

---

**Postulat concernant une étude visant à élaborer un plan d'action destinée à accroître la part de propulsion électrique des transports publics dans l'agglomération**

Post\_Leg 2011-2016\_2015\_029

Auteur : Pierre-Olivier Nobs (Fribourg)

Co-signataires : Christophe Allenspach, Pius Odermatt et Rainer Weibel (Fribourg)

---

Le présent postulat demande, au Comité d'agglomération, une étude concernant l'élaboration d'un plan d'action destiné à accroître la part de la propulsion électrique des transports publics dans l'agglomération.

L'Agglomération doit, par ce plan d'action, pousser les entreprises de transports publics auprès desquelles elle achète des prestations à maintenir et développer la mobilité électrique.

Développement

Dans le contexte du réaménagement du quartier du Bourg notamment, on entend des voix qui demandent la suppression des lignes électriques des transports publics. Les auteurs du postulat sont de l'avis que l'Agglomération fribourgeoise devra les maintenir et accroître la propulsion électrique.

Les auteurs du postulat demandent un plan d'action de l'Agglomération pour clarifier et planifier concrètement le processus de la propulsion électrique aujourd'hui partiellement décidé. Ce plan d'action devrait prévoir l'augmentation permanente des kilomètres parcourus en propulsion électrique, par exemple de 10% à l'horizon 2019 et 20% additionnels à horizon 2023. Ce plan d'action doit privilégier l'optimisation et la maximisation de l'utilisation des infrastructures existantes.

L'Agglomération de Fribourg bénéficie actuellement déjà d'un réseau de transports publics routiers partiellement électrifié, soit deux lignes de trolleybus plus une ligne partiellement électrifiée. L'importance de ce service électrique a été confirmée à plusieurs reprises et les bases pour son développement posées :

- Lors de la révision du plan de mesures de la protection de l'air selon l'article 44a LPE en 2006, le canton de Fribourg fait explicitement mention d'une insuffisance en matière d'évolution de la part des kilomètres parcourus en traction électrique des transports publics dans l'agglomération de Fribourg.
- Le Plan directeur partiel des transports (PDPT) adopté dans le cadre du projet du Pont de la Poya mentionne, parmi les mesures supplémentaires au sens de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), la poursuite de l'électrification des transports en commun (mesure Air 4)
- L'Agglomération de Fribourg a inscrit, dans son PA2, l'extension de l'électrification de la ligne 3 jusqu'à la gare de Givisiez, demande retenue par la Confédération dans son programme en faveur du trafic d'agglomération en tant que mesure de priorité A et bénéficiant d'un taux de contribution fédéral de 40% (code ARE 2196.2.015). La réalisation de cette mesure est prévue à horizon 2018.

Les exigences en matière de protection de l'air et de bruit conditionnent depuis de nombreuses années l'évolution du cadre légal, particulièrement concernant la mobilité. Les discussions en cours sur le plan international et national laissent présager, à court terme, de nouvelles réglementations en faveur d'une diminution des émissions des véhicules routiers, aussi pour les transports publics. De nouveaux progrès perceptibles basés sur les technologies "traditionnelles" (moteurs à essence, diesel, etc.) paraissent difficilement réalisables, nécessitant par conséquent la recherche de solutions alternatives. En milieu urbain, il est évident que le trolleybus ou les autres formes de mobilité électrique augmentent sensiblement la qualité de vie des habitants. Les nuisances sonores sont quasi inexistantes et les émissions de polluants atmosphériques nulles sur le site. Des villes comme Lucerne, Winterthur et Lausanne en Suisse ont déjà compris cela et misent sur un développement des trolleybus. De nombreuses villes en Europe font de même.

En parallèle, les risques liés à l'utilisation d'énergies non-renouvelables (approvisionnements, coûts, dépendances, ...) ont orienté l'industrie de la mobilité **vers le développement de nouvelles solutions, principalement basées sur une utilisation accrue de l'électricité comme moyen de propulsion, laquelle est largement acceptée comme "carburant de l'avenir"**. Le processus vers une généralisation de la propulsion électrique des transports routiers est donc entamé.

Fribourg, le 10 septembre 2015

---

## Postulat betreffend eine Studie bezüglich der Ausarbeitung eines Aktionsplans zur Steigerung des Anteils des elektrischen Antriebs im öffentlichen Verkehr der Agglomeration

Post\_Leg 2011-2016\_2015\_029

Autor: Pierre-Olivier Nobs (Freiburg),

Mitunterzeichner: Christophe Allenspach, Pius Odermatt und Rainer Weibel (Freiburg)

---

Das vorliegende Postulat verlangt vom Agglomerationsvorstand eine Studie bezüglich der Ausarbeitung eines Aktionsplans zur Steigerung des Anteils des elektrischen Antriebs im öffentlichen Verkehr der Agglomeration.

Mit diesem Aktionsplan soll die Agglomeration die öffentlichen Verkehrsunternehmen, bei welchen sie die öffentlichen Verkehrsleistungen einkauft, dazu ermutigen, die elektrische Mobilität beizubehalten und weiterzuentwickeln.

### Begründung

Dem Text bezüglich der Neugestaltung des Burgquartiers entnimmt man Stimmen, welche die Aufhebung der elektrischen Fahrleitungen im öffentlichen Verkehr fordern. Die Postulanten sind jedoch der Meinung, dass die Agglomeration Freiburg die Leitungen beibehalten und den Anteil des elektrischen Antriebs steigern soll.

In diesem Sinne verlangen die Postulanten von der Agglomeration einen Aktionsplan, um den heute teilweise beschlossenen Prozess zur Steigerung des Anteils des elektrischen Antriebs zu klären und konkret zu planen. Dieser Aktionsplan soll eine permanente Steigerung der mit elektrischem Antrieb zurückgelegten Kilometer vorsehen, zum Beispiel um 10% bis zum Zeithorizont 2019 und zusätzlich um 20% bis zum Zeithorizont 2023. Dieser Aktionsplan soll auch die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen optimieren und maximieren.

Die Agglomeration Freiburg verfügt heute schon über ein teilweise elektrifiziertes öffentliches Strassenverkehrsnetz, nämlich zwei Trolleybuslinien und zusätzlich eine teilweise elektrifizierte Fahrleitung. Die Wichtigkeit dieser elektrischen Dienstleistung wurde schon mehrfach bestätigt und die Grundlagen für eine Weiterentwicklung festgelegt:

- Im Zuge der Revision des Massnahmenplans Luftreinhaltung gemäss Artikel 44a USG (Umweltschutzgesetz), hat der Kanton Freiburg im Jahre 2006 ausdrücklich auf eine mangelnde Steigerung des Anteils der im öffentlichen Verkehr und in der Agglomeration Freiburg mit elektrischem Antrieb zurückgelegten Kilometer hingewiesen.
- Der im Rahmen des Projekts der Poyabrücke angenommene Verkehrsteilrichtplan (VTRP) nennt unter den zusätzlichen Massnahmen im Sinne des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) die Weiterführung der Elektrifizierung im öffentlichen Verkehr (measure Air 4).
- Die Agglomeration Freiburg hat in ihrem AP2 die Erweiterung der Elektrifizierung der Linie 3 bis zum Bahnhof Givisiez eingetragen, Antrag, der von den Bundesbehörden im Rahmen des Programms zugunsten des Agglomerationsverkehrs als Massnahme der Prioritätsstufe A angenommen und zu einem Satz von 40% zur Mitfinanzierungsbeitrag des Bundes (Code ARE 2196.2.015) eingestuft wurde. Die Verwirklichung dieser Massnahme ist für den Zeithorizont 2018 vorgesehen.

Die Anforderungen im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes bedingen schon seit mehreren Jahren die Schaffung eines gesetzlichen Rahmens, ganz besonders im Bereich der Mobilität. Die gegenwärtigen Diskussionen auf internationaler und nationaler Ebene lassen jedoch erahnen, dass kurzfristig neue Regelungen zugunsten einer weiteren Abgasreduzierung für Strassenfahrzeuge, aber auch für den öffentlichen Verkehr erlassen werden. Neue wahrnehmbare Fortschritte auf Grundlage der «traditionellen» Technologien (Benzin- und Dieselmotor, usw.) sind nur schwer zu realisieren und verlangen nach alternativen Lösungen. Es ist offensichtlich, dass der Trolleybus oder andere elektrische Mobilitätsformen die Lebensqualität der Einwohner im städtischen Umfeld stark erhöhen. Die Lärmbelastungen sind quasi inexistent und die Luftschadstoffemissionen sind gleich Null. Schweizer Städte wie Luzern, Winterthur und Lausanne praktizieren diese Gangart schon und setzen auf die Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes. Zahlreiche europäische Städte folgen diesem Beispiel.

Parallel dazu haben das Verbrauchsrisiko von nicht erneuerbaren Energien (Versorgungssicherheit, Abhängigkeit, Kosten, ...) die Mobilitätsindustrie **auf die Entwicklung neuer Lösungen ausgerichtet, die hauptsächlich auf einer zunehmenden Nutzung der Elektrizität als Antriebsmittel beruht, welche im breiten Sinne als «Treibstoff der Zukunft» betrachtet wird.** Der Prozess für eine Verallgemeinerung des elektrischen Antriebs im Strassentransportwesen ist also schon im Gange.

Freiburg, den 10. September 2015

Sitzung des Agglomerationsrats vom 23. März 2016