyse d'impact environnemental complète, déjà réalisée et présentée aux différents services de l'Etat ainsi qu'aux ONG concernées. La canalisation des flux via la nouvelle station intermédiaire et la répartition des activités sont présentées comme un moyen d'éviter la pression sur les zones sensibles du sommet, notamment la zone de tranquillité qui contraint l'ouverture des installations après le 1er juillet. La promotion de la mobilité douce est également documentée de façon concrète : la station bénéficie d'un raccordement direct aux axes de transport public (ligne « Berra Express », ligne 235 Pont-la-Ville–La Berra, connexion à la ligne 234 Fribourg–Bulle).

7.3 Test climat

Le présent décret n'a pas été formellement soumis au Test climat prévu par l'article 5 alinéa 2 de la loi sur le climat (Lclim ; RSF 815.1) et les articles 9 et suivant du règlement sur le climat (RClim ; RSF 815.11), en raison de son état d'avancement au moment de l'entrée en vigueur du RClim au 1er juillet 2026. Ainsi et comme anticipé par les directives internes de l'Etat émises dans le cadre de l'entrée en vigueur du règlement, ce projet fait partie des exceptions tolérées jusqu'à la fin de l'année 2026 à l'obligation du Test Climat préliminaire. De plus, il y a lieu de relever qu'en l'occurrence, l'Etat n'y engage pas un projet dont il serait le maître d'ouvrage : il accorde une aide financière à des installations conçues par des tiers, que le comité de gestion du FET, organe chargé de l'examen des projets, a déjà examinées, notamment sous l'angle de la durabilité (art. 43 al. 1 let. c LT ; cf. pt 7.2). Le Test climat, qui vise à orienter les projets dès leur phase d'initiation et de planification (cf. art. 9 al. 2 RClim), ne pourrait dès lors plus influer sur leur conception. Les installations feront en outre l'objet de la procédure fédérale d'approbation des plans, y compris d'une étude d'impact sur l'environnement. Sur le fond, les projets portent sur le renouvellement d'équipements existants, améliorent leur efficacité énergétique et participent à l'adaptation des stations au changement climatique par la diversification de leur offre sur quatre saisons.

Toutefois et malgré l'absence d'un Test climat effectué dans le cadre du présent dossier, une attention particulière doit être portée aux enjeux climatiques lors des phases de réalisation et d'exploitation. A cet égard, les maîtres d'ouvrage seront sensibilisés, dans la mesure du possible et par une mention dans les décisions formelles de financement prises par le Comité du FET, aux questions liées à la capacité d'adaptation, aux puits de carbone, à la résilience et aux opportunités associées, ainsi qu'aux émissions de gaz à effet de serre.

8 Financement

—

8.1 Fonds d’équipement touristique

Comme mentionné ci-dessus (cf. pt. 2), l’art. 51 LT subordonne l’octroi d’une contribution au titre des projets d’importance cantonale à la démonstration que l’installation est d’importance cantonale et d’intérêt général, et déterminante pour le développement du tourisme fribourgeois. Dans le cas d’espèce, le caractère de l’importance cantonale et de l’intérêt général des projets présentés se justifie comme suit :

8.1.1 Projet de Schwarzsee

Le dossier déposé par Kaisereggbahnen Schwarzsee AG permet d’établir cette qualification à plusieurs niveaux.

> Statut formel du site : Le Lac Noir est explicitement désigné par la législation cantonale sur le tourisme comme un pôle touristique d’importance cantonale (cf. PDCant, Fiche T108). Il ne s’agit donc pas d’une qualification que la société requérante revendique de manière autonome, mais d’un statut préexistant reconnu par le droit cantonal, que le télésiège de la Riggisalp dessert directement et exclusivement ;

> Rôle déterminant pour la stratégie touristique cantonale : le projet s’inscrit dans la mise en œuvre de la Vision Préalpes 2030, stratégie élaborée par le canton lui-même en 2019 dans le cadre d’un groupe de travail interdisciplinaire. Le télésiège de la Riggisalp y est qualifié « d’épine dorsale » de l’exploitation été-hiver des Kaisereggbahnen ; il ne s’agit donc pas d’un équipement accessoire, mais de l’infrastructure sans laquelle l’accès à la partie supérieure du domaine skiable et au restaurant Bärghuus serait impossible ;

> Rayonnement dépassant l’échelle communale ou régionale : le dossier documente un rayonnement du site allant au-delà du district de la Singine, puisqu’il joue un rôle d’espace de loisirs de proximité pour la région et la ville de Fribourg, avec un rayonnement explicitement mentionné jusqu’à l’agglomération bernoise. Ce rayonnement intercantonal constitue un indice de portée dépassant l’intérêt strictement local ou régional, qui caractériserait un projet de moindre ampleur ;

> Ampleur financière et technique du projet : avec un coût total de 21,62 millions de francs, le projet se situe dans un ordre de grandeur sans commune mesure avec un projet de faible ampleur ; il implique par ailleurs un remplacement complet d’infrastructure (télésiège 6 places, stations aval et amont, 13 pylônes) et non une simple rénovation ou un équipement complémentaire ;

> Incidence sur la capacité concurrentielle de l’offre touristique fribourgeoise : le télésiège de la Riggisalp constitue l’installation structurante du domaine du Lac-Noir, l’une des principales destinations des Préalpes fribourgeoises. Sa disparition entraînerait de fait la fermeture du domaine. Elle priverait ainsi le canton d’une offre de proximité majeure pour les bassins de Fribourg et de Berne.

8.1.2 Projet de La Berra

> Statut formel du site : la commune de La Roche est explicitement désignée par la législation cantonale sur le tourisme comme un pôle touristique d’importance régionale (cf. PDCant, Fiche T108). Il ne s’agit donc pas d’une qualification que la société requérante revendique de manière autonome, mais d’un statut préexistant reconnu par le droit cantonal, que le télémixte dessert directement ;

> Station intermédiaire : à La Berra, le télémixte sur lequel sera construite la nouvelle station intermédiaire a lui-même été réalisé via le financement par le décret de 2008, dans le cadre d’un projet reconnu comme « de grande ampleur » au sens de la législation sur le tourisme alors en vigueur. La station intermédiaire ne constitue donc pas une infrastructure nouvelle et indépendante, mais un développement de deuxième génération sur une ligne dont l’importance a déjà été formellement reconnue par le canton il y a près de vingt ans. Ce précédent constitue un indice de continuité de statut, dans la mesure où le télémixte a, depuis sa mise en service, constitué la colonne vertébrale de l’exploitation quatre saisons de la station, fonction que la nouvelle station intermédiaire vient précisément renforcer et non remplacer.

> Rôle central et structurant du projet :la station intermédiaire du télémixte est présentée comme « la colonne vertébrale du projet ». Elle constitue l'élément central permettant l'ouverture du domaine dès le printemps, une saison estivale étendue et une meilleure répartition des flux de visiteurs. Cette infrastructure est donc fonctionnellement indissociable de la transition quatre saisons visée par le projet global, plutôt que des équipements accessoires ou de confort.

> Ancrage dans une stratégie cantonale explicite : le dossier rattache le projet aux axes de la Nouvelle Politique Régionale (NPR) 2024-2027 et à la stratégie cantonale fribourgeoise de développement durable. Cette implication étatique en amont constitue un indice que le projet a été identifié par le canton comme présentant un intérêt dépassant le cadre purement communal. Il s'inscrit en outre dans les axes 1, 3 et 5 de la Stratégie de développement du tourisme fribourgeois 2024-2030 (cf. pt 3 ci-dessus).

> Incidence sur la capacité concurrentielle de l'offre touristique fribourgeoise : la Berra est la station de ski la plus proche de l'agglomération fribourgeoise et l'une des destinations phares des Préalpes. Le télémixte du Brand en est l'axe principal de desserte. La création d'une station intermédiaire, pièce maîtresse du projet Berra 2030, renforce la pérennité de l'ensemble du domaine. Elle adapte ainsi durablement l'offre aux changements climatiques et consolide une destination quatre saisons essentielle à la capacité concurrentielle globale de l'offre touristique fribourgeoise. De plus, compte tenu des contraintes liées à une durée d'exploitation limitée, sa non-réalisation mettrait non seulement en danger la réalisation du projet Berra 2030, mais également la pérennité de la station dans son entier.

8.2 Régions et RMF SA

L'art. 52 al. 2 LT prévoit que la contribution cantonale équivaut au double de celle des organismes régionaux et communes concernés, sans dépasser 49 % de l'investissement total.

Le financement du projet de Schwarzsee a fait l'objet d'une approbation à plusieurs niveaux, soit la commune-siège de Planfayon (décision du Conseil communal du 23 février 2026), l'Association à buts multiples du district de la Singine (décision du 23 avril 2026), et l'assemblée générale des Kaisereggbahnen (décision du 4 juillet 2026).

Quant au projet de la Berra, sont financement a été approuvé par la Commune de La Roche (courrier du 10 avril 2026), l'Association régionale de la Gruyère (décision du 20 mai 2026) et l'assemblée générale de SRM La Berra SA.

Les conditions de participation au financement du Fonds d'équipement touristique par les régions et les communes sont donc en l'occurrence remplies.

8.3 Crédit demandé

Le budget prévisionnel subventionnable total des projets présentés se monte à **25 550 000 francs**, selon le tableau suivant :

Lieu	Installation	Coût
Schwarzsee	Renouvellement télésiège Riggisalp (avec réduction pour les éléments non touristiques)	18 500 000 (sur un total de 21 620 000)
La Berra	Modification télémixte Le Brand	7 050 000
Total		**25 550 000** (sur un total de 28 670 000)

La répartition des coûts, telle que prévue par l'article 52 alinéa 2 LT, se présente donc comme suit :

	%	Télésiège Riggisalp	Télémixte Le Brand	Total
FET (canton)	49	9 065 000 (sur 18 500 000)	3 454 500	**12 519 500**
Régions / Communes	25	4 625 000 (sur 18 500 000)	1 762 500	**6 387 500**
Société d'exploitation	Solde	7 930 000	1 833 000	**9 763 000**
Total		21 620 000 18.5 mio subventionnables	7 050 000	**28 670 000** 25 550 000 subventionnables

9 Structure juridique

Conformément à l'article 54 alinéa 1 LT, l'équipement mis au bénéfice d'une aide aux projets d'importance cantonale devient en principe propriété d'une société d'économie mixte existante ou à créer et fait l'objet d'un bail conclu avec l'exploitant.

En l'occurrence, l'installation renouvelée du télésiège Riggisalp à Schwarzsee deviendra propriété de RMF SA, société créée en 2010 dans ce but, tout comme la nouvelle station intermédiaire de télémixte de la Berra (déjà propriété de RMF SA).

10 Décision du FET

Dans ses séances du 23 avril et 4 novembre 2026, 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 arrondie de 12 520 000 francs sous la forme d'un prêt sans intérêt conditionnellement remboursable (art. 53 al. 1 LT). Dans sa décision, 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 RMF SA dégageront un bénéfice net ;

> la postposition immédiate et intégrale, conformément à l'article 725b du Code des obligations (CO ; RS 220) des prêts du FET et des partenaires ;

> la décision du Grand Conseil d'accepter un versement complémentaire au fonds de 12 520 000 francs ;

> l'utilisation préalable des fonds propres de chacune des sociétés de remontées mécaniques, puis des fonds mis à disposition par les régions et les communes, en paiement de la réalisation des coûts des projets, sur le modèle du crédit à la construction.

11 Commentaires relatifs au projet de décret

L'article premier porte sur l'approbation du principe de la participation de l'Etat au renouvellement et à la modification des remontées mécaniques de base de Schwarzsee et de La Berra. 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 3500/5670.000 « Subventions cantonales à des tiers », aux budgets 2028 à 2030, et sera consacrée à la réalimentation du FET.

Les contributions allouées aux différentes installations seront indexées, en tenant compte des montants déjà prévus pour cette indexation par les porteurs de projets. Si nécessaire, le Conseil d'Etat fixera dans une ordonnance les règles applicables en matière d'indexation, en regard notamment des montants intégrés pour ces coûts et pour d'autres réserves dans le crédit accordé par le décret. La base de départ du calcul de l'indexation sera le mois de novembre 2026, mois souhaité pour 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 2027. 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 dans le génie civil ou des prix à la production, 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.

12 Constitutionnalité, conformité au droit fédéral et eurocompatibilité

Le projet de décret respecte le principe de la légalité, ainsi que la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons. Il s'appuie sur l'art. 39ss LT et sur les art. 51 à 54 LT, qui règlent l'octroi d'une aide du Fonds d'équipement touristique aux projets d'importance cantonale, ainsi que sur les dispositions d'exécution du RT. Sa constitutionnalité n'appelle pas de remarque particulière : l'octroi d'une aide financière par voie de décret relève de la compétence usuelle du Grand Conseil en matière de crédits d'investissement.

Sur le plan du droit fédéral, le projet est compatible avec la législation applicable aux installations à câbles, en particulier la loi fédérale sur les installations de transport à câbles (LICa ; RS 743.01) et son ordonnance d'exécution, dont le respect conditionne l'octroi des concessions et autorisations d'exploiter délivrées par l'Office fédéral des transports (OFT). Les projets présentés feront l'objet d'une procédure d'approbation des plans par cette autorité fédérale, indépendamment du présent décret.

Le projet ne touche à aucune matière réglée par le droit européen ni par les accords bilatéraux conclus entre la Suisse et l'Union européenne. Il ne présente ainsi aucune problématique d'eurocompatibilité.

13 Répartition des tâches entre l'Etat et les communes

Le projet de décret n'entraîne aucune modification de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes telle qu'elle résulte de la loi sur le tourisme. Le mécanisme de financement des projets d'importance cantonale, prévu par l'art. 52 al. 2 LT, implique par nature une participation conjointe du canton et des régions ou communes concernées, celle-ci demeurant une condition légale de l'octroi de l'aide cantonale et non un transfert de charge nouveau. La

participation des collectivités régionales et communales aux projets présentés s'inscrit dans ce cadre existant et ne préjuge d'aucune réforme du système actuel de répartition des tâches.

14 Conséquences en matière de personnel

La mise en œuvre du présent décret n'entraîne aucune création de poste au sein de l'administration cantonale.

15 Référendum

Conformément aux seuils indiqués dans l'Ordonnance précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat (RSF 612.21), le présent décret est soumis au référendum financier facultatif. Il n'est par contre pas soumis au référendum financier obligatoire.

16 Conclusions

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat considère que les projets de renouvellement du télésiège de la Riggisalp à Schwarzsee et de modification du télémixte du Brand à La Berra remplissent les conditions posées par l'art. 43 LT. Il a en particulier été démontré que ces projets ne ressortissent pas aux tâches ordinaires des collectivités publiques, qu'ils présentent une viabilité économique ainsi qu'un impact positif sur la fréquentation touristique régionale, qu'ils tiennent compte des exigences de durabilité sous leurs angles économique, social et environnemental, et que les régions et communes concernées ont accordé, conformément à la loi, leur participation financière au projet.

Le caractère d'importance cantonale et d'intérêt général des installations de Schwarzsee et de La Berra a par ailleurs été établi, tant au regard de leur statut préexistant au sein de la stratégie touristique cantonale que de leur rôle structurant pour l'exploitation quatre saisons des destinations concernées.

Le montage financier proposé respecte le mécanisme prévu par l'art. 52 al. 2 LT, la contribution de l'Etat étant fixée à 49 % au maximum de l'investissement pris en considération et conditionnée à une participation équivalente des régions, des communes et des sociétés d'exploitation concernées. Cette participation a été formellement approuvée par l'ensemble des partenaires impliqués. Conformément à l'art. 54 LT, les installations nouvellement renouvelées deviendront propriété de RMF SA, qui en assurera la mise à disposition aux sociétés d'exploitation par voie de bail, garantissant ainsi une gestion coordonnée et pérenne du parc de remontées mécaniques d'importance cantonale.

Le crédit sollicité permettra de sécuriser à long terme l'exploitation des installations essentielles au tourisme des Préalpes fribourgeoises, de maintenir l'attractivité et la compétitivité de ces destinations face à la concurrence régionale, et de soutenir les retombées économiques dont bénéficient l'hébergement, la restauration et les prestataires touristiques locaux.

Au bénéfice de ces développements, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à adopter le projet de décret.