

Réponse du Comité d'agglomération

Postulat demandant la mise en œuvre de mesures permettant aux jeunes de Bourguillon une égalité d'accès au centre-ville de Fribourg

Post_Leg 2021-2026_2021_004

Auteurs : Grégory Grin (Fribourg) et Nicholas Creak (Marly)

Le présent postulat demande une amélioration de l'accessibilité du quartier de Bourguillon par les *transports publics (TP)*, afin que les jeunes puissent accéder sans restriction aux divertissements et activités culturelles du centre-ville, y compris en soirée et les week-ends. À cette fin, les auteurs de ce postulat proposent notamment la déviation d'une ligne urbaine en direction de ce quartier ou la mise en place d'un système de *TP* sur appel avec une forme de gratuité pour les jeunes.

Le *Comité d'agglomération de l'Agglomération de Fribourg (Comité)* observe que le quartier de Bourguillon est desservi par les lignes de bus régionales 124 (Fribourg - St-Ursen – Tafers - Düdingen) et 127 (Fribourg - Rechthalten - Plaffeien). Durant la semaine, le phasage de ces deux lignes permet d'assurer au minimum une desserte cadencée à la demi-heure en journée jusqu'à 20 h. Le passage des bus dans le quartier est moins fréquent le weekend dès lors que la ligne 124 ne circule pas. L'offre est ainsi limitée à un bus par heure de la ligne 127 jusqu'à 20 h tant le samedi que le dimanche. Au-delà de cette heure, le quartier est desservi jusqu'à minuit de manière plus irrégulière. Le weekend, les départs de l'arrêt "Bourguillon, Niquille" en direction de "Fribourg Gare" sont les suivants : 19 h 44, 21 h 14 et 22 h 44. Les arrivées au même arrêt sont les suivantes : 20 h 12, 21 h 46, 23 h 16 et 00 h 13.

Le *Comité* reconnaît que la desserte offerte par les bus régionaux est inférieure à celle des bus urbains, qui circulent normalement avec une fréquence plus importante jusqu'aux environs de minuit, y compris le soir et le weekend. L'offre peut toutefois être qualifiée de bonne durant la semaine pendant la journée. L'offre du weekend et du soir est, quant à elle, plus limitée sans toutefois être inexistante. Il observe que d'autres secteurs, qui présentent une densité d'urbanisation similaire dans l'agglomération fribourgeoise et dans sa périphérie immédiate, disposent d'une offre en *TP* comparable. Il en va notamment ainsi de la ligne urbaine 11 en direction d'Avry-sur-Matran ou de la ligne S20/21 du RER fribourgeois.

À court terme, le principal potentiel d'amélioration réside toutefois dans l'optimisation des cadences sur cette ligne régionale en soirée, notamment le weekend. Le *Comité* s'engage, à ce titre, à examiner la situation avec le Service de la mobilité de l'Etat de Fribourg (SMo), qui est en charge de la planification du réseau de bus régional, afin d'obtenir au minimum un horaire cadencé à l'heure pour la ligne 127 en soirée jusqu'à Bourguillon.

En revanche, le *Comité* n'estime pas pertinent de mettre en place une offre de transport sur appel spécifique à ce quartier. L'Agglomération de Fribourg a mandaté récemment une étude sur ce type de services, qui peuvent d'un point de vue théorique prendre différentes formes. Cette étude, intitulée « Mobil'homme, solutions flexibles de transports publics en cas de demande limitée, étude de la pertinence d'un *TAD* dans l'agglomération de Fribourg, juin 2021 », est disponible sur le site de l'Agglomération de Fribourg sous <https://www.agglo-fr.ch/documentation/autre-documentation/bibliotheque-des-etudes>. Dans tous les cas, les coûts relatifs à la mise en œuvre de *Transport à la demande (TAD)* s'avèrent disproportionnés par rapport à leur utilisation potentielle, même à large échelle. Ce constat général serait encore renforcé en cas de gratuité à accorder à des groupes de population spécifiques. Le *Comité* assure néanmoins une veille technologique en la matière, car les récents développements concernant l'intelligence artificielle, conjuguée à la large diffusion des smartphones, pourraient à terme rendre ce type de solutions plus efficaces que ce qui prévaut actuellement au niveau du rapport coût/utilité.

Le *Comité* n'envisage pas non plus de modifier dans l'immédiat le parcours d'une ligne urbaine existante. Il prendra en revanche en compte cette suggestion dans le cadre des réflexions à large échelle sur l'ensemble des lignes urbaines du réseau, qui seront opérées ultérieurement.

De manière générale, le *Comité* rappelle également la flexibilité nouvellement offerte par la mise à disposition de vélos en libre-service au cœur du quartier, qui permettent aux jeunes et moins jeunes de gagner le centre-ville aisément et à toute heure.

Ce postulat est ainsi liquidé.

Fribourg, le 2 février 2023

Antwort des Agglomerationskomitees

Postulat zur Umsetzung von Massnahmen, die den jungen Menschen in Bürglen/Bourguillon einen gleichberechtigten Zugang zum Stadtzentrum Freiburg ermöglichen.

Post_Leg 2021-2026_2021_004

Autoren: Grégory Grin (Freiburg) und Nicholas Creak (Marly)

Dieses Postulat verlangt eine Verbesserung der Erschliessung des Quartiers Bürglen/Bourguillon durch den *öffentlichen Verkehr (ÖV)*, damit junge Leute auch abends und an Wochenenden uneingeschränkten Zugang zu den Unterhaltungs- und Kulturangeboten im Stadtzentrum haben. Zu diesem Zweck schlagen die Autoren des vorliegenden Postulats insbesondere die Umleitung einer städtischen Buslinie in dieses Quartier oder die Einführung eines *ÖV-Systems* auf Abruf in Form eines Gratisangebots für Jugendliche vor.

Der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (Vorstand)* stellt fest, dass das Quartier Bürglen/Bourguillon von den regionalen Buslinien 124 (Freiburg - St-Ursen - Tafers - Düdingen) und 127 (Freiburg - Rechthalten - Plaffeien) bedient wird. Durch die Verkehrsphasen der beiden Linien wird unter der Woche tagsüber und bis 20 Uhr mindestens ein Halbstundentakt gewährleistet. Die Durchfahrt der Busse in diesem Quartier fällt am Wochenende jedoch geringer aus, da der Bus der Linie 124 nicht verkehrt. Das Angebot auf der Linie 127 ist dadurch auf einen Bus pro Stunde bis 20 Uhr abends sowohl am Samstag wie auch am Sonntag beschränkt. Über diese Fahrzeiten hinaus wird das Quartier bis Mitternacht in unregelmässiger Form bedient. Am Wochenende erfolgen die Abfahrten an der Bushaltestelle « Bourguillon Niquille » in Richtung « Freiburg Busbahnhof » wie folgt: 19:44, 21:14 und 22:44 Uhr. Die Ankünfte an derselben Haltestelle erfolgen um 20:12, 21:46, 23:16 und 00:13 Uhr.

Der *Vorstand* anerkennt, dass die von den Regionalbussen angebotenen Verbindungen geringer ausfallen als diejenigen der Stadtbusse, die mit einem höheren Fahrplankontakt normalerweise bis etwa Mitternacht verkehren, auch abends und am Wochenende. Tagsüber kann das Angebot unter der Woche jedoch als gut bezeichnet werden. Das Angebot am Wochenende und abends bietet hingegen einen eingeschränkteren Verkehr, kann aber nicht als inexistent bezeichnet werden. Er stellt zudem fest, dass andere Gebiete, die eine ähnliche Siedlungsdichte in der Freiburger Agglomeration und in ihrer unmittelbaren Peripherie aufweisen, über ein vergleichbares *ÖV-Angebot* verfügen. Dies gilt insbesondere für die städtische Linie 11 in Richtung Avry-sur-Matran oder die Linie S20/21 der Freiburger S-Bahn.

Kurzfristig liegt das Hauptverbesserungspotenzial jedoch in der Optimierung der Taktzeiten auf dieser Regionalbuslinie am Abend, insbesondere an den Wochenenden. In diesem Zusammenhang verpflichtet sich der *Vorstand*, die Situation mit dem Amt für Mobilität des Staates Freiburg (MobA) zu prüfen, das für die Planung des regionalen Busnetzes zuständig ist, um für die Linie 127 zumindest abends einen Stundentakt bis Bürglen/Bourguillon zu gewährleisten.

Der *Vorstand* hält es jedoch nicht für sinnvoll, für dieses Quartier ein spezielles Bus-auf-Abruf-Angebot einzuführen. Die Agglomeration Freiburg hat kürzlich eine Studie für diese Dienstleistungsart in Auftrag gegeben, die aus theoretischer Sicht in verschiedener Form gestaltet werden kann. Der Abschlussbericht der Studie mit dem Titel « Mobil'homme, flexible solutions de transports publics en cas de demande limitée, étude de la pertinence d'un TAD dans l'agglomération de Fribourg, juin 2021 », ist auf der Webseite der Agglomeration Freiburg unter <https://www.agglo-fr.ch/de/unterlagen/weitere-dokumentation/studienbibliothek> verfügbar. Die mit der Einführung eines *Bus-auf-Abruf-Angebots (TAD)* verbundenen Kosten erweisen sich im Vergleich zu ihrer potenziellen Nutzung und selbst im grossen Massstab in allen Fällen als unverhältnismässig. Diese allgemeine Feststellung würde sich noch verstärken, wenn einer bestimmten Bevölkerungsgruppe zugleich noch eine kostenlose Nutzung gewährt werden sollte. Der *Vorstand* behält jedoch die Technologie in diesem Bereich im Auge, da die jüngsten Entwicklungen in Bereich der künstlichen Intelligenz in Verbindung mit der weiten Verbreitung der Smartphones dazu führen könnten, dass sich diese Art von Lösungen im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis als langfristig effizienter als die gegenwärtig vorherrschenden erweisen.

Der *Vorstand* beabsichtigt auch nicht, den Verlauf einer bestehenden Stadtlinie unmittelbar zu ändern. Er wird diese Anregung jedoch im Rahmen der umfangreich angelegten Überlegungen zu allen Buslinien des Stadtnetzes berücksichtigen, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden.

Der *Vorstand* erinnert im Allgemeinen auch an die durch die Bereitstellung von Veloleihstationen im Kern des Quartiers hinzugewonnene Flexibilität, die es Jung und Alt ermöglichen, das Stadtzentrum bequem und zu jeder Tageszeit zu erreichen.

Das vorliegende Postulat ist damit abgeschlossen.

Freiburg, den 2. Februar 2023