



# Plan du réseau cantonal des voies cyclables

## (pratique du vélo au quotidien)

---

[DATE (de validation, cf. dernière  
page)]



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

**Service de la mobilité SMo**  
**Amt für Mobilität MobA**

---

Direction du développement territorial, des infrastructures,  
de la mobilité et de l'environnement (DIME)  
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und  
Umwelt (RIMU)

---

# Impressum

## **Direction de projet**

Service de la mobilité SMo, Service des ponts et chaussées SPC, Team vélo

## **Instances impliquées**

Conseiller d'Etat, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement,  
Secrétaire générale

## **Assistance au mandant**

GEOGRAFE Sàrl

## **Mandataire**

B+S AG

## **Crédits photographiques**

[1] Virginie Kauffmann [2] Touring Club Suisse TCS [3] Simon Kellenberger [4] Virginie Kauffmann [5] Benjamin Ruffieux [6] Service des ponts et chaussées SPC [7] Service des ponts et chaussées SPC [8] Simon Kellenberger [9] Simon Kellenberger [10] SBB CFF FFS [11] Simon Kellenberger [12] Virginie Kauffmann

---

# Table des matières

---

<b>1    Volet contextuel</b>	<b>4</b>
1.1 Contexte et portée du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)	4
1.2 Enjeux de l'encouragement de la pratique du vélo	5
1.3 Des utilisateur-rice-s aux besoins spécifiques	6
<b>2    Volet stratégique</b>	<b>7</b>
2.1 Structure et vue d'ensemble du plan du réseau cantonal des voies cyclables	7
2.2 Objectifs	8
2.3 Domaines d'action et lignes directrices spécifiques	9
2.3.1 Promotion et communication	10
2.3.2 Réseau et aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne	11
2.3.3 Stationnement vélo et intermodalité	15
2.3.4 Entretien des infrastructures et guidage lors de chantiers	17
<b>3    Volet opérationnel</b>	<b>18</b>
3.1 Lignes directrices générales	18
3.2 Organisation	19
3.3 Conditions-cadres	19
<b>Annexes</b>	<b>20</b>
1. Cartes du réseau cantonal des voies cyclables	20
2. Carte du réseau avec les pôles	21

# 1 Volet contextuel

## 1.1 Contexte et portée du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)

La loi fédérale sur les voies cyclables et la loi cantonale sur la mobilité, entrées en vigueur le 1er janvier 2023, ont fixé un nouveau cadre à la politique menée par l'Etat de Fribourg pour encourager la pratique du vélo. Ces nouvelles exigences légales, accompagnées d'une profonde mutation de la pratique du vélo, ont entraîné le besoin de revoir le plan sectoriel vélo adopté par le Conseil d'Etat en 2018.

L'établissement de nouvelles bases de planification permet de réaffirmer et d'ajuster les ambitions de l'Etat : le canton confirme sa volonté d'exploiter le potentiel élevé du vélo et d'augmenter la part modale des déplacements en mobilité douce. Ces intentions répondent aux objectifs du Plan directeur cantonal et s'inscrivent en cohérence du Plan Climat cantonal, qui vise l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

La loi sur la mobilité définit les instruments cantonaux permettant d'encourager la pratique du vélo dans le canton de Fribourg. En font partie :

- Le présent plan du réseau cantonal des voies cyclables et les planifications communales, qui définissent le réseau et les principes relatifs aux itinéraires destinés à une pratique du vélo quotidienne ;
- Le plan des itinéraires officiels de loisirs, qui traite notamment du cyclotourisme et du VTT ;
- Et le programme de construction des voies cyclables cantonales, qui définit les mesures infrastructurelles à réaliser pour développer, équiper et assainir le réseau d'itinéraires cyclables.

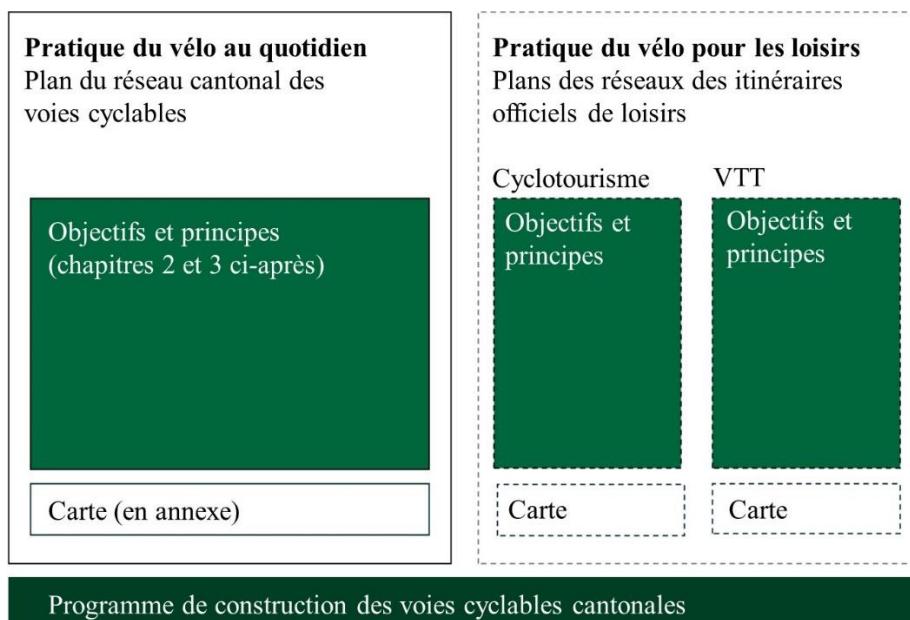


Figure 1 Vue d'ensemble des instruments cantonaux pour encourager la pratique du vélo.

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables précise les objectifs poursuivis et définit les domaines d'actions et lignes directrices à suivre pour les atteindre.

Ce document s'adresse à toutes les personnes concernées par la mise en œuvre d'une politique publique d'encouragement du vélo, en particulier les décideurs et les planificateurs aux niveaux cantonal, régional et communal, les bureaux d'études et les milieux associatifs.

Le Plan du réseau cantonal des voies cyclables a fait l'objet d'une consultation publique.

## 1.2 Enjeux de l'encouragement de la pratique du vélo

Le vélo est une composante essentielle du système de mobilité global et représente – avec la marche – la mobilité durable par excellence. Bénéfique pour la santé, respectueux du climat, alliant flexibilité et faible coût, le vélo présente un potentiel énorme dans les pratiques de mobilité quotidiennes, mais aussi pour les loisirs. Pour les courtes distances, et ainsi notamment dans les agglomérations, le vélo est un moyen de transport très efficace. Combiné aux transports publics, le vélo offre une alternative à la voiture pour les distances plus grandes. Son impact environnemental très faible en fait un vecteur de qualité de vie, notamment dans les villes.

Le vélo se présente comme un formidable outil multifonctions pour les collectivités publiques : levier pour lutter contre le réchauffement climatique, les pollutions sonore et atmosphérique, solution aux problèmes de santé publique, outil de mise en œuvre d'un territoire dense et des courtes distances, instrument d'encouragement aux loisirs de proximité, ou encore moteur d'un tourisme doux et quatre-saisons.

Grâce à l'assistance électrique, les distances praticables s'allongent, le temps de trajet diminue et la topographie s'aplanit, ouvrant la pratique du vélo à une frange de la population plus large. Avec l'émergence des vélos cargos permettant de transporter des personnes et des marchandises, les motifs d'utilisation du vélo se diversifient aussi.

Pour augmenter la pratique du vélo et déclencher le report modal recherché, la qualité des aménagements est déterminante. Six personnes sur dix seraient en effet intéressées à se déplacer à vélo, mais ne le font pas par peur<sup>1</sup>. A l'intérieur de ce groupe, deux profils sont particulièrement importants aux yeux de l'Etat :

- Les enfants et les jeunes, dont les apprentissages et expériences formateront les choix d'adultes ;
- Les personnes de plus de 65 ans, dont le nombre devrait augmenter de 63% d'ici à 2050<sup>2</sup>.

Les besoins de ces usager-e-s vulnérables constituent une jauge : en la suivant, les autorités s'assureront de déployer une politique cyclable couvrant les besoins de toutes et tous, de 8 à 80 ans. Il s'agit notamment de planifier un réseau de voies cyclables continu, sûr et attractif, pour les déplacements quotidiens et pour les loisirs. Au-delà des aménagements, des mesures complémentaires doivent être prises pour accompagner le changement d'habitudes. Ces mesures douces de communication et de sensibilisation renforcent les efforts menés sur les réseaux d'infrastructures.

Les investissements nécessaires au développement de la pratique du vélo profitent à l'ensemble des modes et des utilisateur-rice-s des espaces publics. Ils génèrent des retombées économiques importantes, notamment pour les secteurs de la construction, de l'hôtellerie et de la restauration, et alimentent le déploiement de nouvelles activités économiques autour de la vente et de la réparation des vélos.

<sup>1</sup> Quatre catégories de cyclistes selon Roger Geller :

- Les cyclistes « habiles et intrépides » se sentent à l'aise sans aménagement spécifique mais représentent moins de 1% de la population (par exemple coursiers à vélo) ;
- Les « motivés et confiants » aiment se déplacer régulièrement à vélo mais demandent certains aménagements ;
- Les « intéressés mais inquiets » seraient prêts à faire davantage de vélo à condition que les infrastructures soient suffisamment développées pour assurer leur sécurité. Ils représentent la catégorie la plus importante, et le plus grand potentiel en termes de report modal ;
- Les « réfractaires » ne souhaitent pas ou ne peuvent pas faire de vélo, indépendamment de l'infrastructure présente.

(Source : Guide vélo, Université de Lausanne, 2025)

<sup>2</sup> Office fédéral de la statistique, Scénarios de l'évolution des ménages 2020-2050

### 1.3 Des utilisateur-rice-s aux besoins spécifiques

La pratique du vélo se distingue des autres modes de transport par différentes particularités :

- La propulsion du vélo nécessite un effort musculaire, qui rend les cyclistes sensibles aux détours, aux dénivélés et aux arrêts et redémarrage. Ainsi, un dénivelé d'un mètre correspond à un détour d'environ 50 mètres. Pour une vitesse moyenne de 20 km/h, un redémarrage représente un allongement de parcours d'environ 80 mètres.
- Une certaine vitesse est nécessaire pour garder l'équilibre. La vitesse impacte aussi le mouvement de balance et la sinuosité de la trajectoire créés par le pédalage. En montée, les cyclistes ont besoin de plus d'espace.
- La personne qui se déplace à vélo est exposée aux éléments météorologiques (pluie, vent, température), et est donc très sensible aux temps d'attente.
- Non protégés par un habitacle, les cyclistes sont particulièrement vulnérables : toute chute ou choc se répercute directement sur leur intégrité physique.
- Le système de suspension des vélos généralement limité implique une certaine sensibilité des cyclistes au type et à la qualité du revêtement ainsi qu'au franchissement de seuils.
- La pratique du vélo est une activité sociale, au même titre que peuvent l'être la marche, les déplacements en voiture ou en transports publics.
- Enfin, les cyclistes bénéficient d'une grande liberté de mouvement et empruntent toutes sortes de routes et cheminements.

La prise en compte de ces besoins dans les aménagements permet de créer un environnement accueillant et adéquat pour les cyclistes.



Des usagers aux profils et besoins très différents [1]

## 2 Volet stratégique

### 2.1 Structure et vue d'ensemble du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables se compose d'objectifs et de domaines d'action. Des lignes directrices sont définies spécifiquement pour chaque domaine d'action. Il précise en outre des lignes directrices pour la mise en œuvre, qui sont transversales à tous les domaines d'action.

#### Pratique du vélo au quotidien

Plan du réseau cantonal des voies cyclables

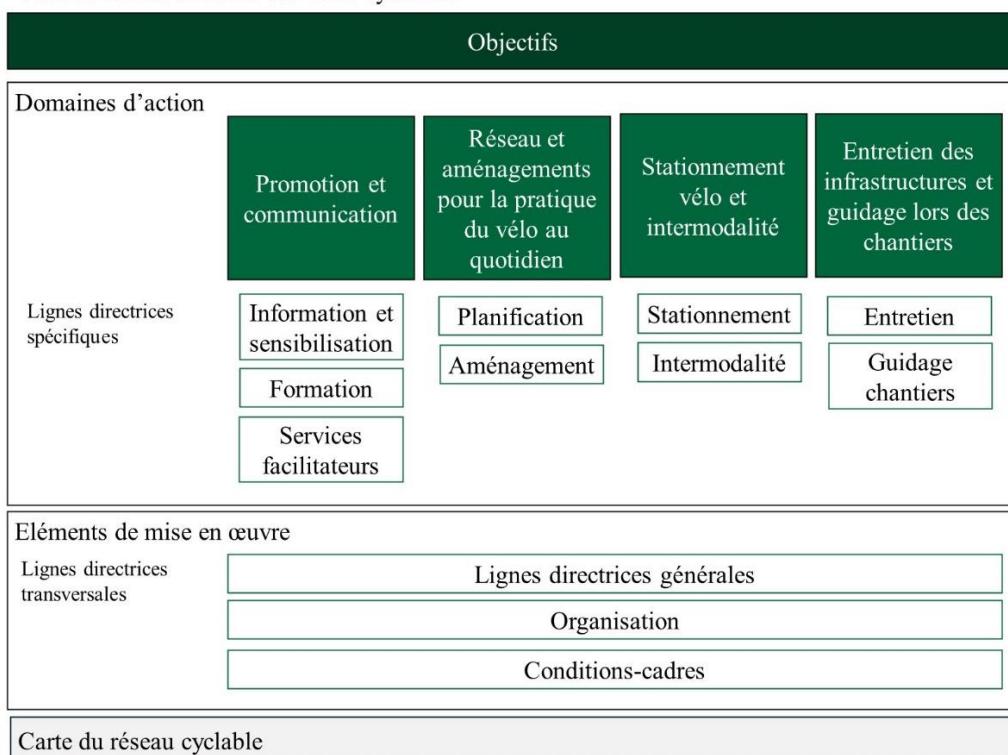


Figure 2 Structure et vue d'ensemble du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)

Certains contenus stratégiques du plan du réseau cantonal des voies cyclables seront intégrés, à terme, à la stratégie cantonale de mobilité. Ces contenus sont signalés ci-après par un encadré vert.

## 2.2 Objectifs

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables poursuit l'objectif supérieur suivant :

### **Rendre la pratique du vélo accessible au plus grand nombre, augmenter le nombre de déplacements à vélo et permettre un report modal**

L'Etat vise une augmentation sensible du nombre de déplacements à vélo, qui doit résulter en premier lieu d'un report des déplacements effectués jusqu'à présent en voiture individuelle. De 8 à 80 ans, tout le monde doit pouvoir se déplacer à vélo et profiter de ses nombreux avantages, que ce soit pour aller à l'école ou au travail, pour faire des achats ou pour se divertir au quotidien. L'Etat prend en considération la variété des profils et des besoins des cyclistes. Il veille particulièrement aux besoins des personnes les plus vulnérables que sont les enfants, les seniors et les débutants.

Cet objectif se traduit plus concrètement dans les deux objectifs suivants :

- **Créer un système vélo apte à déclencher le réflexe vélo**

L'Etat s'emploie à créer un « système vélo » sur l'ensemble du territoire cantonal. Des infrastructures et aménagements spécifiques et conformes aux standards en vigueur permettent aux personnes se déplaçant à vélo d'être et de se sentir en sécurité. Des services variés, apportés par une constellation d'acteurs, facilitent la pratique du vélo. La mise en place progressive d'une culture de la mobilité basée sur la multimodalité des pratiques et la complémentarité des modes contribue à considérer le vélo au même titre que les autres modes de transport.

- **Utiliser les marges de manœuvre à tous les niveaux et dans tous les domaines**

Encourager la pratique du vélo touche de nombreux domaines, tels que le développement territorial, la protection de l'environnement, la santé, l'économie ou l'enseignement. Pour tirer au mieux profit des synergies potentielles, l'Etat veille à la mise en lien et encourage la bonne collaboration des acteurs, à tous les niveaux institutionnels, et qu'ils soient publics, privés, ou associatifs.

## **2.3 Domaines d'action et lignes directrices spécifiques**

Pour atteindre les objectifs précités, l'Etat de Fribourg déploie son action dans les quatre domaines suivants :

- **Promotion et communication**

Accompagner et faciliter le changement de comportement.  
(Chapitre 3.1)

- **Réseau et aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne**

Développer un environnement garantissant la sécurité et l'efficacité du déplacement lié aux activités quotidiennes.  
(Chapitre 3.2)

- **Stationnement vélo et intermodalité**

Organiser et sécuriser les vélos parqués et inscrire le vélo dans une logique de complémentarité entre modes de déplacement.  
(Chapitre 3.3)

- **Entretien et guidage aux abords des chantiers**

Assurer la praticabilité et la continuité des itinéraires cyclables en tout temps.  
(Chapitre 3.4)

### **2.3.1 Promotion et communication**

Le report modal visé par l'Etat de Fribourg implique un changement de comportement pour des personnes n'ayant pas le réflexe d'utiliser un vélo pour leurs déplacements. La promotion et la communication sont essentielles pour accompagner ce changement, en agissant sur le niveau de connaissances, l'envie de changer et le passage à l'acte.

#### **Information et sensibilisation**

L'Etat informe la population des avantages du vélo, des aménagements cyclables existants et nouvellement réalisés, et met les bonnes pratiques en avant (infrastructures, offre de services ou comportements exemplaires). Il met en lumière et soutient les activités favorisant la pratique du vélo. Par des campagnes de sensibilisation, il favorise la bonne cohabitation entre les différents modes de déplacement dans l'espace public.

#### **Formation**

L'Etat accompagne les élèves et les jeunes dans leur apprentissage du vélo, que ce soit à travers les cours d'éducation routière, des activités spécifiques ou des offres de formation proposées par des tiers. Il soutient également les cours et offres permettant aux adultes de se (re)familiariser avec la pratique du vélo, notamment les personnes migrantes ou âgées. Il s'agit notamment de favoriser l'acquisition des compétences de base en matière de règles de circulation routière, d'agilité à vélo, d'orientation et de mécanique.

L'Etat veille également à former ses collaborateur-rice-s pour qu'ils et elles disposent des outils leur permettant d'encourager la pratique du vélo dans leurs domaines d'activité spécifique. Les connaissances et compétences professionnelles dans le domaine du vélo sont développées et maintenues à jour grâce à la formation continue et aux échanges d'expériences entre spécialistes et ce, aussi bien à l'interne qu'à l'externe (communes, bureaux d'études, responsables d'entreprises, etc.).

#### **Services facilitateurs**

L'Etat soutient des offres de service d'intérêt cantonal visant à faciliter la pratique du vélo au quotidien. Ces services peuvent couvrir des domaines très divers, de l'accès à un véhicule (véhicules partagés, bourses aux vélos, etc.), à son entretien (bornes de réparations, pompes, etc.) par exemple. L'Etat encourage les acteurs privés – commerces, restaurants, hôtels, entreprises – à améliorer leurs conditions d'accueil pour les cyclistes.



Campagne de prévention [2]

Cours de conduite [3]

### 2.3.2 Réseau et aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne

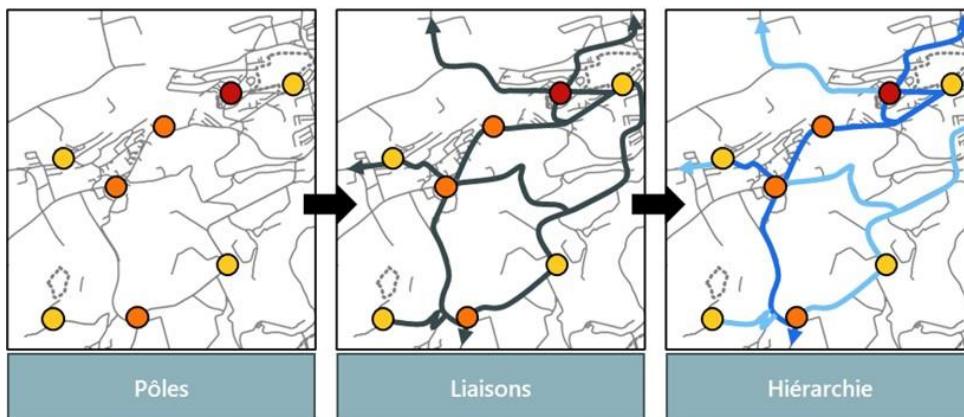
L'accomplissement des activités quotidiennes (travail, formation, achats, services, divertissements) repose sur la recherche d'une certaine efficacité : la destination est le but du déplacement. Les itinéraires composant le réseau cyclable quotidien cherchent ainsi à suivre le tracé le plus direct possible. L'Etat veille à développer les aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire fribourgeois et à améliorer leur qualité pour garantir la sécurité objective et augmenter le sentiment de sécurité des cyclistes.

#### Lignes directrices en matière de planification du réseau

- **Un réseau spécifique**

Le réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne est un réseau à part entière, indépendant du réseau de routes cantonales. Il peut emprunter ou longer celles-ci, mais également emprunter d'autres routes ou chemins lorsque ces derniers sont plus adaptés en termes d'équipement ou de tracé. Il peut aussi être lié au réseau piétonnier (pistes mixtes piétons-vélos).

Le réseau cyclable cantonal dessert de la manière la plus directe possible les pôles et lieux d'intérêt cantonal, régional et intercommunal, ainsi qu'une série d'autres pôles d'une certaine importance. Les pôles et leur hiérarchisation ont été définis à partir du nombre d'habitants et/ou d'emplois, de la présence d'un arrêt de transports publics attractif ou d'établissements de formation secondaire et supérieure. Les autres pôles et localités de moindre importance sont à desservir par les réseaux cyclables communaux.



Les liaisons entre pôles tiennent compte de la distance, de la topographie, de la configuration du réseau routier et de l'organisation du territoire (p.ex. rabattement sur les gares, bassin versant des établissements de formation secondaire et supérieure). Le maillage du réseau ferroviaire, et la possibilité d'exploiter les opportunités offertes par le développement du chemin de fer (nouvelles lignes projetées) sont également pris en compte.

Les tracés figurant sur la carte du réseau cantonal des voies cyclables en annexe sont indicatifs. Ils devront être confirmés par des études préliminaires, menées par l'Etat de Fribourg en coordination avec la (les) commune(s) concernée(s).

## ■ Une desserte optimale, grâce à l'interconnexion de plusieurs réseaux

Dans une logique de continuité, le réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne est relié au réseau cyclable des cantons voisins. Il constitue une armature de base et est complété par des réseaux cyclables communaux, qui assurent la desserte fine du territoire.

Le réseau de cyclotourisme est complémentaire au réseau cyclable pour la vie quotidienne. Sur certains tronçons, les deux réseaux se superposent (Figure 4). Il offre des itinéraires alternatifs permettant de circuler à l'écart du trafic dans un environnement plus attrayant, et dessert des zones rurales dont la densité de population et/ou d'emplois ne justifie pas une desserte par le réseau cyclable cantonal quotidien.

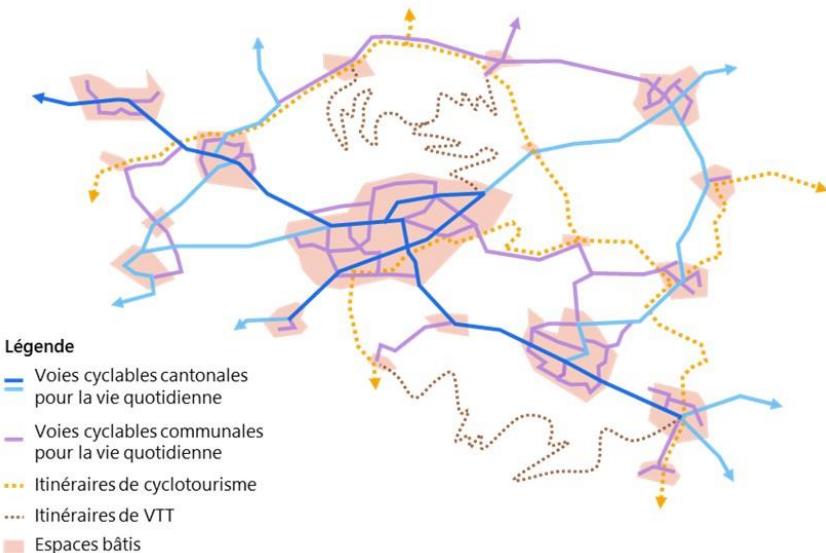


Figure 4 Complémentarité des réseaux cantonaux et communaux, quotidiens et de loisirs

## ■ Des niveaux hiérarchiques qui reflètent la fonction et le potentiel de chaque tronçon

Le réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne se compose de deux niveaux hiérarchiques. Ces niveaux renvoient à la fonction et au volume de cyclistes potentiel d'un tronçon :

- Les « voies cyclables de liaison » : desservent et relient les zones les plus urbanisées, connectant entre eux des pôles essentiellement d'importance cantonale, régionale ou intercommunale. Les itinéraires structurants d'agglomération (TransAgglo, voie verte à Bulle) en constituent une sous-catégorie.
- Les « voies cyclables collectrices (à fort trafic) » : densifient et complètent le maillage formé par les voies cyclables de liaison sur l'ensemble du territoire cantonal.

## Lignes directrices en matière d'aménagement

### ■ Des infrastructures de qualité, intuitives et adaptées aux besoins des cyclistes

L'Etat veille à ce que les voies cyclables forment un réseau continu, homogène et intuitif en termes d'aménagements proposés. Le niveau de sécurité et de confort doit être maximisé. Lorsque cela est possible et approprié, les cyclistes sont séparés des voitures et des piéton-ne-s, et les itinéraires très fréquentés sont suffisamment larges pour permettre le dépassement de cyclistes entre eux et/ou une circulation côte-à-côte. Le revêtement des voies cyclables est choisi de manière à offrir un confort de roulement élevé, tout en tenant compte des enjeux de perméabilité et d'intégration paysagère. Les voies cyclables doivent en principe être libres de tout obstacle, en particulier lorsque les flux attendus sont importants.

Les intersections demandent une attention particulière. Pour qu'elles puissent être franchies en toute sécurité, elles doivent être perceptibles à temps par l'ensemble des usager-e-s de la route et aménagées de manière simple et lisible. Au besoin, des signaux spécifiques y facilitent l'orientation des cyclistes.

Un éclairage adéquat assure la sécurité des cyclistes, notamment aux endroits potentiellement dangereux, dans le respect de l'environnement et des enjeux énergétiques.

Les aménagements sont conformes à l'état de la technique. S'il s'avère impossible de mettre en place un aménagement conforme (contraintes topographiques ou du contexte bâti, rapport coût-utilité disproportionné), un tracé alternatif permettant un niveau de sécurité et de confort suffisants est recherché, ou une diminution des vitesses est envisagée.

Le réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne fait l'objet d'une évaluation périodique, de manière à déterminer la dangerosité et le besoin d'intervention sur chaque tronçon ou point. Les résultats de cette évaluation sont pris en compte lors de l'établissement et l'actualisation du programme de construction.

#### ■ Des standards différenciés

Les niveaux hiérarchiques évoqués précédemment orientent les standards d'aménagement : sur les tronçons présentant un potentiel cycliste élevé, le standard sera en principe plus élevé que sur les liaisons à potentiel moindre (voir Figure 5). Dans cette logique, un soin particulier sera accordé à l'aménagement de tronçons assurant des fonctions multiples (déplacement quotidien et de loisirs). Les conditions locales (vitesse, volume de trafic motorisé) et la demande (volume de trafic cycliste et catégories d'usager-e-s spécifiques) restent des facteurs essentiels pour définir les aménagements.

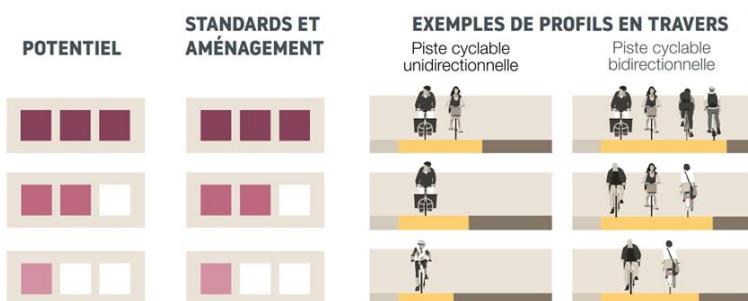


Figure 5 Illustration du principe de standards d'aménagement différents selon le potentiel d'une liaison cyclable.  
(Extrait du «Guide pratique - Planification des réseaux de voies cyclables », Office fédéral des routes OFROU et Conférence Vélo Suisse, 2024)



Piste cyclable bidirectionnelle [4]



Piste mixte vélos-piétons [5]



Giratoire avec franchissement en site propre [6]



tourner-à-gauche indirect [7]



Passage inférieur sous une route cantonale [8]



Passerelle au-dessus des voies de chemin de fer [9]

### **2.3.3 Stationnement vélo et intermodalité**

Si les réseaux cyclables permettent de se déplacer à vélo, il est également primordial de pouvoir stationner son vélo à destination. Dans ce sens, l'offre en stationnement vélo constitue le pendant indispensable et complémentaire à l'aménagement des voies cyclables. Elle permet en outre d'éviter le stationnement aléatoire et disparate des vélos, particulièrement problématique dans les tissus bâties denses.

Le stationnement vélo joue aussi un rôle-clé dans l'encouragement de l'intermodalité. La combinaison du vélo et des transports publics constitue en effet une alternative intéressante à la voiture.

#### **Lignes directrices en matière de stationnement**

- **Des installations de qualité**

En vue de leur bonne utilisation et efficacité, les installations de stationnement doivent satisfaire les exigences de base suivantes : emplacement à proximité immédiate de la destination, accessible facilement et en toute sécurité, support permettant d'appuyer et d'accrocher le cadre du vélo, protection contre les intempéries pour le stationnement longue durée, espace suffisant pour les vélos-cargos et les vélos spéciaux, éclairage sécurisant. Dans certains cas, les installations de stationnement sont complétées par des services supplémentaires (casiers, borne de recharge pour les vélos électriques, petit outillage et pompe, etc.).

- **Aux gares et aux arrêts des transports publics**

L'Etat, les régions et les communes s'assurent que des places pour vélos soient disponibles en quantité et en qualité suffisantes aux gares et aux arrêts de transports publics. Aux arrêts les plus importants, des vélostations sécurisées complètent l'offre de stationnement. L'Etat tient le plan sectoriel des parcs-relais à jour et soutient la réalisation des installations de Bike and Ride (B+R) d'intérêt cantonal.

- **Dans l'espace public**

L'Etat, les régions et les communes veillent s'assurer que la quantité et la qualité de l'offre en stationnement soient suffisantes dans l'espace public, ainsi qu'àuprès des bâtiments et équipements publics (écoles et centres de formation, équipements sportifs et culturels, sites touristiques, etc.).

- **Pour les nouvelles constructions et les transformations**

Les communes définissent dans leur règlement de construction le nombre minimal de places nécessaires ainsi que les standards de qualité relatifs au stationnement vélo pour les nouvelles constructions et les transformations de bâtiments existants. Elles se réfèrent pour cela aux normes et directives en vigueur.

- **Aussi pour les constructions existantes**

L'Etat encourage, par des actions d'information et de sensibilisation, l'équipement en installations vélos des constructions existantes (lieux de travail, commerces, restauration et hôtellerie, etc.).

## Lignes directrices en matière d'intermodalité

Outre l'existence d'installations de stationnement vélo aux gares et arrêts de transports publics, d'autres mesures sont à prendre pour encourager l'intermodalité.

- **Transport des vélos dans les transports publics**

L'Etat et les organismes concernés visent une amélioration constante des conditions de transport des vélos dans les transports publics (p. ex. en acquérant de nouveaux véhicules offrant davantage de places pour les vélos).

- **Autres services**

Afin d'encourager et de faciliter la combinaison de différents modes de déplacement, d'autres services peuvent être soutenus (par exemple vélos en libre-service, tarification combinée voire intégration aux communautés tarifaires, etc.).



Intermodalité vélo-train-voiture [10]



Vélostation dans les gares [11]

### **2.3.4 Entretien des infrastructures et guidage lors de chantiers**

Offrir un environnement sûr et attractif aux cyclistes exige un effort continu dans le temps. L'entretien des aménagements et la bonne gestion des circulations lors de chantiers constituent un domaine d'action inséparable des précédents.

#### **■ L'entretien, gage de praticabilité en toute saison et tout temps**

La praticabilité des itinéraires cyclables tout au long de l'année et par tous les temps est une condition sine qua non de leur utilisation. Un nettoyage régulier des voies cyclables (balayage des feuilles mortes et débris, déblayage de la neige), le remplacement à temps d'un revêtement abîmé et le bon entretien de la signalisation et du marquage garantissent la sécurité et le confort des déplacements à vélo. Les installations de stationnement font partie de l'infrastructure cycliste et doivent être entretenues régulièrement pour rester accessibles toute l'année. Les responsabilités, partagées entre l'Etat et les communes, sont précisées dans la Loi sur la mobilité.

#### **■ Guidage des vélos aux abord des chantiers**

Les chantiers situés sur les itinéraires des vélos sont souvent synonymes de déviations, passages étroits ou revêtements irréguliers, pouvant générer des situations dangereuses ou inconfortables pour les cyclistes. L'Etat (Police) veille à ce que les besoins des cyclistes soient systématiquement pris en compte dans ces situations, notamment par le biais d'une signalisation adéquate. Au besoin, un tracé de remplacement est mis en place. Lorsqu'une installation de stationnement d'une certaine importance n'est plus accessible, une solution de remplacement est proposée.



Guidage aux abords des chantiers [12]

## 3 Volet opérationnel

---

La mise en œuvre du plan du réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne est guidée par des lignes directrices transversales aux quatre domaines d'action identifiés précédemment.

### 3.1 Lignes directrices générales

#### ■ Une mise en œuvre programmée ... et au gré des opportunités

L'Etat met en œuvre le plan du réseau cantonal des voies cyclables de manière proactive. Il établit un programme de construction qui détermine l'ordre des mesures à prendre. Il définit également un plan d'action pluriannuel en matière de promotion. L'Etat saisit également toutes les opportunités qui se présentent – travaux d'entretien, projets routiers, urbanistiques, environnementaux, etc. – pour réaliser son plan.

#### ■ Prioriser les mesures pour cibler l'utilisation des ressources

En matière d'aménagements, l'Etat utilise ses ressources de manière ciblée et investit en priorité là où le potentiel cycliste est le plus important. Dans la priorisation, il tient également compte des mesures permettant de résoudre une lacune importante des réseaux (lieu accidentogène, chaînon manquant, interface importante mal équipée, etc.), et des mesures revêtant un caractère emblématique susceptible de rayonner positivement. Il veille aussi à mettre en œuvre des mesures simples à réaliser et qui permettent d'améliorer rapidement la qualité des voies cyclables (« quick-win »). Les itinéraires de cyclotourisme sont pris en compte lors de l'établissement du programme de construction relatif au réseau quotidien afin d'identifier les synergies possibles et prioriser les aménagements profitant au plus grand nombre.

En matière de promotion, et dans une logique de subsidiarité, l'Etat se concentre sur les activités qui présentent un intérêt cantonal. Le caractère cantonal se définit entre autres à travers le nombre d'utilisateur-rice-s potentiellement touché.es, la dimension exemplaire d'une mesure, ou sa capacité à être reproduite à différents endroits sur le territoire cantonal.

#### ■ Agilité et innovation

L'Etat saisit les opportunités d'aménagements temporaires, qui offrent la possibilité de tester des solutions et d'étudier le comportement des usager-ère-s. Il soutient des projets à caractère pilote, aussi bien en matière d'aménagements que de promotion.

#### ■ Devoir d'exemplarité

L'Etat encourage la pratique du vélo à tous les niveaux au sein de l'administration cantonale, par des campagnes d'information, des actions incitatives et des équipements adéquats (par exemple places de stationnement abritées, douches, casiers, etc.).

## 3.2 Organisation

### ■ Un interlocuteur pour la thématique du vélo

L'Etat dispose d'une cellule interservices pour traiter de la thématique du vélo, le Team Vélo. Ce dernier est l'interlocuteur des services de l'administration cantonale, des communes et de la population. Le Team vélo joue un rôle de coordination et de soutien pour toutes les questions relatives au vélo, qu'elles concernent les aménagements ou la promotion. Dans l'idéal, la responsabilité de la thématique du vélo est également précisée dans chaque commune, et communiquée au Team vélo.

### ■ Complémentarité et coordination

La planification et la réalisation du réseau cyclable ainsi que la mise en œuvre des mesures de promotion sont menées de manière coordonnée entre les parties concernées (représentants des régions, agglomérations, communes, milieux associatifs, établissements de formation et scolaires, acteurs du tourisme et de l'économie, etc.), dans une logique de complémentarité et de subsidiarité. Selon les besoins, certaines problématiques cyclables sont abordées dans la Commission consultative mobilité, ou lors de rencontres spécifiques à certains projets.

## 3.3 Conditions-cadres

### ■ Mobiliser les ressources nécessaires

L'Etat met à disposition des ressources financières et humaines suffisantes pour encourager la pratique du vélo. Il finance les mesures d'aménagement des itinéraires cyclables cantonaux dans le cadre des budgets alloués à la construction et à l'entretien des routes. Il définit et dégage les moyens nécessaires pour la mise en œuvre des autres mesures (amélioration du stationnement, mesures de promotion, etc.). Autant que possible, les mesures en faveur de la sécurité routière sont réalisées, et donc financées, dans le cadre des projets en cours et des missions habituelles des services cantonaux. L'Etat peut déléguer certaines tâches aux communes.

### ■ Un monitorage pour mesurer les effets et réajuster le programme

L'Etat connaît et communique l'évolution de la pratique du vélo sur son territoire. A cet effet, il met en place un dispositif de monitorage, recensant les principaux indicateurs (par ex. volume des flux cyclables sur certains axes, nombre de kilomètres d'aménagements réalisés) et veille à le tenir à jour régulièrement. Il peut ainsi mesurer les effets des mesures mises en place, et ajuster celles-ci au besoin.

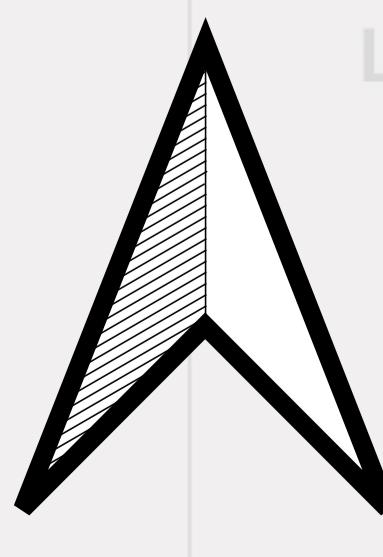

Adopté par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement le

---

## **Annexes**

---

### **1. Cartes du réseau cantonal des voies cyclables**



,

ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG  
WWW.FR.CH

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement  
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

## RESEAU CYCLABLE CANTONAL - EXTRAIT FRIBOURG KANTONALES VELOWEGNETZ - AUSSCHNITT FREIBURG

### Voies cyclables pour la vie quotidienne / Velowege für den Alltagsgebrauch

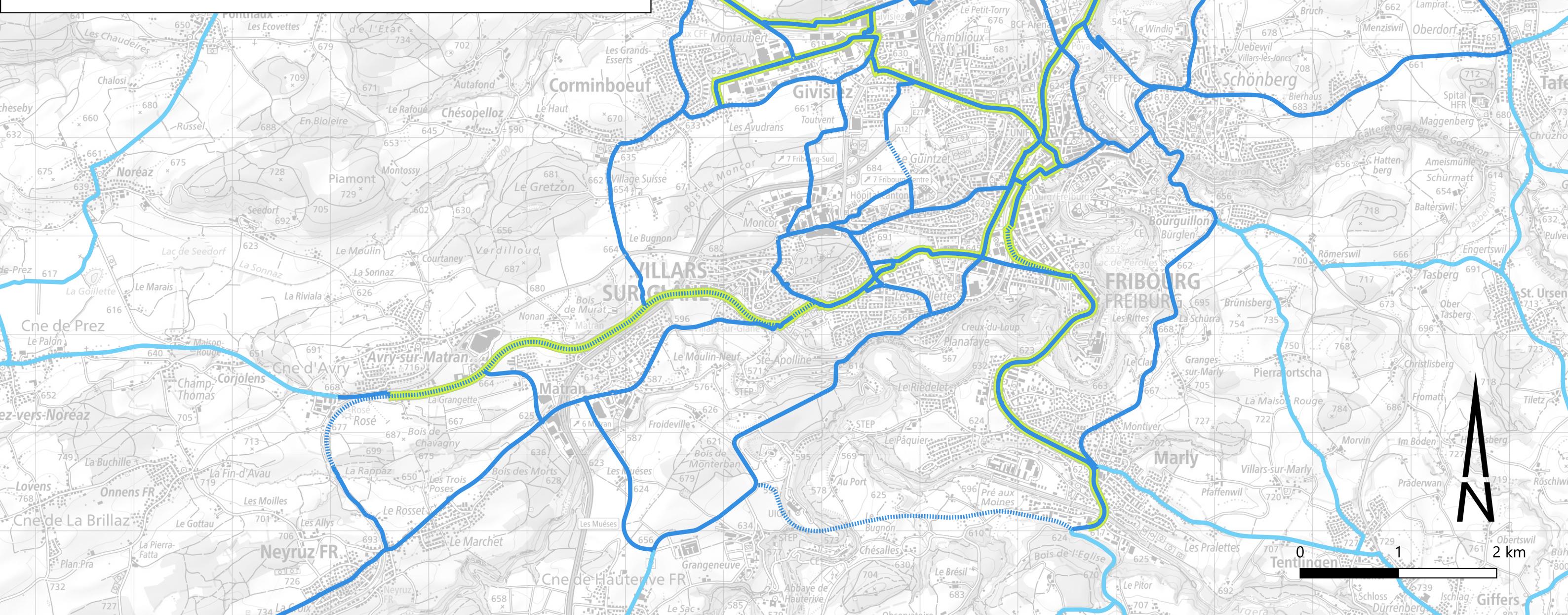
- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

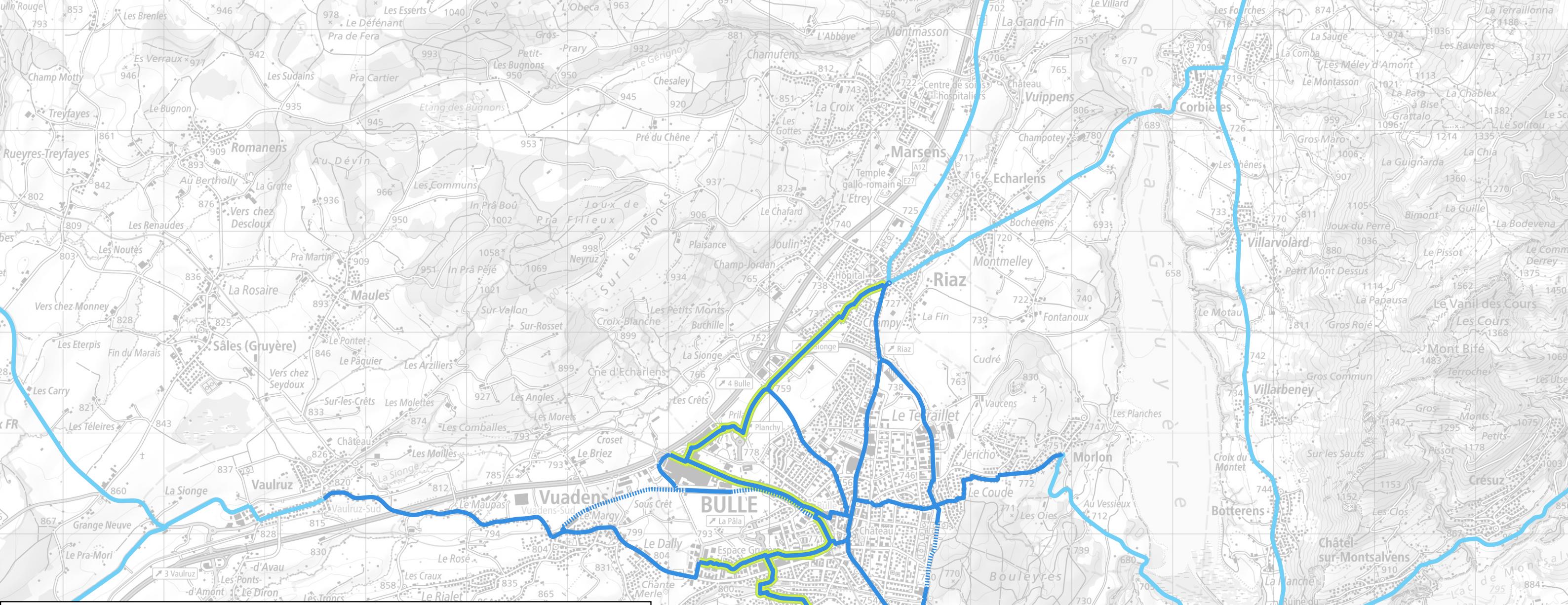
### Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters

- Frontière cantonale / Kantongrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten

Sources / Quellen:  
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/02/2025





,

ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG  
WWW.FR.CH

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement  
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

## RESEAU CYCLABLE CANTONAL - EXTRAIT BULLE KANTONALES VELOWEGNETZ - AUSSCHNITT BULLE

**Voies cyclables pour la vie quotidienne / Veloweg für den Alltagsgebrauch**

- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

**Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters**

- - - Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten




0 1 2 km

---

## **2. Carte du réseau avec les pôles**

Cette carte montre la logique qui a guidé la définition du réseau cantonal des voies cyclables.



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement  
Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt

WWW.FR.CH

## RESEAU CYCLABLE CANTONAL AVEC PÔLES KANTONALES VELOWEGNETZ MIT POLEN

Voies cyclables pour la vie quotidienne /  
Velowäge für den Alltagsgebrauch

- Voie cyclable de liaison / Verbindungsveloweg
- Voie cyclable collectrice à fort trafic / Stark befahrener Sammelveloweg
- Tracé à créer / Zu erstellende Strecke
- Itinéraire structurant d'agglomération / Velohauptroute Agglomeration

Contenu à caractère informatif / Planinhalt informativen Charakters

- Frontière cantonale / Kantongrenze
- Itinéraires utilitaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utilitaires hors canton (à discuter) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu diskutieren)
- Pôle cantonal ou régional / Kantonaler oder regionaler Quell-/Zielort
- Pôle intercommunal / Interkommunaler Quell-/Zielort
- Autre pôle / Anderer Quell-/Zielort