

**26 novembre 2006**

**Votation populaire cantonale**

**Message du Grand Conseil  
du canton de Berne**



**Aéroport Berne-Belp:  
contribution cantonale  
à l'extension de l'infrastructure  
2006-2008**

## **Objet de la votation**

**Pour répondre au renforcement des règles de sécurité dans l'aviation européenne et à la nécessité de développer le trafic de ligne et charter à l'aéroport de Berne-Belp, la piste sera prolongée côté sud. En raison de l'importance économique et touristique de l'aéroport, le Grand Conseil a accordé une contribution unique de trois millions de francs pour le financement du projet d'infrastructure. Le référendum a été demandé contre cet arrêté.**

**Le Grand Conseil recommande aux électrices et électeurs d'approuver cette contribution cantonale, qu'il a votée par 124 voix contre 24 et cinq abstentions.**

**Informations et documents  
concernant la votation  
du 26 novembre 2006 à l'adresse  
[www.be.ch/votations](http://www.be.ch/votations)**

# **Aéroport de Berne-Belp: contribution cantonale à l'extension de l'infrastructure 2006–2008**

## **L'essentiel en bref**

La piste de l'aéroport de Berne-Belp doit être prolongée et portée de 1510 à 1730 mètres afin de répondre aux nouvelles règles de sécurité en vigueur dans l'aviation européenne. Ce prolongement, qui fait l'objet d'un permis de construire, est une condition sine qua non du maintien du trafic de ligne et charter si important pour le canton de Berne.

Berne-Belp est l'aéroport régional de l'Espace Mittelland et un facteur de localisation important pour le canton de Berne. L'aéroport appartient à la société Alpar AG, qui en assure également l'exploitation. Le trafic de ligne et charter permet d'assurer au canton de Berne un lien avec le trafic international et de le relier aux capitales européennes, ce qui est essentiel pour son développement économique et touristique. Avec plus de 400 emplois, l'aéroport est un employeur non négligeable qui génère une plus-value considérable.

En raison de l'importance économique de l'aéroport, le canton entend verser une contribution de trois millions de francs au financement du projet d'extension de l'infrastructure 2006 à 2008 de la société Alpar AG, projet dont le coût total sera de 5,2 millions de francs. A la session de mars 2006, le Grand Conseil a voté par 124 voix contre 46 et cinq abstentions l'octroi de la contribution. Un comité a déposé un référendum muni de 11 753 signatures valables contre cette décision. Le prolongement de la piste, ayant été autorisé par la Confédération, ne fait pas l'objet de la votation.

## **Raison du prolongement de la piste**

Les nouvelles règles de sécurité appliquées dans l'aviation européenne demandent que les pistes soient plus longues. Afin de permettre aux appareils du trafic régional de continuer d'atterrir, la société exploitante Alpar AG a formé le projet de prolonger la piste. Côté nord, cela a déjà été fait, le financement des travaux ayant été assuré par la société elle-même. La présente votation porte sur la contribution cantonale au financement du prolongement de la piste côté sud. C'est une condition indispensable du maintien du trafic de ligne et charter. Un grand nombre des appareils volant sur les lignes régionales nécessitent 1700 mètres de piste au moins en raison des nouvelles normes de sécurité.

## Conditions générales de l'aviation

L'essor de la navigation aérienne dépend non seulement de la demande régionale mais aussi de l'évolution du trafic aérien international (p.ex. attentats du 11 septembre 2001). Dans la branche de l'aviation, la concurrence internationale est féroce. Les compagnies aériennes prennent aujourd'hui, à brève échéance, des décisions très abruptes concernant l'avenir des lignes dont la rentabilité est jugée insuffisante. Outre les grandes alliances internationales, les lignes à bas coûts, qui opèrent au départ de Bâle, Genève ou Zurich, dictent la marche des affaires. Les petits aéroports régionaux tels que Berne-Belp doivent faire face à de grandes pressions. En raison de la baisse du nombre des voyageurs, différentes lignes ont été abandonnées ces dernières années.

La société Alpar, qui exploite l'aéroport, a relevé le défi. Outre l'investissement des fonds nécessaires au lancement de nouvelles lignes, elle a formé le projet d'améliorer l'infrastructure aéroportuaire. Le prolongement de la piste joue un rôle important à cet égard. C'est une condition sine qua non de l'avenir du trafic de ligne.

Au premier semestre 2006, le déclin du nombre des passagers a pu être freiné: par rapport à l'année précédente, le nombre de voyageurs a augmenté de 31,5 pour cent (1<sup>er</sup> semestre 05: 43 571; 1<sup>er</sup> semestre 06: 57 229).

## Importance de l'aéroport pour le canton de Berne

Berne-Belp est l'aéroport régional de l'Espace Mittelland. Il assure en trafic de ligne et charter la liaison du site économique bernois avec les lignes internationales et les principaux centres européens. Les vols directs et les correspondances avec les grands hubs de l'aviation internationale constituent un facteur de localisation essentiel pour le canton.

Le tourisme profite lui aussi de l'aéroport. En complément au trafic de ligne, les touristes britanniques disposent depuis 2003 d'une offre de charters en hiver. Depuis l'horaire d'hiver 2005/06, d'autres vols charters ont été mis en place pendant la saison hivernale. Cette offre permet aux destinations de l'Oberland bernois d'escompter 95 000 nuitées supplémentaires par saison d'hiver.

### Trafic à l'aéroport de Berne-Belp

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Passagers	240 174	195 719	172 473	164 469	149 454	95 420
Mouvements	69 049	62 160	62 488	60 549	57 668	51 963

Source: rapports de gestion Alpar AG

## **L'aéroport et l'environnement**

L'aéroport de Berne-Belp respecte parfaitement les règles pertinentes à la protection de l'environnement. Dans aucune des communes riveraines, les limites déterminantes en matière de bruit ne sont dépassées. La pollution sonore a été mesurée au cours de la procédure d'approbation des plans: si la Confédération a approuvé le prolongement de la piste en avril 2003, c'est que les limites de bruit sont respectées. Selon les charges qui accompagnent le permis de construire, la pollution sonore devra être régulièrement mesurée quand les travaux seront terminés. L'expérience a montré que l'extension de la piste permet plutôt de réduire la pollution sonore. Les compagnies aériennes peuvent ainsi lever les restrictions imposées à la capacité des types d'avions déjà en service, ce qui permet de mieux mettre à profit la capacité des appareils.

## **Raisons du soutien du canton au projet**

Le trafic de ligne et charter demande un personnel nombreux, ce qui impose des charges élevées à l'aéroport en raison des normes nationales et internationales. En même temps, ce trafic est la principale source de bénéfice économique pour le canton de Berne. Le nombre des lignes est déterminant pour son attractivité. Sans le prolongement de la piste, le trafic de ligne et charter au départ de Berne-Belp est en péril. L'investissement cantonal dans l'infrastructure aéroportuaire répond donc à un intérêt public et se justifie du fait de son utilité économique. Il ne prive de financement aucune autre prestation des transports publics. En considération des montants substantiels investis ces dernières années (prolongement de la piste côté nord, mise aux normes environnementales, accès, terminal) et des incertitudes de la navigation aérienne dans le monde, le financement du prolongement de la piste présente un risque élevé si la société Alpar doit s'en charger seule. Or, c'est conjointement avec des tiers qu'elle assure le restant des coûts du prolongement de la piste, 2,2 millions de francs. La contribution du canton à cette extension de l'infrastructure ne devra être versée que si la piste est bel et bien prolongée côté sud.

## **Prise de position du comité référendaire contre le projet**

Le comité a le droit de présenter ses arguments dans le message de la votation.

### **« NON à la garantie publique d'un investissement privé**

Ces dernières années, le nombre des passagers du trafic de ligne et charter a fortement diminué à l'aéroport de Berne-Belp. La rentabilité du prolongement de la piste est plus que douteuse. C'est pourquoi la société Alpar entend obtenir un financement de l'extension avec l'argent des contribuables. Seulement, le canton de Berne n'est pas une assurance contre le risque d'investissement.

### **NON au financement public**

La société Alpar aurait depuis longtemps pu réaliser sans contribution cantonale l'extension de l'aéroport. En 2002, une étape de l'extension a été menée à bien avec des fonds privés. Le financement privé est une tradition à Berne-Belp. Les électrices et électeurs bernois n'ont encore jamais accordé de crédit pour l'aéroport. Il n'y a pas de raison de tourner la volonté populaire et d'allouer l'argent des contribuables au financement de ce projet.

### **NON à l'erreur sur les priorités des transports publics**

Dans le domaine des transports, le canton doit se concentrer sur les trains et les autocars, qui sont plus respectueux de l'environnement. Les fonds publics y sont aujourd'hui beaucoup plus nécessaires. En effet, la Confédération se prépare à réduire de plusieurs millions de francs sa contribution au financement du trafic régional, ce qui met en péril l'attractivité des régions périphériques au détriment de leurs populations et du tourisme.

### **Conclusion: NON à la contribution cantonale au prolongement de la piste**

Cette votation n'a donc pas pour objet la question de savoir si la piste doit ou non être prolongée, mais celle du financement de l'extension des infrastructures aéroportuaires avec l'argent des contribuables. Il est à la fois inutile et faux de préconiser le subventionnement d'une infrastructure privée. C'est pourquoi il faut dire NON à la contribution cantonale au prolongement de la piste.



## Arguments du Grand Conseil en faveur du projet

Le Grand Conseil a approuvé la contribution cantonale par 124 voix contre 46 et cinq abstentions.

- Le projet d'extension est rendu nécessaire par le renforcement des normes de sécurité et non par la multiplication des mouvements ou l'augmentation de la taille des appareils.
- Cette contribution à l'extension de l'infrastructure est destinée à créer les conditions générales qui garderont le site économique et touristique qu'est le canton de Berne en liaison aérienne avec les principaux centres européens.
- L'aéroport de Berne-Belp a besoin de ce prolongement de la piste pour rester compétitif dans le trafic de ligne et charter. Toute l'économie du canton de Berne et des régions en profiteront.
- L'aéroport est un moteur du développement touristique du canton. Les vols charter en provenance de l'Angleterre procurent à l'Oberland bernois 95 000 nuitées par saison d'hiver.
- Il s'agit d'une contribution à une infrastructure de transport et non d'une subvention d'exploitation. D'autres aéroports, Zurich, Genève, Bâle, Lugano ou Sion, bénéficient du soutien des pouvoirs publics.
- Le prolongement de la piste respecte toutes les normes pertinentes en matière écologique et permet de réduire la pollution sonore en raison de l'altitude supérieure à laquelle les agglomérations seront survolées. La réduction du bruit a été enregistrée déjà à la suite du prolongement de la piste côté nord.

**pour**

**124 voix**

## Arguments du Grand Conseil contre le projet

- Le canton n'a pas pour mission de consacrer les fonds publics au soutien d'une infrastructure aéroportuaire privée. L'argent risque ainsi de venir à manquer pour le financement d'autres tâches plus importantes.
- Le peuple a refusé deux fois déjà l'octroi d'un soutien financier à l'aéroport de Berne-Belp: en 1983, et en 2002.
- Compte tenu des incertitudes qui entourent l'évolution de l'aviation dans le monde, la contribution du canton au prolongement de la piste est risquée: le nombre des mouvements et des passagers est en baisse depuis 2000 à l'aéroport de Berne-Belp.
- Le prolongement de la piste attire des avions plus grands et provoque une augmentation du bruit. Le trafic aérien est écologiquement nuisible, et il ne doit pas bénéficier du soutien des pouvoirs publics.
- Les liens avec les aéroports internationaux sont assurés par les liaisons ferroviaires avec l'aéroport de Zurich. De plus, la contribution au prolongement de la piste revient à concurrencer le trafic ferroviaire.

**contre**

**46 voix**

# **Arrêté du Grand Conseil Aéroport de Berne-Belp/ Contribution à l'extension de l'infrastructure 2006–2008; crédit d'engagement pluriannuel/crédit d'objet**

## **1. Objet**

Crédit d'engagement de 3 millions de francs en faveur de l'extension de l'infrastructure de l'aéroport de Berne-Belp de 2006 à 2008.

En tant que propriétaire et exploitante de l'aéroport de Berne-Belp, la S. A. ALPAR a prévu 5,2 millions de francs d'investissements pour l'extension de l'infrastructure de 2006 à 2008, en particulier pour l'allongement de la piste côté sud. Le canton participe à ces investissements par une contribution fixe. La réalisation et le financement complet sont pris en charge par la S. A. ALPAR.

## **2. Bases légales**

Le présent arrêté constitue la base légale de cette dépense.

Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP), article 44, alinéa 1, lettre c, article 46, article 48, alinéa 2, lettre a, article 49 et article 50, alinéa 3.

Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFB), article 148 et article 152.

## **3. Montant déterminant du crédit**

Contribution d'investissement s'élevant au total à 3 millions de francs en faveur de la S. A. ALPAR à Belp.

## **4. Nature et qualification juridique de la dépense**

Crédit d'engagement pluriannuel; en vertu de la loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP), article 46 et article 48, alinéa 2, lettre a, il s'agit d'une dépense nouvelle et unique.

## **5. Type de crédit, compte et exercices**

Crédit d'engagement pluriannuel  
Contribution d'investissement à la charge du compte 565 000 du groupe de produits 03.12.9200 Tourisme et développement régional. Les dépenses s'étaleront vraisemblablement de 2006 à 2008. Les contributions ne sont pas prévues dans le budget 2006 ni dans le plan financier 2007–2008. Elles devront être inscrites au budget 2007 et, dans la mesure du possible, compensées.

## **6. Conditions et charges**

- L'adjudication des travaux est soumise à la loi du 11 juin 2002 sur les marchés publics (LCMP). Le mode d'exécution et la date des travaux sont fixés par le conseil d'administration de la S. A. ALPAR.
- Si l'extension de l'infrastructure 2006–2008 devait ne pouvoir être réalisée qu'en partie, la subvention cantonale serait réduite en proportion. Des paiements partiels sont possibles en fonction des investissements effectivement réalisés, jusqu'à 60 pour cent du montant ayant fait l'objet d'un décompte.
- Le beco, s'il en fait la demande, doit se voir communiquer tout renseignement nécessaire au contrôle et à la surveillance et doit avoir accès au dossier.
- La Direction de l'économie publique est autorisée à formuler des conditions et des charges supplémentaires.

## **7. Référendum**

Le présent arrêté est soumis à la votation facultative.

Adopté par le Grand Conseil  
Berne, le 23 mars 2006

Au nom du Grand Conseil

Le président: Koch

Le chancelier: p. o. Krähenbühl