

Position du Comité d'agglomération

Postulat relatif au calcul du coût de mesures en faveur d'un développement substantiel des transports publics de l'agglomération fribourgeoise et de leur attractivité pour les usagers

Post_Leg2016-2021_2020_024

Auteur : Christoph Allenspach (Fribourg)

Dans sa séance du 14 mai 2020, le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après Comité)* préavise l'intervention déposée en date du 15 avril 2020 comme suit :

Qualification juridique

La présente intervention demande au *Comité* d'effectuer une analyse du développement du réseau de bus de sorte à augmenter de manière significative la part modale des transports publics. Elle l'invite ainsi à en examiner l'opportunité, la faisabilité, le financement ainsi que la mise en pratique à court, moyen et long terme. Parallèlement à une augmentation massive de l'offre, l'auteur suggère une diminution du prix des prestations pour toutes les catégories d'usagers afin de doper la fréquentation.

Cette intervention constitue un postulat au sens de l'article 6 alinéa 1 du Règlement du Conseil d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg. Sa mise en œuvre relève en effet essentiellement des attributions du *Comité* qui opère en tant que communauté régionale de transport au sens de l'article 17 de la *loi sur les transports* (RSF 780.1 ; *ci-après LTr*). Le *Comité* est à ce titre responsable du réseau de transport public de l'Agglomération de Fribourg (*ci-après Agglomération*) et commanditaire du réseau de bus urbains (article 44 des Statuts de l'Agglomération de Fribourg).

Recevabilité

Le *Comité* est chargé, en tant que communauté régionale de transport, d'établir un plan régional des transports selon l'article 12 *LTr*. Ce plan fait partie intégrante du plan directeur régional qui a également valeur de *Projet d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (ci-après PA)*. Le *Projet d'agglomération* de troisième génération de l'Agglomération (PA3) prévoit à ce titre un développement de l'offre très ambitieux avec un doublement de l'offre bus et de la fréquentation des transports publics à l'horizon 2030. Cette planification s'accompagne d'un plan de développement à moyen terme (2020-2026) qui comporte une analyse fine sur l'opportunité, la faisabilité et les coûts ligne par ligne. L'évolution des indemnités engagées par l'Agglomération dans l'exploitation du système de transport public à moyen terme ressort quant à elle du plan financier joint au budget.

Le financement global de l'offre en matière de transport public est régi par les articles 30 ss de la *LTr*. Le produit direct des transports versé par les usagers (vente de billets et abonnements) représente actuellement environ 50 % des coûts totaux d'exploitation du réseau, le solde étant à la charge des collectivités publiques. La politique de prix appliquée est quant à elle définie dans le cadre de l'Alliance SwissPass et de la Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (CTIFR) Frimobil qui regroupent les entreprises de transports. Le *Comité* ne possède qu'une voix consultative au sein de Frimobil et aucun moyen d'action au niveau national. Il ne peut donc que marginalement influencer sur ces décisions et doit dans tous les cas opérer dans le cadre légal précédemment évoqué.

Avec cette réserve, le présent postulat peut être considéré comme recevable.

Le *Comité* observe que le plan de développement à moyen terme qui découle des *PA* peut faire l'objet d'une présentation succincte dans le cadre de la réponse à ce postulat. Les coûts d'exploitation relatifs à sa mise en œuvre reflètent la législation en vigueur. Un scénario incluant une baisse des recettes passagers et ses effets ainsi que les indemnités versées par les collectivités publiques peut néanmoins être présenté sous forme théorique.

Sous réserve de ce qui précède, le *Comité* préavise favorablement la transmission de ce postulat.

Stellungnahme des Agglomerationsvorstandes

Postulat bezüglich der Berechnung der Massnahmenkosten zugunsten einer substanziellen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der Freiburger Agglomeration und dessen Attraktivität für die Benutzer

Post_Leg2016-2021_2020_024

Autor: Christoph Allenspach (Freiburg)

Anlässlich seiner Sitzung vom 14. Mai 2020 hat der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (nachstehend Vorstand)* zu dem am 15. April 2020 eingereichten Vorstoss wie folgt Stellung genommen:

Juristische Qualifikation

Mit dem vorliegenden Vorstoss wird der *Vorstand* ersucht, eine Analyse über die Entwicklung des Busnetzes durchzuführen, um den modalen Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich zu erhöhen. Er fordert den *Vorstand* daher auf, Opportunität, Machbarkeit, Finanzierung und Umsetzung auf kurze, mittlere und lange Sicht zu prüfen. Parallel zu einer massiven Erhöhung des Angebots schlägt der Autor eine Senkung der Preise für Leistungen zugunsten aller Nutzerkategorien vor, um die Fahrgastzahlen zu steigern.

Agglomerationsrates der Agglomeration Freiburg. Seine Umsetzung liegt hauptsächlich im Aufgabenbereich des *Vorstandes*, der als regionaler Verkehrsverbund im Sinne von Artikel 17 des *Verkehrsgesetzes* (SGF 780.1; *nachstehend VG*) tätig ist. In dieser Eigenschaft ist der *Vorstand* für das öffentliche Verkehrsnetz der *Agglomeration Freiburg (nachstehend Agglomeration)* verantwortlich und Träger des städtischen Busnetzes (Artikel 44 der Statuten der Agglomeration Freiburg).

Zulässigkeit

Der *Vorstand* als regionaler Verkehrsverbund ist für die Erstellung eines regionalen Verkehrsplans gemäss Artikel 12 *VG* verantwortlich. Dieser Plan ist integraler Bestandteil des regionalen Richtplans, der auch als *Agglomerationsprogramm der Agglomeration Freiburg (nachstehend AP)* dient. Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation der *Agglomeration* (AP3) sieht eine sehr ehrgeizige Angebotsentwicklung mit einer Verdoppelung des Busangebots und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs bis 2030 vor. Diese Planung wird von einem mittelfristigen Entwicklungsplan (2020-2026) begleitet, der eine detaillierte Feinanalyse der Opportunität, der Machbarkeit und der Kosten für die einzelnen Linien enthält. Die Evolution der Entschädigungen, die die *Agglomeration* mittelfristig für den Betrieb des öffentlichen Verkehrssystems aufbringt, ergibt sich aus dem Voranschlag, der dem Finanzplan beigelegt ist.

Die Gesamtfinanzierung des öffentlichen Verkehrs-Angebots ist in den Artikeln 30 ff. des *VG* geregelt. Die von den Benutzern gezahlten direkten Verkehrseinnahmen (Fahrkarten- und Abonnementsverkauf) machen derzeit etwa 50 % der Gesamtkosten für den Betrieb des Netzes aus, der Rest wird von den öffentlichen Körperschaften getragen. Die angewandte Preispolitik wird im Rahmen der Allianz SwissPass und der Integralen Tarifverbund Freiburg (ITVFR) Frimobil, in der die Transportunternehmen zusammengeschlossen sind, festgelegt. Der *Vorstand* hat nur eine beratende Stimme im Rahmen von Frimobil und keine Handlungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene. Er kann daher nur einen geringen Einfluss auf diese Entscheidungen ausüben und kann in jedem Fall nur innerhalb des oben genannten rechtlichen Rahmens handeln.

Unter diesem Vorbehalt ist das vorliegende Postulat als zulässig zu betrachten.

Der *Vorstand* stellt dazu fest, dass der aus den *AP* abgeleitete mittelfristige Entwicklungsplan kurz und bündig als Gegenstand der Antwort auf dieses Postulat dargestellt werden kann. Die Betriebskosten im Zusammenhang mit seiner Umsetzung spiegeln die geltende Gesetzgebung wider. Ein Szenario, das einen Rückgang der Einnahmen aus dem Passagierverkehr und seine Auswirkungen sowie die von den öffentlichen Körperschaften gezahlten Entschädigungen einschliesst, kann dennoch in theoretischer Form dargestellt werden.

Unter Vorbehalt der oben genannten Angaben befürwortet der *Vorstand* die Überweisung dieses Postulats.