



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2026-GC-169

Difficulté de la LNM : quels leviers d'action pour l'Etat ?

Auteur-e-s :	Raetzo Tina / Collomb Eric
Nombre de cosignataires :	7
Dépôt :	26.06.2026
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	26.06.2026
Réponse du Conseil d'Etat :	08.09.2026

I. Question

Depuis plusieurs années, la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (ci-après : LNM) traverse une période délicate, tant financièrement que techniquement. Les comptes affichent des pertes importantes et la flotte, vieillissante, nécessite des investissements lourds dans les prochaines années pour rester exploitable et conforme aux normes.

En 2026, cette situation a conduit la LNM à retarder le début de la haute saison et à réduire fortement son offre, supprimant six des dix-neuf courses quotidiennes afin de concentrer ses ressources sur la maintenance urgente et de limiter les pertes. Si le lac de Morat est relativement épargné, la rive sud du lac de Neuchâtel est particulièrement touchée. Par exemple, à Estavayer le Lac, les navires ne font plus qu'une seule halte quotidienne en haute saison, contre cinq auparavant. Cette réduction intervient dans une région qui connaît pourtant une forte fréquentation estivale - plages, sports nautiques, Grande Carrière, centre historique - et accueille de nombreux événements. La compagnie de navigation tricantonale demeure un acteur essentiel du tourisme estival fribourgeois. Le transport lacustre offre une alternative aux voitures et contribue également à désengorger les routes de la région, soumises à une forte pression durant l'été. La diminution des horaires représente ainsi une perte certaine d'attractivité touristique et économique pour l'ensemble de la région.

Les cantons de Neuchâtel, Fribourg et Vaud versent chaque année une contribution financière à la compagnie de navigation. Dans ce contexte, plusieurs questions se posent :

1. En tant que canton commanditaire et contributeur de la LNM, l'Etat de Fribourg peut-il définir ou exiger une desserte minimale pour certaines destinations stratégiques du réseau lacustre ?
2. Des mesures sont-elles prévues pour rétablir un horaire régulier dans les localités touristiques de la rive sud du lac de Neuchâtel en 2027 ?
3. Un plan d'assainissement complet de la LNM a-t-il été présenté au canton et quel type de soutien, financier ou structurel, l'Etat envisage-t-il ?

4. La loi sur la mobilité impose de promouvoir une mobilité durable : le canton entend-il orienter les futurs investissements vers une flotte plus durable et la décarbonation de la navigation lacustre ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle que la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA (LNM) est détenue majoritairement par les cantons de Neuchâtel, Fribourg et Vaud. Active sur les lacs de Neuchâtel, Morat et, en collaboration avec la société Bielersee Schifffahrt, sur le lac de Bienne, elle constitue un acteur touristique majeur de la région. Cette société traverse une période de turbulences avec des problèmes financiers et de gouvernance. Suite à un audit, il a été décidé en mai 2026 de se séparer de son directeur. Une direction ad intérim a été mise en place. Par ailleurs, l'ancien conseiller d'Etat neuchâtelois Alain Ribaux a été nommé président de cette société en février 2026. La LNM a également réduit son offre pour la saison 2026.

Un mandat externe a été donné au printemps 2026 afin d'établir un nouveau modèle économique pour la LNM. Des décisions seront prises prochainement par les trois cantons actionnaires majoritaires qui sont également commanditaires de l'offre de transport de loisirs effectué par cette société.

A noter enfin que la LNM détient à 100 % LNM Gastro SA active dans la restauration.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées par les député-e-s Tina Raetzo et Eric Collomb.

1. *En tant que canton commanditaire et contributeur de la LNM, l'Etat de Fribourg peut-il définir ou exiger une desserte minimale pour certaines destinations stratégiques du réseau lacustre ?*

En principe, oui. Cela implique toutefois la participation financière des cantons commanditaires au financement d'une telle offre, sachant que les lignes qui ont connu une baisse de l'offre sont celles dont la fréquentation est la plus faible et qui sont le plus déficitaires.

Pour rappel, le canton de Fribourg (Etat et communes) verse depuis de très nombreuses années des indemnités annuelles à la LNM. Elles se sont montées à 453 015 francs en 2023 et en 2024 et 480 600 francs en 2025. Le montant des indemnités qui seront versées en 2026 sont en cours de détermination .

Le Conseil d'Etat précise également que le canton de Neuchâtel est le canton commanditaire pilote des questions touchant à la LNM, étant donné qu'il verse le plus d'indemnités.

2. *Des mesures sont-elles prévues pour rétablir un horaire régulier dans les localités touristiques de la rive sud du lac de Neuchâtel en 2027 ?*

Les mesures qui ont été prises dans le cadre de l'horaire 2026 visent à assainir la situation financière de la LNM. Au vu de la situation financière toujours très difficile, une reconduction de cet horaire en 2027 n'est pas à exclure. Le rétablissement d'un horaire régulier dans les localités touristiques de la rive sud du lac de Neuchâtel ne pourra être envisagé qu'une fois cette situation stabilisée.

3. *Un plan d'assainissement complet de la LNM a-t-il été présenté au canton et quel type de soutien, financier ou structurel, l'Etat envisage-t-il ?*

Le Conseil d'Etat rappelle tout d'abord que les cantons commanditaires soutiennent déjà la LNM. Pour preuve, le niveau d'indemnités global n'a pas baissé malgré les difficultés financières de la LNM et la réduction de l'offre.

La situation de la LNM a fait l'objet de plusieurs audits et analyses ces dernières années. Une analyse externe concernant la situation de la LNM et son modèle d'affaire est en cours sur mandat des trois cantons commanditaires. Les résultats sont attendus pour fin 2026. Ils permettront de définir de nouvelles mesures à mettre en place.

Un plan d'assainissement des bateaux sera par ailleurs présenté par la LNM aux cantons commanditaires d'ici fin 2026 ou début 2027.

Sur la base de ces analyses, un éventuel soutien financier supplémentaire des commanditaires sera discuté.

Le montant de l'indemnité annuel qui sera versé par le canton de Fribourg en 2026 est quant à lui, comme indiqué dans la réponse à la question 1, en cours de détermination.

A noter également qu'en 2025, les cantons commanditaires (Fribourg, Neuchâtel et Vaud) ainsi que l'Office fédéral des transports (OFT) ont accordé les postpositions de leurs prêts conditionnellement remboursables à la LNM qui s'élèvent à 8 881 470.- francs au total. Le montant des créances postposées s'élève pour l'Etat de Fribourg à 2 307 362 francs. Leur postposition signifie qu'elles passent derrière toutes les autres créances actuelles et futures. Elles ne peuvent être ni remboursées ni garanties ni compensées sauf dans certains cas spécifiques (abandon de créance ou transformation en capital-actions). En cas de faillite ou de liquidation, elles sont subordonnées au remboursement des autres créanciers.

4. *La loi sur la mobilité impose de promouvoir une mobilité durable : le canton entend-il orienter les futurs investissements vers une flotte plus durable et la décarbonation de la navigation lacustre ?*

L'orientation des futurs investissements en matière de flotte de la LNM sera déterminée sur la base du plan d'assainissement des bateaux mentionné dans la réponse à la question 3.