

Stratégie cantonale de mobilité

Adoption par le Conseil d'Etat :
[date à insérer]



COORDONNER

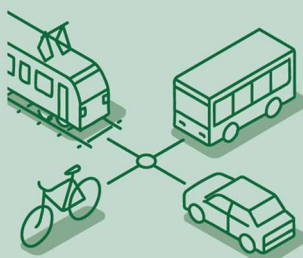


ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR



FAVORISER



RELIER



GERER

Impressum

Mandant

Etat de Fribourg
Service de la mobilité
Rue des Chanoines 17
Case postale
1701 Fribourg

Direction de projet

Service de la mobilité (SMo)

Mandataires

Metron Bern AG
Neuengasse 43
3001 Bern

Comité de pilotage

Jean-François Steiert, Conseiller d'Etat, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME)

Didier Castella, Conseiller d'Etat, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts (DIAF)

Sonja Gerber, Secrétaire générale de la DIME

Grégoire Cantin, Chef du Service de la mobilité (SMo)

André Magnin, Chef du Service des ponts et chaussées (SPC)

Filippo Sala, Chef de la Section aménagement cantonal (SeCA)

Alix Dettwiler, Collaboratrice scientifique, cheffe de projet, SMo

Fabian Schwab, Chef de la section Planification et mobilité, SMo

Comité de projet

Sonja Gerber, Secrétaire générale de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME)

André Magnin, Service des ponts et chaussées (SPC)

Tobias Francke, Section aménagement cantonal (SeCA)

Grégoire Cantin, Alix Dettwiler et Fabian Schwab, Service de la mobilité (SMo)

Table des matières

1	Introduction.....	5	4.1	Aménagement du territoire	24
2	Diagnostic	7	4.2	Transports publics (TP).....	25
2.1	Contexte territorial	7	4.3	Marche.....	26
2.2	Évolution démographique	9	4.4	Vélo.....	27
2.3	Développements économiques et touristiques	10	4.5	Transport individuel motorisé (TIM) .	28
2.4	Comportements et habitudes de mobilité	10	4.6	Réseau routier	29
2.5	Réseaux de mobilité.....	13	4.7	Plateformes multimodales	30
2.6	Enjeux et défis liés au système de mobilité	15	4.8	Autres réseaux de loisirs	31
3	Stratégie	19	4.9	Transport de marchandises.....	32
3.1	Vision 2050 et objectifs stratégiques	19	4.10	Evolution technologique	33
3.2	Ambitions par mode de transport	22	4.11	Promotion des mobilités durables....	34
4	Champs d'action.....	24	5	Monitoring.....	35
				Glossaire.....	36

Avant-propos

Qu'il s'agisse de se rendre sur son lieu de travail, de se former, d'accéder aux commerces ou de profiter de notre riche patrimoine naturel et de nos activités de loisirs, se déplacer est un acte quotidien fondamental. La mobilité conditionne également le développement de notre territoire, garantit notre dynamisme économique et forge le lien social en contribuant à unir la population fribourgeoise. Face à l'évolution rapide de nos modes de vie et aux défis qui nous attendent, l'accès à un système de transport performant et durable est devenu un enjeu politique de premier plan qui doit miser sur la complémentarité de nos régions, principale force du canton.

Le canton de Fribourg fait face à des dynamiques territoriales et démographiques exceptionnelles. Entre 2010 et 2024, notre population a augmenté de près de 25 %, un rythme bien supérieur à la moyenne nationale. Cette vitalité se poursuivra, avec une hausse attendue de 16 % d'ici 2050. Parallèlement, nos besoins en déplacement évoluent significativement avec nos modes de vie ; les loisirs, principale raison de nos déplacements, tendent à se renforcer. Ils sont suivis par nos trajets pendulaires. Face à ces évolutions, à la nécessité de préserver notre biodiversité et de décarboner notre mobilité, qui représente environ 30% de nos émissions de gaz à effet de serre, il est indispensable d'anticiper, définir et guider une vision à long terme de la mobilité.

La Stratégie cantonale de mobilité à l'horizon 2050, qui trouve son ancrage dans la loi cantonale sur la mobilité, fixe les orientations clés dans ce domaine en traitant des différents moyens de déplacement et leur utilisation combinée. Elle concrétise notre engagement pour un système de déplacement global, sûr, interconnecté et respectueux de l'environnement. Elle mise sur les synergies possibles entre les territoires, en proposant des orientations différenciées et complémentaires intégrant les réalités locales et régionales.

Avec près de 70% des trajets effectués en voiture individuelle dans le canton, dont 40 % sur de courtes distances, le potentiel de report modal est significatif. La stratégie pose ainsi les jalons nécessaires pour concrétiser ce report modal vers les transports publics, la marche et le vélo, tout en reconnaissant le rôle central de la mobilité individuelle en dehors des zones urbanisées et pour certaines zones d'activités.

La stratégie encourage le développement de quartiers de courtes distances, qui rapprochent les lieux d'habitat, d'emploi, de formation, d'achats et de loisirs afin de faciliter les déplacements à pied ou à vélo. Elle propose également de limiter les émissions grâce à la promotion de l'électromobilité, tout en veillant à gérer les impacts des infrastructures sur la biodiversité et les sols.

En unissant nos forces et en reconnaissant la diversité de nos territoires, nous ferons de la mobilité durable un moteur d'attractivité économique et un garant de la qualité de vie des Fribourgeoises et des Fribourgeois.

Jean-François Steiert

Conseiller d'Etat, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

Didier Castella

Conseiller d'Etat, Directeur des institutions, de l'agriculture et des forêts

1 Introduction

La mobilité constitue un pilier du développement territorial, économique et social du canton de Fribourg. Face à la croissance démographique, à l'évolution des modes de vie, aux transitions énergétique et climatique ainsi qu'aux évolutions technologiques, l'Etat doit disposer d'une vision claire et cohérente de l'évolution de son système de mobilité à long terme.

La présente Stratégie cantonale de mobilité définit cette vision à l'horizon 2050. Elle constitue le document de référence de la politique cantonale de mobilité et fixe les objectifs ainsi que les champs d'action destinés à guider l'action publique. Elle coordonne le développement de l'ensemble des modes de transport — mobilité piétonne, cyclable, transports publics, mobilité partagée et transport individuel motorisé — à l'exception du trafic aérien¹. Afin de tenir compte de l'évolution des enjeux et des conditions-cadres, elle sera actualisée à chaque législature.

La Stratégie s'adresse en premier lieu aux autorités cantonales et communales ainsi qu'aux organismes régionaux chargés de la planification territoriale et de la mobilité. Elle fournit également un cadre de référence aux autres parties prenantes ainsi qu'à la population.

La Stratégie s'inscrit dans les principes et orientations définis par la législation et la planification cantonales. Elle trouve en particulier son fondement dans la loi sur la mobilité (LMob), notamment dans ses articles 1, 36 et 37. La LMob pose le principe d'une mobilité durable sur les plans écologique, économique et social et fixe les grandes orientations de la politique cantonale. Celle-ci vise notamment à :

- mettre en œuvre un système global, sûr et efficace de mobilité répondant aux différents besoins ;
- favoriser la mobilité douce et l'utilisation des transports collectifs ;
- assurer la sécurité et la fluidité des déplacements ;
- coordonner les enjeux de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement ;
- favoriser l'innovation dans le domaine de la mobilité.

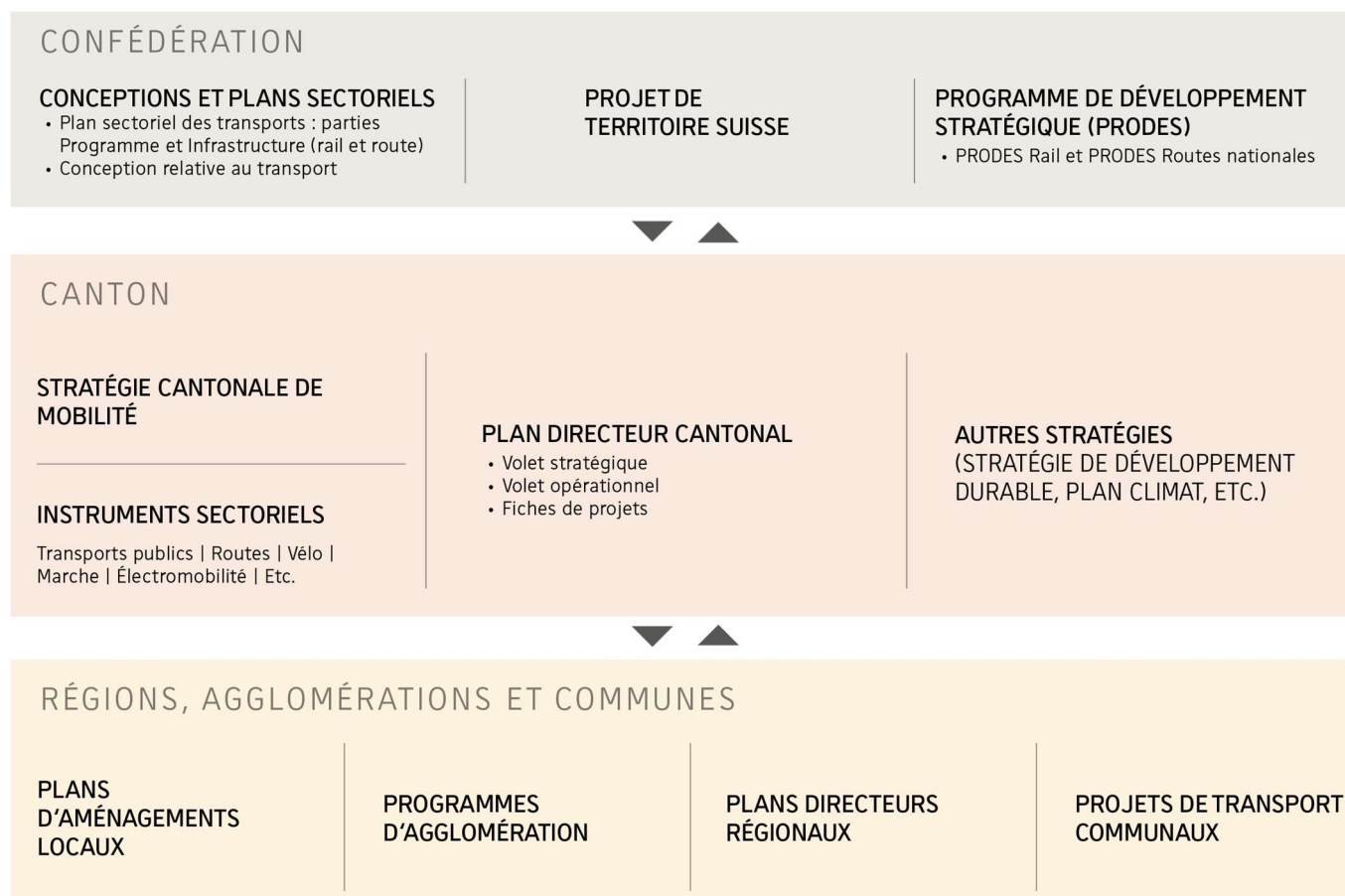
Conformément à l'article 37 LMob, la présente Stratégie concrétise ces orientations. Liante pour les autorités, elle correspond au volet stratégique du plan directeur cantonal (PDCant) et en décline les principes en matière de mobilité. Les éventuelles adaptations des fiches de mesure du PDCant requises à la suite de l'entrée en vigueur de la présente Stratégie de mobilité seront effectuées conformément aux procédures propres au PDCant.

La mobilité entretient par ailleurs des liens étroits avec de nombreuses autres politiques cantonales. La Stratégie tient compte de leurs objectifs et orientations lorsqu'ils ont une incidence sur la mobilité et contribue, en retour, à leur mise en œuvre. Cette coordination concerne notamment le développement durable (stratégie de développement durable), l'aménagement du territoire (PDCant), le climat (plan climat), l'environnement, la biodiversité, l'énergie, l'économie, la

¹ Le trafic aérien relève principalement de la compétence de la Confédération et s'inscrit dans un cadre largement international. Le rôle de l'Etat en la matière concerne essentiellement la localisation des infrastructures aéroportuaires et leur articulation avec les autres modes de transport. Compte tenu de ces compétences limitées, le trafic aérien n'est pas traité dans la présente stratégie.

santé ainsi que l'inclusion et l'accessibilité. Elle vise à assurer la cohérence de l'action cantonale, sans se substituer aux stratégies et planifications propres à ces domaines.

L'illustration suivante présente la place de la Stratégie cantonale de mobilité dans la hiérarchie des instruments de planification cantonaux.



L'élaboration de la Stratégie de mobilité repose sur une démarche progressive. Le diagnostic permet d'établir une compréhension partagée de la situation actuelle et d'identifier les principaux défis. Sur cette base, la vision fixe le cap à poursuivre à l'horizon 2050 et les objectifs précisent les résultats recherchés. Les champs d'action déclinent ensuite la stratégie en principes qui guideront l'action cantonale. Ils constituent le cadre pour les planifications sectorielles, qui en précisent la mise en œuvre dans les différents domaines de la mobilité.

2 Diagnostic

Ce chapitre présente l'état des lieux de la situation actuelle en mettant en évidence les principales tendances qui influencent le développement de la mobilité cantonale. Il permet de comprendre les défis auxquels le système de transport devra répondre au cours des prochaines décennies.

2.1 Contexte territorial

À l'interface des régions francophone et germanophone, le canton de Fribourg occupe une position stratégique au sein du territoire suisse. À la fois espace de vie, bassin d'emploi et destination touristique, il s'organise autour de plusieurs pôles urbains et entretient des relations étroites avec les régions voisines. Selon le Projet de territoire Suisse, sa situation entre l'Espace métropolitain lémanique, la Région de la capitale suisse et l'Arc jurassien lui confère par ailleurs un rôle important dans les échanges et les flux de déplacements suprarégionaux.

Le canton de Fribourg est subdivisé en sept districts avec une structure territoriale très différenciée, allant d'espaces urbains denses à des espaces ruraux et naturels tant en plaine que sur les Préalpes. Cette diversité génère des besoins de mobilité variés et nécessite des réponses adaptées aux réalités locales.

Afin de tenir compte notamment des différents degrés d'urbanisation du territoire, le volet stratégique du Plan directeur cantonal distingue quatre grands types d'urbanisation :

- le tissu urbain intégré à un projet d'agglomération ;
- le tissu urbain hors projet d'agglomération (centres régionaux) ;
- le tissu hors des centres ;
- les secteurs urbanisés des autres types d'espace (rural et naturel)

Ces différentes typologies présentent des caractéristiques spécifiques en matière de densité de population, d'emplois et de nuitées hôtelières ainsi qu'en termes de flux de mobilité.

Le canton est impliqué dans quatre projets d'agglomérations reconnus au niveau fédéral qui jouent un rôle majeur dans la coordination entre urbanisation et transports :

- Fribourg (–Association régionale de la Sarine - ARS) ;
- Mobul (région bulloise) ;
- Berne (district de la Singine) ;
- Rivelac (district de la Veveyse).

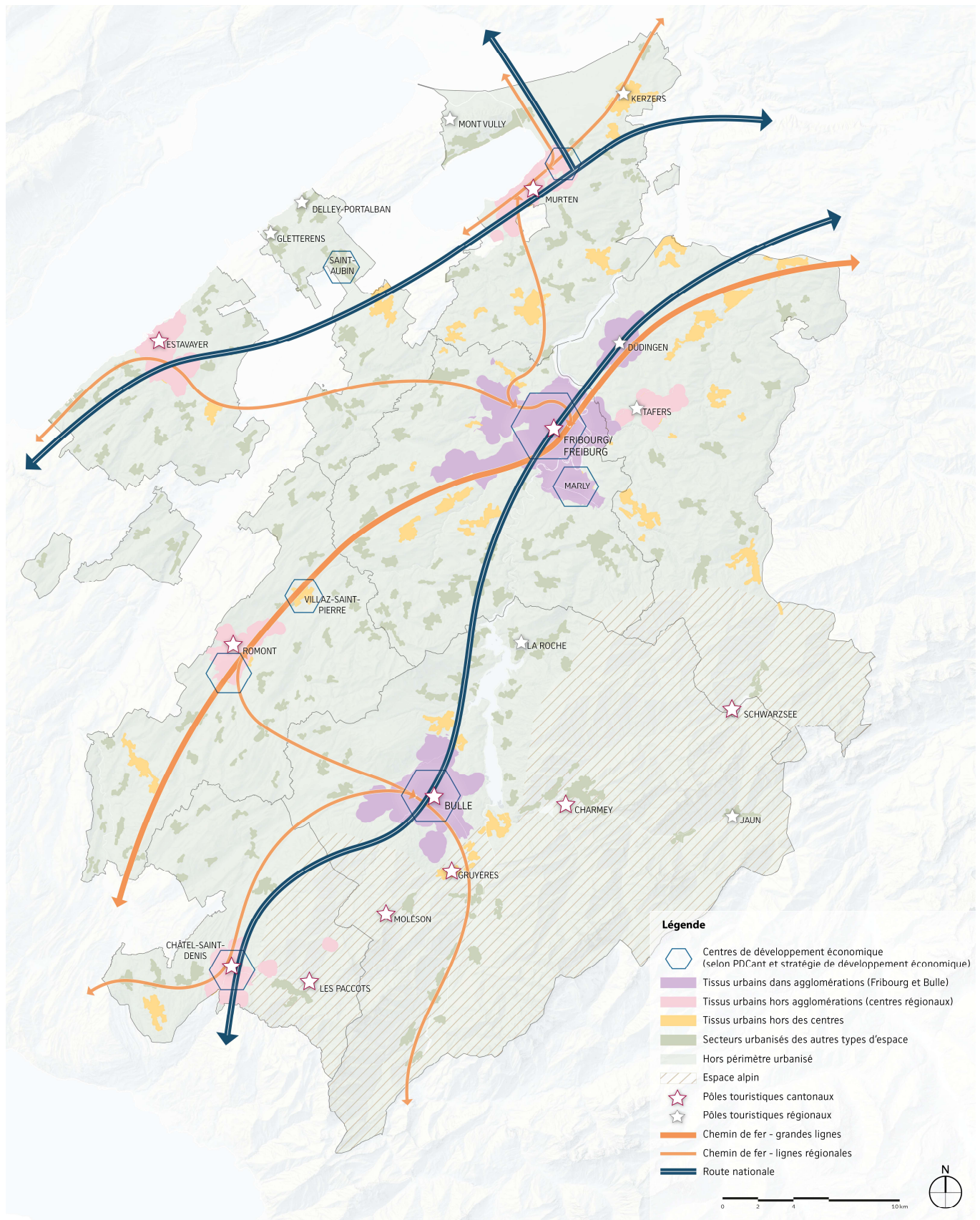


Figure 1 : Structure territoriale et principales infrastructures de transport du canton de Fribourg. Source : carte de la typologie d'urbanisation du volet stratégique du PDCant (2018).

2.2 Évolution démographique

Le canton de Fribourg connaît depuis plusieurs décennies une croissance démographique soutenue, à un rythme supérieur à la moyenne nationale. Entre 2010 et 2024, sa population a ainsi augmenté de 24,5 %¹. Cette croissance démographique ne s'est pas répartie uniformément sur le territoire, comme l'illustrent les disparités observées en 2024 dans le graphique ci-après. À l'horizon 2050, le scénario haut prévoit une hausse de 25 % de la population par rapport à 2024. La croissance devrait donc se poursuivre, mais à un rythme légèrement inférieur à celui enregistré entre 2010 et 2024. À l'échelle des districts, les dynamiques suivantes sont attendues d'ici 2050 :

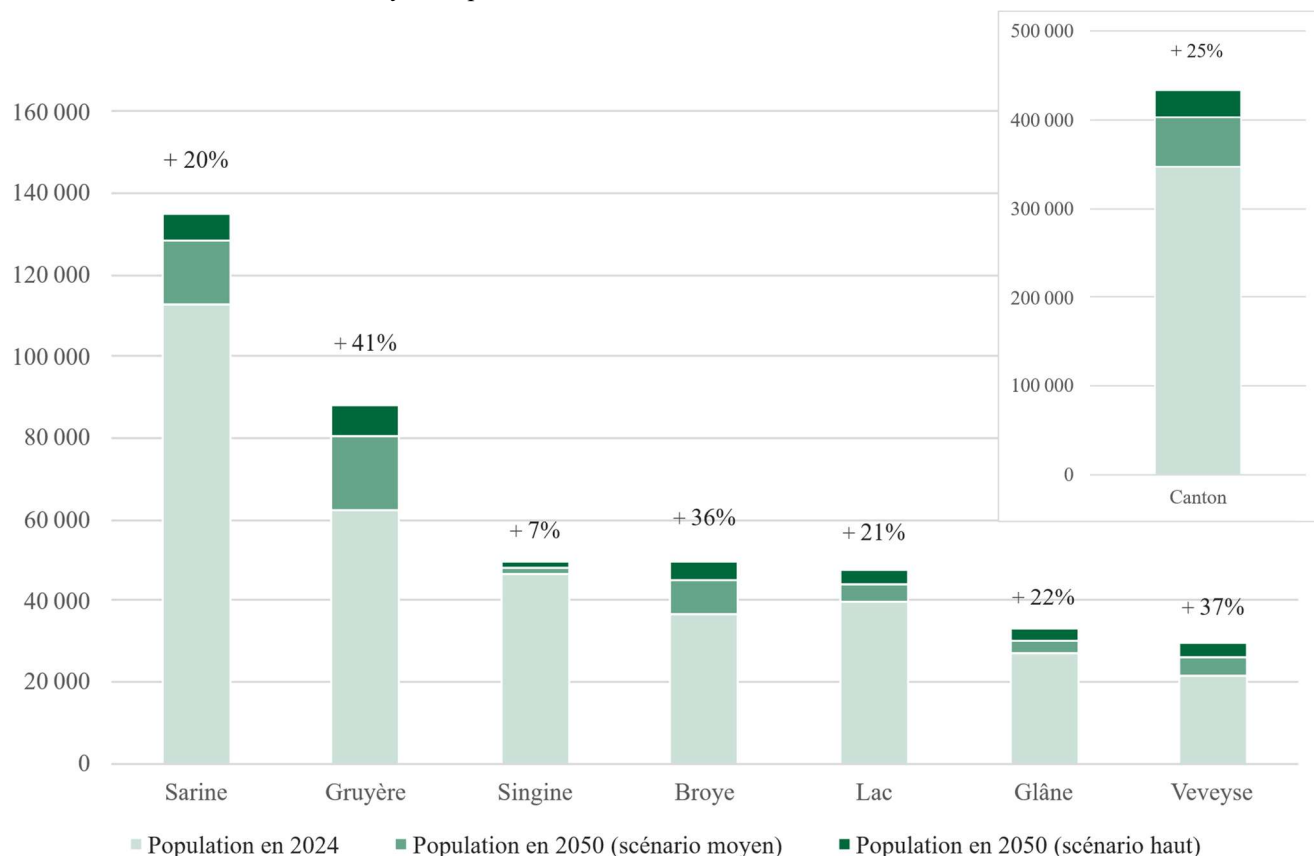


Figure 2 : Population par district dans le canton de Fribourg en 2024 et 2050. Les pourcentages indiquent l'évolution relative de la population selon le scénario haut en 2050. Source des données : Service de la statistique et de la donnée du canton de Fribourg, 2026.

La distribution spatiale de la croissance de la population est prévue dans le PDCant tant à l'échelle des districts qu'au niveau des typologies d'espace. Ainsi, au niveau des typologies d'espace, l'augmentation démographique est attendue comme suit :

- + 45 % dans le tissu urbain des projets d'agglomération,
- + 25 % dans le tissu urbain des centres régionaux,
- + 15 % pour le tissu urbain hors des centres et
- + 15 % dans les secteurs urbanisés des autres types d'espace (rural et naturel).

Cette évolution entraînera une augmentation de l'importance relative des centres urbains d'agglomération et des centres régionaux, allant dans le sens d'une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti.

¹ Service de la statistique et de la donnée, Etat de Fribourg, 2024

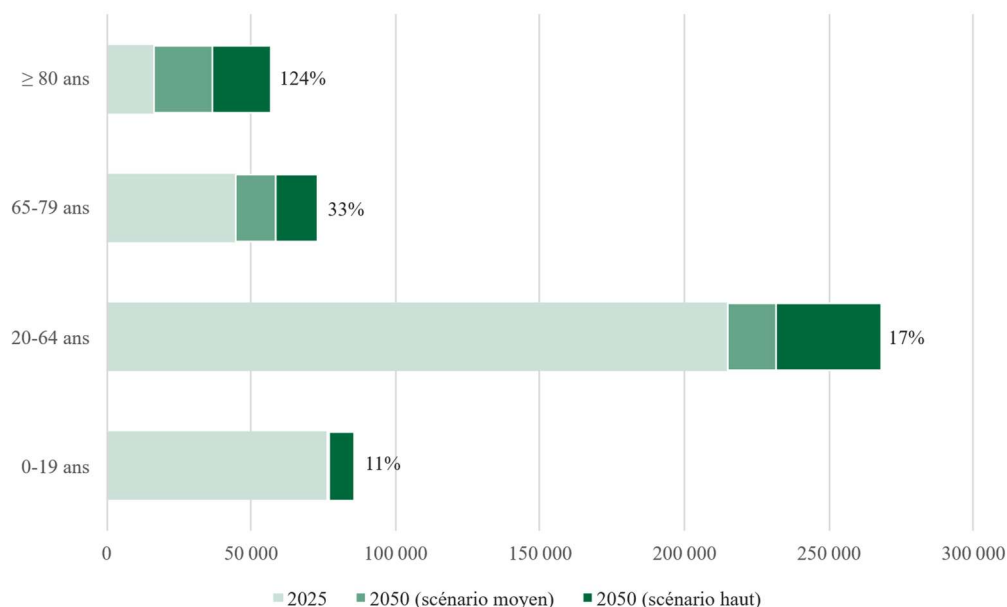


Figure 3 : Augmentation relative de la population par classe d'âge, entre 2025 et 2050. Source des données : Office fédérale de la statistique ; Service de la statistique et de la donnée du canton de Fribourg, 2026.

Parallèlement à sa croissance, la population fribourgeoise connaîtra un vieillissement marqué. La part des personnes âgées de 65 ans ou plus devrait représenter 23,6 % de la population totale en 2050, contre 17,4 % en 2025. Un doublement de la part des personnes de plus de 80 ans est également attendue.

2.3 Développements économiques et touristiques

Le développement économique constitue un facteur déterminant de l'évolution des besoins de mobilité. En 2023, le canton de Fribourg comptait près de 127 000 emplois en équivalents plein temps (EPT) sur l'ensemble de son territoire. Leur répartition reste toutefois fortement concentrée dans le district de la Sarine, qui regroupe 43,5 % des EPT du canton. La Gruyère constitue le deuxième pôle d'emplois cantonal, avec 18,8 % des EPT.¹

Depuis 2011, l'emploi a progressé à un rythme comparable à celui de la population, principalement sous l'effet du développement du secteur tertiaire, notamment dans les domaines de la santé, de l'action sociale et de l'enseignement.¹

2.3.1 Perspectives de développements touristiques

Le tourisme constitue un secteur économique important pour le canton de Fribourg. La stratégie touristique 2024–2030 vise un développement durable fondé sur la valorisation du patrimoine naturel, culturel et gastronomique².

Les principales destinations touristiques se concentrent dans les régions de la Gruyère, de Fribourg, de Morat, ainsi qu'autour du Schwarzsee. Environ 61 % des visiteurs rejoignent leur destination en transports individuels motorisés (TIM). En revanche, la part du TIM diminue au cours du séjour ou de la visite (53 %), au profit des transports publics (TP).³

2.4 Comportements et habitudes de mobilité

Les comportements de mobilité présentés dans ce chapitre décrivent les principales caractéristiques des déplacements de la population fribourgeoise, notamment leurs motifs, leur répartition spatiale et les modes de transport utilisés. Les

¹ Statistique structurelle des entreprises (STATENT), Office fédéral de la statistique

² Stratégie de développement du tourisme fribourgeois 2024 – 2030

³ Étude sur le comportement des visiteurs. Tourisme fribourgeois. 2022

résultats des enquêtes réalisées entre 2020 et 2022 doivent toutefois être interprétés avec prudence, la pandémie de COVID-19 ayant fortement influencé les pratiques de déplacement. Les restrictions sanitaires ont entraîné une diminution générale des distances parcourues, particulièrement marquée dans les TP, tandis que le vélo électrique a gagné en popularité. Les premières observations post-pandémie montrent néanmoins un retour aux tendances antérieures, avec une fréquentation des TP dépassant même les niveaux observés avant 2020.

2.4.1 Pourquoi se déplace-t-on ?

L'analyse des distances journalières parcourues selon le motif de déplacement montre que les loisirs constituent aujourd'hui le principal motif de mobilité dans le canton de Fribourg. Ils représentent près de 40 % des distances parcourues, devant les déplacements liés à la formation et au travail (31 %) ainsi que ceux liés aux achats (15 %)¹. Cette répartition est globalement comparable à celle observée en 2021. Elle est également conforme à celle observée à l'échelle suisse, où les loisirs constituent le premier motif de déplacement, devant le travail et la formation, puis les achats, tant en 2015 qu'en 2021.

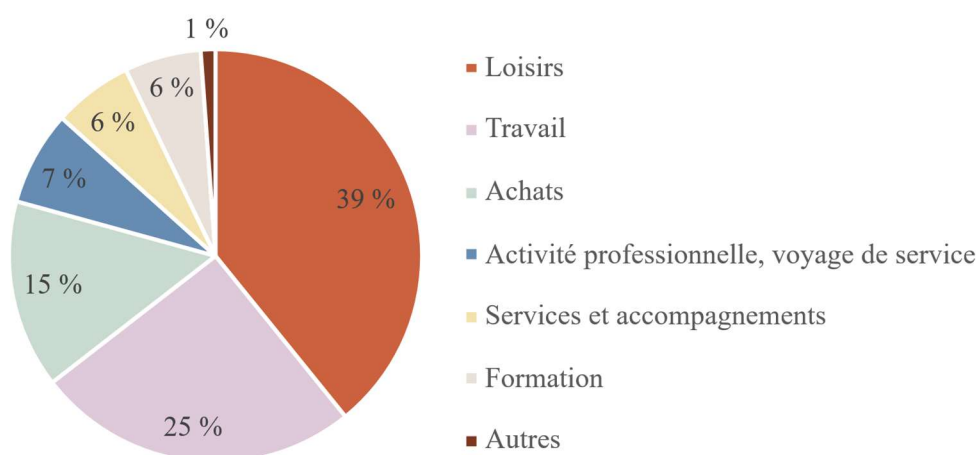


Figure 4 : Contribution des différents motifs de déplacement aux distances journalières parcourues dans le canton de Fribourg. Écarts dus aux arrondis. (Données : Microrecensement mobilité et transports, ARE, 2017).

Ces résultats mettent en évidence que les besoins de mobilité dépassent largement les seuls déplacements pendulaires. Si les trajets domicile-travail et domicile-formation demeurent structurants pour l'organisation des réseaux de transport, les déplacements liés aux loisirs exercent une influence croissante sur la demande de mobilité². Caractérisés par une grande diversité de destinations, ils s'effectuent fréquemment en dehors des heures de pointe et génèrent des besoins spécifiques en matière d'accessibilité.

2.4.2 Où se déplace-t-on ?

La mobilité dans le canton de Fribourg s'inscrit dans un espace fonctionnel qui dépasse largement les frontières cantonales.

Les principaux flux pendulaires se concentrent vers les pôles urbains et économiques du canton et des régions voisines, notamment Fribourg, Berne, Bulle, Lausanne, Romont (FR), Payerne et Yverdon-les-Bains.

Les dynamiques de déplacement varient toutefois selon les districts. Alors que la Singine est fortement orientée vers Berne et que la Veveyse se situe à l'interface des influences lausannoise et bulloise, les districts de la Broye et du Lac présentent une structure plus multipolaire.

Les flux pendulaires liés au travail et à la formation sont relativement bien documentés et permettent d'identifier les principales relations fonctionnelles entre le canton et les régions voisines. En revanche, les connaissances relatives à la

¹ Microrecensement mobilité et transports, ARE, 2017

² Perspectives d'évolution du transport 2050, ARE, 2022

répartition spatiale des déplacements de loisirs, d'achats ou de services demeurent plus limitées. Ces déplacements se caractérisent généralement par une plus grande diversité de destinations et une variabilité plus importante selon les périodes de l'année, les jours de la semaine ou les conditions météorologiques.

2.4.3 Comment se déplace-t-on ?

Les habitudes de mobilité dans le canton de Fribourg se distinguent par des distances quotidiennes parcourues relativement élevées et une forte prédominance du transport individuel motorisé (TIM). Selon le Microrecensement mobilité et transports (MRMT), les habitants et habitantes du canton parcouraient en moyenne 45,6 km par jour en 2015 (37,2 km en 2021), soit des valeurs supérieures à celles observées dans la plupart des autres cantons, y compris ceux présentant des caractéristiques territoriales comparables (comme les cantons de Neuchâtel ou Berne). Les agglomérations

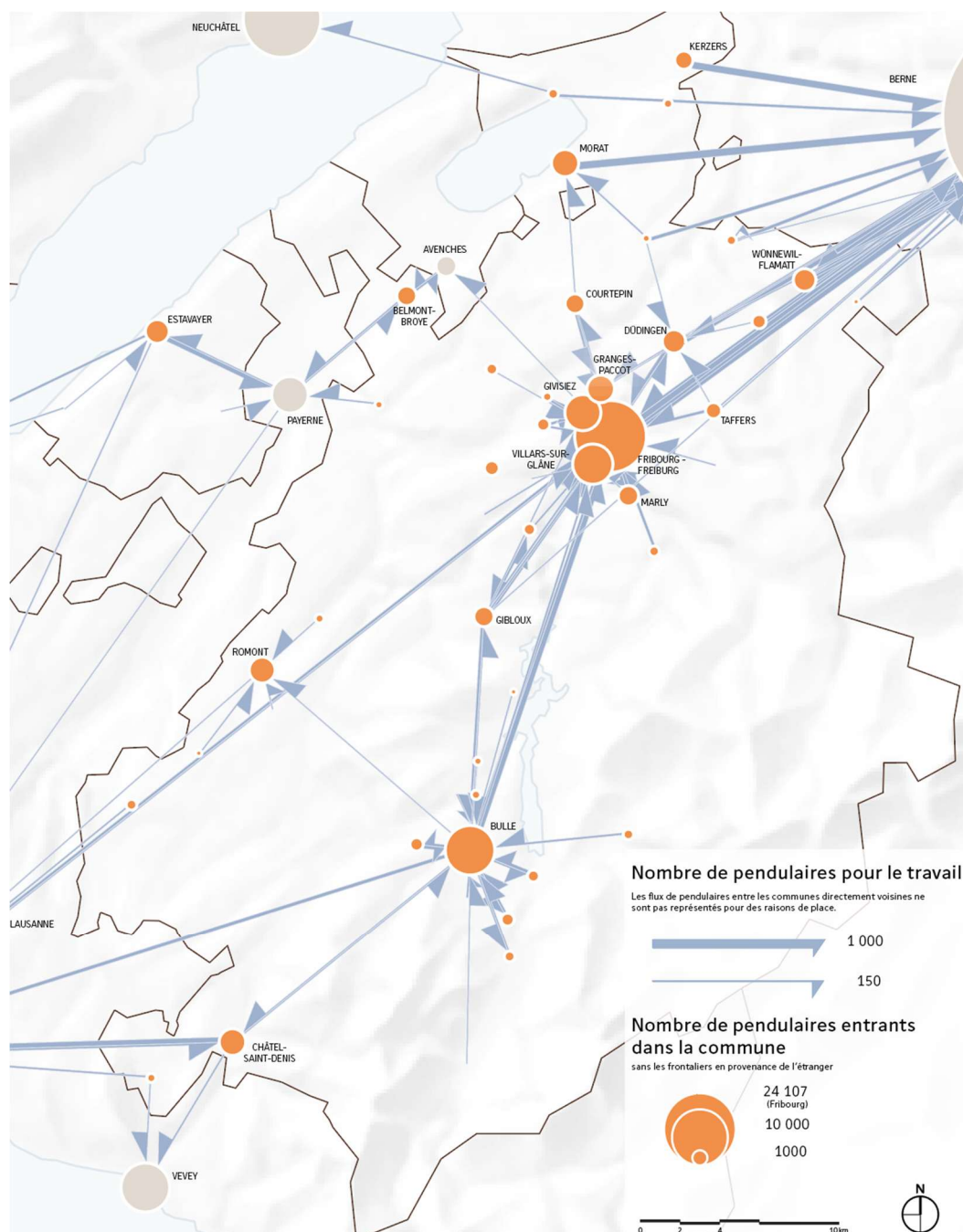


Figure 5 : Principaux flux pendulaires entre communes, en 2020. Les flux entre communes limitrophes ne sont pas représentés. (Source des données : OFS – Appariement des registres AVS, STATPOP et STATENT, 2024).

de Fribourg et Bulle figurent également parmi les agglomérations suisses présentant les distances quotidiennes les plus importantes, avec des moyennes de respectivement 40,7 km par personne et 44 km par personne en 2015.^{1 2}

Cette mobilité repose majoritairement sur la voiture : en 2021, le TIM représente 72 % des distances parcourues dans le canton, contre 66 % à l'échelle suisse, tandis que les transports publics en assurent 23 % et les mobilités actives seulement 4 % (3 % à pied, 1 % à vélo électrique et 0,6 % à vélo classique)³. La voiture est particulièrement privilégiée pour les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Elle demeure également le principal mode de déplacement domicile-

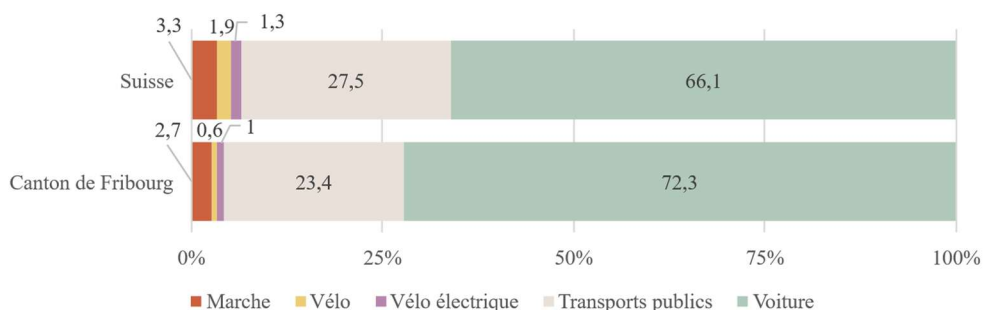


Figure 6 : Répartitions modales, en Suisse et dans le canton de Fribourg, selon les distances parcourues.
(Source des données : Modèle national de trafic voyageur : Actualisation 2023, ARE, 2026.)

travail, utilisé par près de 68 % des personnes actives, contre 20 % pour les transports publics et 11 % pour la mobilité douce en 2024⁴.

Les pratiques de mobilité varient toutefois selon les territoires. L'agglomération de Fribourg bénéficie d'une utilisation importante des transports publics et des mobilités actives, favorisée par une bonne desserte en TP et une densité urbaine élevée. L'agglomération de Bulle présente quant-à-elle une dépendance plus marquée à la voiture. Ces différences se reflètent également dans le taux de motorisation des ménages : 18,2 % des ménages de l'agglomération de Fribourg ne possèdent pas de voiture, contre seulement 7,2 % dans l'agglomération de Bulle⁴.

Au-delà de cette photographie, les microrecensements font apparaître une évolution progressive des pratiques de mobilité dans le canton. Entre 2005 et 2015, la part des transports publics a sensiblement progressé, et le nombre de personnes disposant d'un abonnement de transports publics a augmenté. Les résultats du microrecensement 2021, fortement influencés par la pandémie de COVID-19, ne permettent toutefois pas de tirer des conclusions sur les tendances de fond. En revanche, les données de fréquentation des transports publics observées depuis 2022 témoignent d'un retour à la hausse de leur utilisation.

Un potentiel de report modal apparaît également pour les déplacements de courte distance. En effet, plus de 40 % des trajets réalisés en voiture dans le canton sont inférieurs à cinq kilomètres, et une part significative des déplacements de moins de trois kilomètres dans les agglomérations est également effectuée en TIM³.

2.5 Réseaux de mobilité

Le canton de Fribourg dispose d'un système de mobilité multimodal reposant sur les transports publics, le réseau routier, les mobilités douces et les plateformes multimodales. Cette offre permet de desservir l'ensemble du territoire cantonal, avec des niveaux d'accessibilité différenciés entre les centres urbains, les agglomérations et les espaces plus périphériques.

Le développement des réseaux de mobilité ne se limite pas aux différents modes de transport pris isolément. La continuité des chaînes de déplacement et la qualité des interfaces entre ces modes jouent un rôle déterminant dans

¹ Microrecensement mobilité et transports, ARE, 2017

² Microrecensement mobilité et transports, ARE, 2023

³ Modèle national de trafic voyageur (MNTP) : Actualisation 2023, ARE, 2026

⁴ Relevé structurel, 2026 (période d'observation : 2024)

l'attractivité du système de mobilité. Le développement de cheminements pour interconnecter les différents espaces, de même que des plateformes multimodales et des solutions de rabattement constituent ainsi des leviers importants pour faciliter les déplacements combinant plusieurs modes ainsi que pour renforcer l'utilisation des transports publics.

Transports publics

Le réseau de transports publics constitue un pilier essentiel de l'offre de mobilité du canton de Fribourg. Il s'appuie sur le réseau ferroviaire, structuré notamment autour du RER Fribourg | Freiburg, ainsi que sur un réseau de bus régional et urbain assurant la desserte fine du territoire. Le développement de l'offre est cadré par la planification fédérale pour ce qui concerne le réseau ferroviaire et par le plan cantonal de transports en cours d'élaboration pour le réseau TP sur route.

Réseau routier

D'une longueur d'environ 700 km, le réseau routier cantonal est raccordé au réseau autoroutier national et assure les liaisons entre les centres régionaux, les communes et le réseau d'ordre supérieur. Il comprend les routes de contournement. Le réseau routier joue un rôle central pour la mobilité quotidienne, le transport de marchandises et l'accessibilité des territoires, en particulier dans les zones moins bien desservies par les transports publics.

Mobilité douce

L'Etat développe progressivement les réseaux destinés à la marche et au vélo afin de renforcer leur rôle dans les déplacements quotidiens et de loisirs. Les aménagements visent à améliorer la continuité, la sécurité et l'attractivité des itinéraires afin d'offrir des alternatives crédibles à la voiture pour les trajets de courte distance et de renforcer l'intermodalité avec les TP.

En matière de loisirs, le canton de Fribourg bénéficie d'un réseau particulièrement dense, composé d'environ 1 700 km d'itinéraires pédestres, 730 km d'itinéraires de cyclotourisme et 350 km de parcours VTT. Il intègre les itinéraires nationaux et régionaux de SuisseMobile ainsi que les réseaux promus par l'Union fribourgeoise du tourisme (UFT), garantissant une offre attractive pour les activités de loisirs et le tourisme.

Plateformes multimodales

L'Etat poursuit le développement de plusieurs plateformes multimodales, notamment à Estavayer-le-Lac, Romont, Givisiez, Avry-Matran ainsi qu'à la future halte d'Agy, tout en réévaluant son réseau de parcs-relais d'importance cantonale dans une stratégie plus globale sur les plateformes multimodales.

En parallèle, le canton de Fribourg est l'un des quatre cantons pilotes du programme « Shared Mobility Booster » (2024–2026), porté par l'Académie de la mobilité du TCS. Ce programme accompagne les communes dans l'analyse de leurs besoins, l'identification du potentiel de développement et la mise en œuvre d'offres de mobilité partagée (autopartage, vélos en libre-service, covoiturage, etc.), afin de mieux intégrer ces solutions au système de transport.

Le développement conjoint des plateformes multimodales et de la mobilité partagée vise ainsi à faciliter le report modal mais également à renforcer l'accessibilité des pôles urbains.

Transport de marchandises

Le transport de marchandises dans le canton de Fribourg repose principalement sur le réseau routier, qui assure la majorité des flux liés à l'approvisionnement des entreprises, à la distribution des biens de consommation et aux activités industrielles, agricoles et agroalimentaires. La position du canton au cœur du Plateau suisse, à l'intersection de grands axes routiers et ferroviaires, constitue un atout important pour la logistique régionale et nationale. Le fret ferroviaire demeure toutefois présent grâce à plusieurs sites raccordés au réseau CFF et à des dessertes cargo destinées notamment aux entreprises industrielles et aux trafics saisonniers.

La politique de l’Etat de Fribourg vise à garantir un réseau de transport de marchandises performant sur la route comme sur le rail, à favoriser le transport combiné rail-route et à encourager l'implantation d'activités générant d'importants flux de marchandises à proximité des grands axes de circulation et des infrastructures ferroviaires.

Autres réseaux de loisirs

En complément des réseaux de randonnée pédestre et de VTT, le canton de Fribourg dispose d'une offre variée d'infrastructures dédiées à la mobilité de loisirs.

En période hivernale, les pistes de ski de fond représentent un autre réseau structurant de loisirs. Les principaux domaines nordiques se situent dans la vallée de la Jogne (de Charmey à Jaun), dans le Gibloux ainsi qu'aux Paccots, offrant plusieurs dizaines de kilomètres de pistes entretenues destinées aussi bien aux pratiquants occasionnels qu'aux sportifs confirmés.

En outre, les lacs de Morat, de Neuchâtel, de Schifflenen et de la Gruyère accueillent diverses activités nautiques telles que la navigation de plaisance, le canoë-kayak, le paddle ou encore les croisières touristiques. Ces infrastructures s'appuient sur des ports, débarcadères, mises à l'eau et plages aménagées qui favorisent une mobilité récréative.

Instruments

L’Etat planifie ces différents réseaux au moyen de plusieurs instruments présentés ci-dessous (liste non-exhaustive).

INSTRUMENTS DE PLANIFICATION CANTONAUX EN VIGUEUR ET EN COURS D'ÉLABORATION	ÉTAT
Plan Cantonal des Transports Publics (y c. Vision Ferroviaire 2050+)	Vision adoptée en 2024
Plan sectoriel des transports publics sur route	En cours d'élaboration
Plan du Réseau des Routes Cantonales	En vigueur (LMob – annexe 1)
Plan d'action Électromobilité	En cours d'élaboration
Plan du réseau cantonal des voies cyclables	Adopté en 2026
Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs - Partie VTT	Enquête publique
Plan du réseau des itinéraires officiels de loisirs (cyclotourisme)	En cours d'élaboration
Plan Sectoriel des Parcs-Relais	Adopté en 2018, actualisation via le plan sectoriel des plateformes multimodales

2.6 Enjeux et défis liés au système de mobilité

Le système de mobilité du canton de Fribourg évolue dans un contexte marqué par de profondes transformations démographiques, sociétales, économiques, environnementales et technologiques. Ces évolutions influencent les besoins de déplacement, les usages des infrastructures et des services de transport ainsi que les attentes de la population et des milieux économiques.

Parallèlement, les choix en matière de mobilité produisent des effets qui dépassent largement le seul domaine des transports et s'inscrivent dans des dynamiques territoriales plus larges.

L'identification des principaux enjeux permet ainsi de mettre en évidence les tendances et les défis susceptibles d'influencer le développement du système de mobilité fribourgeois à moyen et long terme. Définis à la lumière du diagnostic et des orientations fixées par les bases légales et politiques publics cantonales existantes, les enjeux présentés ci-après constituent les principaux défis auxquels la stratégie cantonale de mobilité entend répondre. Ils sont étroitement liés et nécessitent une approche coordonnée entre les politiques publiques concernées.

ENJEUX TRANSVERSAUX

- Urbanisation / densification
- Évolution des modes de travail
 - Numérisation

ENJEUX SOCIAUX

- Croissance démographique
- Vieillesse de la population
- Accessibilité
- Diversification des besoins et usages
- Santé et activité physique
- Mobilité de loisirs

ENJEUX ÉCONOMIQUES

- Développements économiques et touristiques
- Coûts de la mobilité

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Adaptation aux changements climatiques
- Émissions de gaz à effet de serre et décarbonation
- Gestion des surfaces
- Pollutions et nuisances

2.6.1 Enjeux transversaux

Certains enjeux se situent à l'intersection des dimensions sociales, économiques et environnementales et nécessitent une approche transversale.

Urbanisation et densification

La croissance démographique et économique s'inscrit dans un contexte où les ressources foncières sont limitées et où la préservation des surfaces agricoles et naturelles constitue un objectif majeur de l'aménagement du territoire.

Conformément aux orientations fédérales visant une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, la concentration de la population, des emplois et des services dans les centres urbains et les secteurs bien desservis est renforcée. Cette tendance offre des opportunités pour développer des formes de mobilité plus durables. L'enjeu consiste à coordonner le développement territorial et le système de mobilité afin d'accompagner la densification tout en préservant la qualité du cadre de vie et les ressources foncières.

Évolution des modes de travail

Les pratiques professionnelles connaissent d'importantes transformations, notamment sous l'effet de la numérisation, du travail à temps partiel et du développement du télétravail, accéléré par la pandémie de Covid-19. Ces évolutions modifient les rythmes et les motifs de déplacement, avec une diminution de certains déplacements pendulaires et, parallèlement, le développement de déplacements non professionnels plus proches du domicile. Ces éléments doivent être pris en compte dans la planification et l'offre de mobilité.

Numérisation

La numérisation offre de nouvelles possibilités pour améliorer la planification, l'exploitation et la gestion du système de mobilité. Le développement des données, des outils numériques et des systèmes d'information permet notamment d'optimiser la gestion des infrastructures, de renforcer la coordination entre les différentes parties prenantes et d'améliorer l'information mise à disposition des usagers et usagères.

Pour l'Etat, l'enjeu consiste à intégrer ces évolutions dans ses domaines de compétence, notamment en matière de planification, de gestion des réseaux, de coordination des parties prenantes et de gouvernance des données. Il s'agit également de soutenir le développement de solutions numériques cohérentes avec les objectifs de la politique cantonale de mobilité, tout en veillant à ce que ces services restent accessibles à l'ensemble de la population.

2.6.2 Enjeux sociaux

Croissance démographique

La croissance de la population fribourgeoise génère une augmentation des flux de personnes et de marchandises, exerçant une pression accrue sur les réseaux de transport et les infrastructures existantes. L'enjeu consiste à accompagner cette évolution en maintenant de bonnes conditions d'accessibilité et en planifiant des infrastructures adaptées tout en limitant les impacts négatifs (congestion, artificialisation des sols, pollutions, etc.).

Vieillesse de la population

Le vieillissement démographique renforce les exigences en matière d'accessibilité universelle et de confort des infrastructures afin de favoriser l'autonomie des personnes âgées et plus largement de l'ensemble de la population. Le vieillissement modifie également les besoins de mobilité, avec une importance croissante des déplacements liés aux loisirs et aux achats, tandis que les déplacements pendulaires tendent à perdre en importance relative.

Accessibilité du territoire

L'accessibilité aux emplois, à la formation, aux commerces, aux équipements publics, aux services, notamment de santé, ainsi qu'aux activités de loisirs constitue un facteur déterminant de la cohésion territoriale et sociale. Elle se pose de manière différenciée sur le territoire cantonal, selon les caractéristiques des centres urbains, des agglomérations et des espaces ruraux, ainsi que selon les possibilités offertes par les différents modes de transport. L'enjeu réside ainsi dans la prise en compte de besoins d'accessibilité différenciés, liés tant au contexte territorial qu'à l'âge, à la situation sociale ou aux besoins spécifiques des personnes.

Diversification des besoins et des usages

Les pratiques de mobilité tendent à se diversifier sous l'effet de l'évolution des modes de vie, des structures familiales, des rythmes d'activité et des usages numériques. Les déplacements s'inscrivent de plus en plus dans des chaînes d'activités complexes combinant plusieurs motifs au cours d'une même journée. Cette évolution se traduit par une demande de mobilité plus variée, et parfois moins prévisible que par le passé. L'enjeu consiste à disposer d'un système de mobilité suffisamment flexible pour répondre à des besoins plus diversifiés et moins prévisibles.

Santé et activité physique

La sédentarisation croissante de la population constitue un enjeu de santé publique en lien avec la mobilité. Dans ce contexte, la création de conditions favorables à une activité physique quotidienne dans le cadre des déplacements revêt une importance particulière.

Mobilité de loisirs

Les loisirs représentent le premier motif de déplacement et se caractérisent par une grande diversité de destinations, d'horaires et de modes de transport. L'enjeu consiste à proposer des solutions permettant un report modal vers des moyens de déplacements à faible émissions et adapter le système de mobilité à cette demande plus diffuse dans le temps et dans l'espace, notamment en dehors des périodes et des lieux traditionnellement les plus fréquentés.

2.6.3 Enjeux économiques

Développements économiques et touristiques

Le développement économique et touristique du canton est étroitement lié aux conditions d'accessibilité offertes aux personnes et aux marchandises. Les zones d'activité et d'emploi ainsi que les destinations touristiques dépendent en effet largement de connexions efficaces avec leur bassin de clientèle, de main-d'œuvre et de fournisseurs. Réciproquement, la croissance économique et l'attractivité touristique génèrent des besoins accrus en matière de déplacements de personnes et de marchandises. Lorsque ces développements interviennent dans des secteurs qui ne bénéficient pas d'une desserte adaptée par les différents modes de transport (TP, mobilité douce), ils peuvent renforcer la dépendance au TIM et accentuer la pression sur les réseaux existants. La coordination entre développement territorial et offre de mobilité, ainsi que le maintien d'une accessibilité adaptée aux besoins et aux caractéristiques des différents sites, constituent dès lors un enjeu majeur.

Coûts de la mobilité

Le développement, l'exploitation et l'entretien du système de mobilité mobilisent des ressources financières importantes pour les collectivités publiques. En parallèle, les investissements dans les infrastructures de mobilité contribuent à la dynamique économique cantonale, tant par l'activité qu'ils génèrent que par l'amélioration de l'accessibilité du territoire. Dans un contexte de besoins croissants et de ressources limitées, l'enjeu consiste à utiliser les moyens disponibles de manière efficiente, en privilégiant les mesures et investissements offrant le plus grand bénéfice pour la collectivité, tout en garantissant le bon fonctionnement et la pérennité du système de mobilité.

2.6.4 Enjeux environnementaux et climatiques

Adaptation aux changements climatiques

Le changement climatique accroît l'exposition des infrastructures de mobilité aux épisodes de fortes chaleurs, de précipitations intenses et aux aléas naturels. L'enjeu consiste à renforcer la résilience du système de mobilité et à intégrer les effets du changement climatique dans la planification, l'aménagement et l'exploitation des infrastructures.

Émissions de gaz à effet de serre et décarbonation

Le secteur des transports demeure l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. L'enjeu consiste à réduire durablement ces émissions afin d'atteindre les objectifs climatiques de la Confédération et de l'Etat pour le domaine des transports.

Gestion des surfaces

Les infrastructures de mobilité occupent par ailleurs une part importante du territoire. Elles contribuent à l'imperméabilisation des sols, à la consommation d'espaces naturels et agricoles ainsi qu'à la fragmentation des habitats (faune et flore). Les réseaux de transport engendrent également des impacts directs sur la biodiversité. Une utilisation économe du sol et la préservation des ressources et milieux naturels du territoire constituent des enjeux essentiels.

Pollutions et nuisances

Au-delà de son rôle dans le changement climatique, la mobilité exerce diverses pressions sur l'environnement et le cadre de vie. Les émissions atmosphériques, les nuisances sonores liées aux transports ainsi que la pollution lumineuse affectent la santé de la population, la qualité de vie, la biodiversité et les milieux naturels, en particulier dans les secteurs urbanisés et le long des principaux axes de transport. L'enjeu consiste à limiter ces impacts tout en développant un système de mobilité performant et durable.

3 Stratégie

Le diagnostic met en évidence les profondes évolutions démographiques, territoriales, économiques, environnementales et technologiques qui influenceront durablement les besoins de mobilité dans le canton de Fribourg. Face à ces enjeux, la présente stratégie définit la vision cantonale de la mobilité à l'horizon 2050 ainsi que les objectifs et les principes permettant de les atteindre. Elle constitue le cadre de référence pour les politiques publiques en matière de mobilité et guide le développement coordonné de l'ensemble des modes de transport afin de répondre aux besoins actuels et futurs de la population, des entreprises et des territoires.

3.1 Vision 2050 et objectifs stratégiques

À L'HORIZON 2050, LE SYSTÈME DE MOBILITÉ DU CANTON DE FRIBOURG SE CARACTÉRISE PAR...

SOCIAL

... une accessibilité du territoire pour toutes et tous, tenant compte de la diversité des pratiques, des évolutions démographiques et des besoins spécifiques de la population

ECONOMIE

... une cohérence entre le système de mobilité et les développements économiques (y compris touristiques)
... une utilisation efficiente des ressources

ENVIRONNEMENT

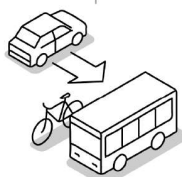
... une réduction des impacts environnementaux

OBJECTIFS STRATÉGIQUES



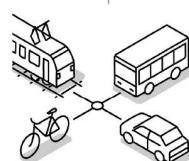
COORDONNER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (ÉCONOMIE, LOISIRS, HABITAT) ET MOBILITÉS

- Promouvoir le modèle de quartier des courtes distances
- Assurer la cohérence des réseaux de mobilité avec la densification
- Adapter l'offre de mobilité à l'intensité d'usage et aux spécificités des territoires
- Garantir une accessibilité routière adaptée aux besoins des territoires, tout en préservant la qualité de vie des habitants et habitantes
- Assurer une mobilité durable pour les lieux touristiques



FAVORISER UN REPORT MODAL VERS LA MOBILITÉ DOUCE ET LES TRANSPORTS PUBLICS

- Garantir l'attractivité des transports publics en assurant la chaîne de transports (fiabilité, confort, transbordement)
- Offrir un réseau de voies cyclables dense, sûr et attractif pour les déplacements quotidiens et de loisirs
- Développer un réseau de cheminements piétons attractif et accessible pour toutes et tous
- Encourager le recours à des alternatives au transport individuel motorisé, y compris pour les déplacements de loisirs, et sensibiliser le public aux bénéfices du report modal



METTRE EN RÉSEAU LES MOBILITÉS

- Mutualiser les flux de personnes, notamment à travers le développement de solutions partagées (covoiturage, carsharing, etc.)
- Optimiser le transport de marchandises
- Concevoir des interfaces multimodales attractives
- Faciliter la multi- et l'intermodalité via des solutions numériques
- Veiller aux évolutions et intégrer les nouvelles technologies dans le système globale des transports



GÉRER ET MAÎTRISER LES IMPACTS DES MOBILITÉS

- Aménager les infrastructures de mobilité de manière sûre et respectueuse en maîtrisant les impacts environnementaux (pollutions sonore, de l'eau, des sols et de l'air ; émissions de gaz à effet de serre ; emprise sur les surfaces)
- Soutenir la décarbonation des différents modes de transport
- Optimiser les infrastructures existantes
- Définir le dimensionnement et la gestion du stationnement selon les spécificités des différents territoires
- Favoriser des conditions de déplacements fluides pour les usagers et usagères (TIM, TP et MD)

3.1.1 Coordonner aménagement du territoire (économie, loisirs et habitat) et mobilités



Promouvoir le modèle de quartier des courtes distances

Le développement territorial doit permettre de rapprocher les lieux d'habitat, d'emploi, de formation, d'achats et de loisirs afin de limiter les besoins de déplacement. En favorisant une organisation du territoire mixte, plus compacte, et générant une densité d'équipements publics, l'Etat entend encourager les déplacements de proximité et réduire la dépendance au transport individuel motorisé.

Assurer la cohérence des réseaux de mobilité avec la densification

La densification des centres urbains et des secteurs bien desservis doit s'accompagner d'une adaptation des infrastructures et des services de mobilité, en privilégiant des modes de déplacement économes en espace. Les réseaux doivent être dimensionnés et développés de manière cohérente avec les dynamiques d'urbanisation définies par les instruments de planification territoriale afin de garantir leur efficacité, leur capacité et leur attractivité à long terme.

Adapter l'offre de mobilité à l'intensité d'usage et aux spécificités des territoires

Les besoins de mobilité diffèrent selon la typologie d'espace, qu'il s'agisse du tissu urbain dans ou hors des agglomérations, du tissu urbain hors des centres ou de secteurs urbanisés dans d'autres types d'espace (destinations touristiques et espaces ruraux). Le développement de l'offre de mobilité doit tenir compte de ces spécificités et des besoins de déplacement, notamment la densité de population, la structure du territoire, la topographie et l'organisation des activités, ainsi que les possibilités concrètes de recourir à des alternatives à la voiture individuelle, afin de proposer des solutions adaptées aux réalités locales.

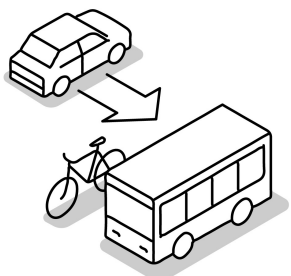
Garantir une accessibilité routière adaptée aux besoins des territoires, tout en préservant la qualité de vie des habitants et habitantes

Dans l'ensemble du canton, l'accessibilité routière est maintenue à un niveau adapté aux besoins et aux spécificités des différents territoires, notamment leur densité, tout en limitant les effets négatifs du trafic sur les lieux de vie. Il s'agit ainsi de concilier les besoins de mobilité avec la qualité de vie des habitants et habitantes.

Assurer une mobilité durable pour les lieux touristiques

Le développement touristique doit s'appuyer sur des solutions de mobilité performantes et durables permettant de préserver l'attractivité des destinations tout en limitant les nuisances liées au trafic. Les destinations touristiques se situent en effet souvent dans des environnements sensibles et protégés, dont la qualité paysagère et écologique constitue un atout majeur à préserver. L'accessibilité des sites touristiques majeurs doit ainsi être améliorée en privilégiant des alternatives attractives au transport individuel motorisé.

3.1.2 Favoriser un report modal vers la mobilité douce et les transports publics



Garantir l'attractivité des transports publics en assurant la chaîne de transports (fiabilité, confort, transbordement)

L'attractivité des transports publics repose sur une offre performante, fiable et adaptée aux besoins de déplacement. La qualité de la desserte, les fréquences, les temps de parcours et le confort contribuent à renforcer leur compétitivité et à favoriser leur utilisation.

Offrir un réseau de voies cyclables dense, sûr et attractif pour les déplacements quotidiens et de loisirs

Le vélo présente un potentiel important pour les déplacements de courte et moyenne distance (jusqu'à environ 7 km). Le développement du vélo à assistance électrique (VAE) élargit encore ce potentiel en rendant accessibles des distances plus longues et des parcours avec dénivelé, notamment dans les territoires vallonnés ou préalpins. L'Etat poursuivra le développement d'un réseau continu, lisible et sécurisé, offrant des itinéraires directs et performants, répondant aux besoins des différents usagers et usagères, favorisant l'usage quotidien du vélo sur l'ensemble du territoire.

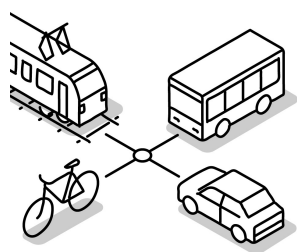
Développer un réseau de cheminements piétons attractif et accessible pour toutes et tous.

La marche représente le mode de déplacement le plus universel. Maillon central du système de mobilité, elle facilite l'accès aux autres modes de transport pour une large partie de la population. La stratégie vise à développer des itinéraires piétons sûrs, continus, confortables et accessibles à toutes et tous, garantissant des liaisons de qualité entre les quartiers, les équipements publics, les arrêts de transports publics, les pôles d'activités et les autres destinations principales du quotidien.

Encourager le recours à des alternatives au transport individuel motorisé, y compris pour les déplacements de loisirs, et sensibiliser le public aux bénéfices du report modal

Au-delà du développement des infrastructures et de l'amélioration des offres de transports publics et de mobilité douce, l'Etat entend accompagner l'évolution des pratiques de déplacement. À cette fin, des mesures d'information, de sensibilisation et d'accompagnement sont mises en œuvre afin de mieux faire connaître les alternatives existantes, de lever les obstacles à leur utilisation et de favoriser ainsi l'adoption de nouvelles habitudes de mobilité. L'objectif est de réduire progressivement la dépendance au transport individuel motorisé et de faciliter le recours aux transports publics, à la marche, au vélo ainsi qu'aux solutions de mobilité partagée.

3.1.3 Mettre en réseau les mobilités



Mutualiser les flux de personnes, notamment à travers le développement de solutions partagées (covoiturage, carsharing, etc.)

Le développement des services de mobilité partagée permet d'améliorer le taux d'occupation des véhicules et d'offrir des alternatives complémentaires aux transports publics. La stratégie vise à favoriser leur intégration dans le système global de mobilité et leur complémentarité avec les autres modes de transport.

Optimiser le transport de marchandises

L'organisation des flux logistiques doit permettre de garantir l'approvisionnement des entreprises et de la population tout en limitant les nuisances et les impacts sur le réseau routier. La stratégie vise à mieux articuler les différents maillons et modes de la chaîne logistique, en renforçant notamment la complémentarité entre la route et le rail et en favorisant des solutions coordonnées pour la distribution des marchandises, en particulier dans les espaces urbains.

Concevoir des plateformes multimodales attractives

Les plateformes multimodales constituent des points de connexion essentiels entre les différents modes de transport. Leur développement vise à offrir des correspondances simples, rapides et confortables entre les transports publics, la marche, le vélo, les services de mobilité partagée et, lorsque cela est pertinent, les transports individuels motorisés. Organisées en un réseau cohérent à l'échelle du canton, elles facilitent la combinaison des modes, fluidifient les chaînes de déplacement et contribuent ainsi au report modal et à l'attractivité du système de mobilité.

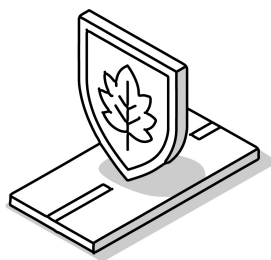
Faciliter la multi- et l'intermodalité via des solutions numériques

Les outils numériques peuvent faciliter la combinaison des différents modes de transport, notamment en améliorant l'information, la planification des déplacements et la continuité des chaînes de mobilité. Leur développement doit toutefois veiller à la prise en compte des besoins des personnes ayant un accès limité aux outils numériques.

Veiller aux évolutions et intégrer les nouvelles technologies dans le système globale des transports

Les innovations technologiques, telles que les véhicules automatisés, l'électromobilité ou les nouveaux services de mobilité, transformeront progressivement les déplacements. L'Etat entend accompagner ces évolutions tout en garantissant leur intégration cohérente au système de mobilité.

3.1.4 Gérer et maîtriser les impacts des mobilités



Aménager les infrastructures de mobilité de manière sûre et respectueuse en maîtrisant les impacts environnementaux (pollutions sonore, de l'eau, des sols et de l'air ; émissions de gaz à effet de serre ; emprise sur les surfaces)

Le développement des infrastructures de mobilité doit concilier sécurité, qualité de vie et protection de l'environnement. Une attention particulière sera portée à la réduction des nuisances sonores, des différentes formes de pollutions environnementales, de l'artificialisation des sols et des impacts sur les milieux naturels. Les infrastructures doivent également être conçues et adaptées de manière à renforcer leur résilience face aux effets du changement climatique.

Soutenir la décarbonation des différents modes de transport

L'atteinte des objectifs climatiques nécessite une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Cette transition repose à la fois sur l'évolution des comportements de mobilité, le développement des transports publics et des mobilités actives ainsi que sur le renouvellement progressif des véhicules thermiques par des motorisations à faibles émissions de gaz à effet de serre. Cette évolution nécessite le développement d'infrastructures de recharge adaptées et bien réparties sur le territoire afin de répondre aux besoins des usagers et usagères et d'accompagner la transition énergétique dans le secteur de la mobilité.

Optimiser les infrastructures existantes

La stratégie privilégie, lorsque cela est pertinent, l'optimisation et une utilisation efficiente des infrastructures existantes avant la création de nouvelles installations. Leur gestion, leur exploitation et leur entretien doivent permettre de répondre au mieux aux besoins de mobilité tout en limitant les coûts, la consommation de ressources et les impacts sur le territoire.

Définir le dimensionnement et la gestion du stationnement selon les spécificités des différents territoires

Le stationnement constitue un levier important de la politique de mobilité. Sa planification doit être adaptée aux caractéristiques des différents territoires afin de répondre aux besoins de la population, des visiteurs et visiteuses et des activités économiques tout en favorisant les objectifs de report modal et une utilisation rationnelle de l'espace public.

Favoriser des conditions de déplacements fluides pour les usagers et usagères (TIM, TP et MD)

Cet objectif vise à assurer des déplacements aussi continus, prévisibles et fiables que possible en limitant autant que possible les situations de congestion, de ralentissement ou de rupture de continuité pour les différents modes de transport. Il s'agit de favoriser le bon fonctionnement global du système de mobilité, en tenant compte des besoins spécifiques des différents usagers et usagères et des spécificités des territoires.

3.2 Ambitions par mode de transport

Les objectifs stratégiques se traduisent par des ambitions différenciées selon les modes de transport et les types d'espace. La figure ci-après indique les tendances d'évolution souhaitées des parts modales à l'horizon 2050. Ces ambitions sont exprimées de manière relative et ne constituent pas des objectifs quantitatifs de parts modales.

Les évolutions recherchées tiennent compte des caractéristiques propres à chaque territoire et du potentiel des différents modes de transport. Dans les espaces les plus denses, les conditions permettent de renforcer davantage les transports publics et les mobilités actives et de réduire la part du TIM. Dans les espaces moins denses, où les alternatives au TIM sont plus limitées, l'évolution recherchée repose sur une amélioration ciblée des alternatives et sur une meilleure combinaison des différents modes de transport.

Cette approche différenciée permet de poursuivre les mêmes objectifs stratégiques à l'échelle cantonale tout en adaptant leur mise en œuvre aux réalités territoriales.

Les ambitions concernent les déplacements quotidiens ainsi que les déplacements permettant d'accéder aux lieux de loisirs et de tourisme. Elles ne concernent pas la pratique d'activités de loisirs en tant que telle, telles que la randonnée ou le VTT.

						P+R	B+R
Tissu urbain dans une agglomération	↗	↗	↘	↗	↗	→	↗
Tissu urbain hors agglomération	↗	↗	↘	↗	↗	→	↗
Tissu urbain hors centre	↗	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Secteur urbanisé de tout autre type d'espace	→	↗	→	↗	→	↗	↗
Hors périmètre urbanisé	→	→	→	→	→	↗	→

Figure 7 : Tendances visées à l'horizon 2050 pour l'évolution relative des parts modales des utilisateurs et utilisatrices du territoire (population et personnes employées), selon le type d'espace. Les flèches indiquent la direction d'évolution recherchée – hausse, stabilité ou baisse – et non une variation chiffrée. Les colonnes P+R et B+R illustrent l'évolution visée du recours aux chaînes intermodales voiture + TP et vélo + TP. Pour les tissus urbains hors centre, deux tendances sont indiquées afin de tenir compte des différences de qualité de desserte en transports publics.

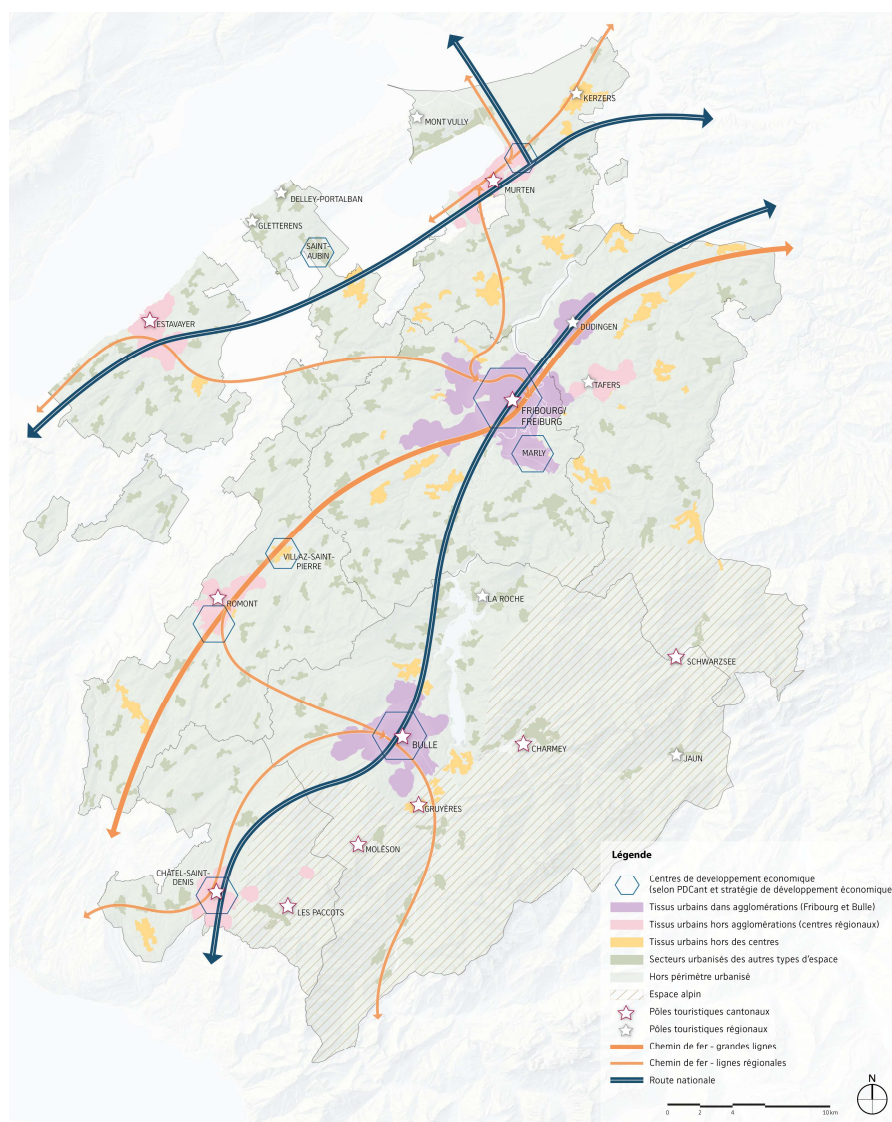


Figure 8 : Structure territoriale du canton de Fribourg à laquelle se rapportent les tendances visées d'évolution relative des parts modales (rappel de la Figure 1).

4 Champs d'action

Les champs d'action traduisent la vision et les objectifs de la stratégie de mobilité en orientations opérationnelles. Ils définissent, pour chacun des principaux domaines de la mobilité, les principes d'intervention ainsi que les principaux instruments de planification permettant leur mise en œuvre. Ensemble, ils constituent le cadre de référence pour orienter les politiques publiques et assurer une action coordonnée avec les communes, les régions et les autres parties prenantes.

4.1 Aménagement du territoire

Principes

Coordonner aménagement du territoire et mobilité, en particulier :

- Assurer la prise en compte des objectifs stratégiques de mobilité dans les procédures d'aménagement du territoire, conformément au Plan directeur cantonal, en particulier :
 - Développer l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti en premier lieu, par une densification de qualité favorisant les déplacements en transports publics et en mobilité douce.*
 - Implanter judicieusement les grands générateurs de trafic de sorte à éviter la génération d'effets indésirables sur l'environnement et sur la mobilité et à optimiser les investissements en matière d'infrastructures.*
 - Concentrer les installations de tourisme et de loisirs pour des raisons de rentabilité et de mobilité.*
- Adapter l'offre de mobilité au territoire :
 - Adapter l'offre de mobilité selon les ambitions d'évolution des parts modales dans les différentes catégories spatiales et selon le potentiel de déplacement (la croissance économique et démographique), tout en tenant compte des spécificités des lieux.
 - Assurer l'accessibilité multimodale des installations de tourisme et de loisirs aux réseaux nationaux, notamment d'une bonne desserte en transports publics en direction du centre cantonale, d'un centre régional ou d'un centre urbain d'un canton voisin, même si l'offre peut varier en fonction des saisons.*
 - Veiller à une desserte adéquate des grands générateurs de trafic par la mobilité douce.*
- Promouvoir le modèle de quartier des courtes distances et favoriser la mixité fonctionnelle dans les projets d'aménagement urbain.
- Prévoir des solutions de mobilité pour le dernier kilomètre, en privilégiant la mobilité douce.

Instruments de planification cantonaux spécifiques à l'aménagement du territoire (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Plan directeur cantonal (2019) : volet stratégique, thèmes et fiches de projet.	SeCA	En continu	Révision partielle des thèmes et fiches de projet en cours.
Zones réservées (art. 27 LAT)	SeCA		

Instruments de planification régionaux et communaux liés

	Organe pilote	État d'avancement
Projets d'agglomération	Projets d'agglomération de Fribourg, Mobul, Rivelac et de Berne	Révision tous les 4 ans
Plans directeurs régionaux	Régions	Différencié
Aménagement local : Plans directeurs communaux, Plans d'affectation des zones (PAZ), Règlements communaux d'urbanisme (RCU) et Plans d'aménagement de détail (PAD)	Communes	Différencié
Zones réservées (art. 27 LAT)	SeCA	

* Principes issus du PDCant, fiches T103 « Densification et requalification », T106 « Grands générateurs de trafic » et T108 « Pôles touristiques »

4.2 Transports publics (TP)

Principes

- Assurer et gérer une offre en transports publics (TP) répondant aux enjeux de durabilité en tenant compte du potentiel d'utilisateurs existant et projeté (densité de population et d'emploi existante et projetée, potentiel de report modal, etc.).
- Assurer à la population une mobilité durable en TP sur l'ensemble du territoire cantonal.*
- Augmenter la part modale des TP dans chaque région par une offre attrayante, rationnelle et de qualité.* Développer et/ou améliorer la desserte TP le soir, la nuit et le week-end, principalement entre le centre cantonal et les centres régionaux, ainsi qu'entre le centre cantonal et les centres régionaux avec les cantons limitrophes.
- Garantir l'accessibilité sans obstacle (PMR, personnes âgées, poussettes, etc.) des TP en tenant compte du principe de proportionnalité.
- Renforcer de manière ciblée (p. ex. saisonnière) l'offre en TP des sites touristique cantonaux (et régionaux), conformément aux orientations du Plan cantonal des transports.
- Lors de l'acquisition de véhicules TP, soutenir l'achat des véhicules à faibles émissions ou sans énergie fossile ; planifier les infrastructures nécessaires à leur exploitation.
- Prendre considération les besoins d'emport des vélos dans les transports publics.
- Définir des objectifs quantitatifs concernant la part de la population cantonale devant bénéficier d'une bonne desserte en TP.

Instruments de planification spécifiques aux transports publics (liste non exhaustive)

Instruments	Enjeux clefs	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Vision ferroviaire 2050+	Réseau ferroviaire	DIME		En vigueur
Programme de développement stratégique (PRODES)	Réseau ferroviaire	Office fédéral des transports (OFT)		En vigueur
Fiche thématique TP du Plan directeur cantonal		SeCA		Actualisation planifiée
Planification sectorielle des transports publics	Offre TP régionale	SMo	2026	Élaboration en cours
Projets d'agglomération	Offre TP locale	Associations régionales	Cyclique	Différencié
PAL- PDCom	Offre TP locale	Communes	Cyclique	Différencié

* Principes issus du Plan directeur cantonal (PDCant)

4.3 Marche

Principes

- S'assurer de la bonne prise en compte, dans les démarches de planification et dans leur mise en œuvre par les communes, des éléments suivants, pour favoriser la mobilité piétonne au quotidien :
 - le développement de réseaux piétons sûrs, continus et attractifs pour les déplacements quotidiens ;
 - la coordination des réseaux entre communes, leur connexion aux principaux pôles, équipements et générateurs de trafic, ainsi que la prise en compte des besoins de séjour ;
 - la prise en compte des besoins spécifiques des enfants (notamment en matière de cheminements scolaires), des seniors et des personnes à mobilité réduite ;
 - l'aménagement d'espaces publics renforçant la qualité de vie et la sécurité des usagers et usagères, tout en intégrant les besoins d'adaptation aux changements climatiques, notamment la lutte contre les îlots de chaleur.
- Définir un réseau de randonnée pédestre officielle, destiné à la détente et desservant les territoires destinés au délassement et reliant les principaux sites d'intérêt naturels, paysagers, culturels et touristiques.
- Assurer la continuité des itinéraires de randonnée pédestre.
- Mettre en œuvre un monitoring sur l'évolution de la pratique de la marche.

Instruments de planification spécifiques au trafic piéton (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Fiche thématique Chemin pour piétons et Chemins de randonnée pédestre du Plan directeur cantonal	SeCA		Actualisation planifiée
Plan du réseau des chemins de randonnée pédestre	SMo	2027-2032	Planifié
PAL – PDCom	Communes	Cyclique	Différencié

4.4 Vélo

Principes

- Développer un réseau cyclable sûr, continu, attractif et efficace pour la mobilité quotidienne reliant les pôles d'habitat, d'emploi, de formation et de services, tout en veillant à assurer leur continuité avec les réseaux cantonaux voisins.
- Conseiller les régions et communes élaborant les réseaux cyclables régionaux, d'agglomération et communaux, qui devront être coordonné avec le réseau cyclable cantonal.
- Relier entre elles les différentes régions et parties du canton, dont les pôles touristiques, avec des itinéraires de cyclotourisme et assurer leur continuité avec les réseaux cantonaux voisins.
- Développer un réseau de VTT attractif visant à canaliser la pratique, dans le but d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers et usagères ainsi qu'avec les autres fonctions du territoire, notamment l'agriculture, la sylviculture et la protection de la nature. Assurer la continuité du réseau VTT avec les réseaux cantonaux voisins.
- Garantir la cohérence et la complémentarité entre le réseau cyclable quotidien, le réseau de cyclotourisme et le réseau VTT, par une planification coordonnée à l'échelle cantonale.
- Renforcer l'intermodalité en développant des stationnements vélo adaptés, sûrs et attractifs aux principales destinations et plateformes de transports publics.
- Intégrer les besoins des cyclistes dans les programmes de construction des routes et les campagnes d'entretien annuelle.
- Mettre en œuvre un monitoring sur l'évolution de la pratique du vélo.
- Soutenir les actions de promotion visant à encourager la pratique du vélo par des actions de sensibilisation, de formation et par le soutien à des mesures incitatives.

Instruments de planification spécifiques au trafic cycliste (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Fiche thématique Réseau cyclable et Cyclotourisme du Plan directeur cantonal	SeCA		Actualisation planifiée
Plan du réseau cantonal des voies cyclables	SMo	2026	En vigueur
Programme de construction des voies cyclables	SPC	2027-2032	Planifié
Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisir - cyclotourisme	SMo	2027-2032	En cours
Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisir - VTT	SMo	2026	Enquête publique

4.5 Transport individuel motorisé (TIM)

Principes

- Garantir une accessibilité adaptée aux besoins des territoires
- Définir et hiérarchiser le réseau cantonal prévu pour les TIM.
- Promouvoir les formes d'utilisation plus efficaces des véhicules individuel motorisés, notamment le covoiturage et l'autopartage, dans les planifications régionales et d'agglomération.
- Harmoniser la gestion supra-communale du stationnement public dans les agglomérations et les pôles à forte fréquentation.
- Mettre en œuvre un système cohérent de jalonnement des parkings contribuant à la gestion du trafic et à la réduction des nuisances dans les localités

Instruments de planification cantonaux spécifiques aux TIM (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Fiche Transport individuel motorisé du Plan directeur cantonal	SeCA		Actualisation planifiée
Plan du réseau des routes cantonales	SMo		En vigueur
Plan d'action de l'électromobilité	SMo		En cours
Projet d'agglomération	Association régionales	Cyclique	Différencié

4.6 Réseau routier

Principes

- Gérer et aménager le réseau de manière à
 - Assurer la sécurité de tous les usagers et usagères
 - Garantir les performances du réseau TP
 - Assurer l'attractivité des réseaux de mobilité douce
 - Garantir une accessibilité adaptée aux besoins des territoires
 - Orienter les déplacements TIM en priorité vers les niveaux hiérarchiques supérieurs et les plateformes multimodales.
 - Assurer la cohérence du réseau routier communal avec le réseau routier cantonal et national.
 - Veiller à la fluidité du trafic, en particulier pour les TP routiers et les modes doux.
- Privilégier l'optimisation, l'exploitation et l'aménagement du réseau routier pour assurer les besoins de mobilité.
- Concevoir et aménager l'espace routier en tenant compte de l'ensemble des besoins de déplacement (TP, marche, vélo, TIM, trafic agricole, ...), des enjeux de durabilité et des autres politiques publiques connexes.
- Concilier au mieux les intérêts des riverains avec les besoins de mobilité et de sécurité routière en milieu urbain ainsi que la prise en compte des aspects patrimoniaux, sociaux, environnementaux et économiques.
- Veiller à la perméabilité du réseau routier pour la faune et intégrer les enjeux d'adaptation aux changements climatiques lors de la planification et de l'aménagement du réseau routier.

Instruments de planification cantonaux spécifiques au réseau routier (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Volet stratégique du Plan directeur cantonale	SeCA		En vigueur
Fiche Transport individuel motorisé du Plan directeur cantonal	SeCA		Actualisation planifiée
Programme de construction des routes cantonales	SPC	Cyclique	En vigueur
VALTRALOC	SPC	Programme spécifique	En cours
PAL-PDCom	Communes	Cyclique	Différencié

4.7 Plateformes multimodales

Principes

- Développer un réseau cohérent de plateformes multimodales minimisant les distances parcourues en TIM.
- Planifier les installations de type P+R en cohérence avec les stratégies de stationnement, les plans directeurs régionaux, d'agglomération et communaux, ainsi qu'avec les objectifs de mobilité durable.
- Développer prioritairement les offres de transports publics et la desserte fine des territoires avant la création de nouvelles installations de P+R.
- Soutenir la complémentarité entre le vélo et les transports publics par le développement coordonné des infrastructures B+R (stationnement de vélo attractif), des réseaux cyclables d'accès.
- Encourager le développement de services de mobilité complémentaires (vélos en libre-service, mobilité partagée, navettes, etc.) et d'équipements répondant aux besoins quotidiens à proximité des plateformes multimodales.
- Garantir une prise en compte cohérente de l'ensemble des modes de déplacement (marche, vélo, transports publics, mobilité partagée, TIM) dans la conception et l'exploitation des plateformes.
- Développer des plateformes multimodales attractives, accessibles, confortables, durables (îlot de chaleur, biodiversité, etc.) et sécurisées pour l'ensemble des usagers et usagères.

Instruments de planification cantonaux spécifiques aux plateformes multimodales (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Fiche thématique Mobilité combinée du Plan directeur cantonal	SeCA		Actualisation planifiée
Plan sectoriel des parcs-relais	SMo	-	En vigueur
Plan sectoriel des plateformes multimodales	SMo	2027-2032	A réaliser

4.8 Autres réseaux de loisirs

Principes

- Maintenir, développer et mettre en réseau les infrastructures et itinéraires de loisirs à l'échelle cantonale, notamment pour l'équitation, la randonnée hivernale et les autres activités de pleine nature, en veillant à leur qualité, leur sécurité et leur attractivité
- Coordonner le développement des réseaux de loisirs avec les cantons limitrophes et les milieux touristiques afin de garantir la continuité, la cohérence et l'attractivité des itinéraires et des offres.
- Garantir l'accessibilité des principaux sites de loisirs, touristiques et récréatifs par des modes de déplacement durables et adaptés aux spécificités des territoires concernés.
- Assurer une gestion du stationnement adaptée dans les sites touristiques à forte fréquentation afin de maîtriser les flux de visiteurs et de favoriser l'accès par les transports publics et les mobilités actives.
- Soutenir le développement d'équipements et d'infrastructures favorisant la pratique des activités de loisirs et le tourisme durable, tout en tenant comptes des enjeux connexes (nature, exploitation agricole, etc.).
- Sensibiliser à une cohabitation harmonieuse entre les différents publics utilisant les réseaux de loisirs ainsi qu'avec les autres fonctions du territoire, notamment l'agriculture, la sylviculture et la protection de la nature.
- Intégrer les enjeux de protection de la nature, du paysage et de la biodiversité dans la planification, l'aménagement et l'exploitation des réseaux de loisirs.
- Améliorer l'information, la signalisation et les outils numériques facilitant l'accès et l'utilisation des réseaux de loisirs.

Instruments de planification spécifiques aux transports loisirs (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en vigueur	État d'avancement
Nouvelle fiche thématique PDCant	SeCA+SMo		Possibilité à évaluer
Plan du réseau de randonnée équestre	SMo	2027-2032	A réaliser
Plan du réseau de loisir hivernal	SMo	2027-2032	A réaliser

4.9 Transport de marchandises

Principes

- Garantir les conditions nécessaires à l’approvisionnement efficace de la population, des commerces et des entreprises.
- Favoriser l’implantation et le regroupement des activités générant d’importants flux de marchandises dans des secteurs bénéficiant d’une excellente accessibilité routière et d’un potentiel de raccordement ferroviaire.
- Viser une accessibilité aussi directe que possible entre les grands axes et les sites équipés pour accueillir du transport de marchandises et ce, sans traversée de zone habitée.
- Favoriser la desserte ferroviaire des zones d’activités pouvant accueillir d’importants générateurs de trafic marchandises.
- Optimiser la logistique du dernier kilomètre en favorisant la mutualisation des livraisons, les plateformes de consolidation et le recours à des solutions de livraison à faibles émissions.
- Réduire les nuisances générées par le transport de marchandises dans les zones d’habitation, les centres urbains et les secteurs à forte fréquentation, notamment en matière de bruit, de sécurité et de qualité de l’air.
- Intégrer les besoins liés à la logistique et au transport de marchandises urbaine dans les démarches de planification territoriale, communale et régionale.

Instruments de planification cantonaux spécifiques au transport de marchandises (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en œuvre	État d’avancement
Fiche thématique Transport de marchandises du Plan directeur cantonal	SeCA		Possibilité d’actualisation à évaluer
Plan sectoriel des marchandises	SMo	2027-2032	En cours
Projet d’agglomération et PAL	Association régionale et communes	cyclique	Différencié

4.10 Evolution technologique

Principes

- Exploiter la numérisation, les technologies de gestion intelligente de la mobilité ainsi que les données de mobilité afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes, d'améliorer la prise de décision et de faciliter les déplacements multimodaux.
- Renforcer les connaissances relatives aux comportements de mobilité au moyen de données, d'enquêtes et d'outils de suivi adaptés aux besoins cantonaux.
- Tester, évaluer et soutenir les projets pilotes permettant d'apprécier la contribution des nouvelles solutions de mobilité (infrastructures novatrices, nouvelle signalisation verticale/horizontale, mobilité à la demande, mobilité partagée, véhicules autonomes, micromobilité, etc.) aux objectifs cantonaux.
- Assurer une veille sur les évolutions technologiques susceptibles d'influencer les comportements de mobilité, l'organisation du territoire et les besoins futurs en infrastructures.

Instruments de planification cantonaux spécifiques à l'évolution technologique (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en œuvre	État d'avancement
Veille technologique	SMo	Tâche continue	A réaliser

4.11 Promotion des mobilités durables

Principes

- Soutenir et mettre en œuvre des actions de sensibilisation et de communication visant à promouvoir les modes de déplacement durables, favorables à la santé, à la qualité de vie et la cohabitation entre les différents usages du territoire.
- Promouvoir l'accessibilité des offres et des technologies de mobilité à l'ensemble de la population afin d'éviter les fractures sociales, générationnelles ou territoriales.
- Informer et sensibiliser les employeurs, les établissements et les administrations aux dispositions légales en vigueur afin d'accélérer la mise en œuvre des plans de mobilité.
- Soutenir et encadrer les établissements scolaires et les communes dans la mise en œuvre d'actions de sensibilisation aux mobilités durables, à la sécurité routière et à l'autonomie des déplacements.
- Renforcer l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de mobilité durable.
- Inciter au report modal par une adaptation des instruments fiscaux, tarifaires et réglementaires.
- Soutenir la transition vers des véhicules à faibles émissions.

Instruments de planification cantonaux spécifiques à la promotion des mobilités durables (liste non exhaustive)

	Organe pilote	Horizon de mise en œuvre	État d'avancement
Politique RH de l'Etat de Fribourg	Service du personnel et d'organisation - SPO		Élaboré
Plan de mobilité de l'administration	Etat et commune		En cours
Plan cantonal Climat	Service de l'environnement - SEn		En cours
Stratégie développement durable	Bureau de la durabilité		En cours

5 Monitoring

Le suivi de la Stratégie cantonale de mobilité prend la forme d'un rapport de monitoring établi par le Service de la mobilité à un rythme quinquennal, entre le milieu et la fin de législature. Il permet d'apprécier les évolutions des pratiques de mobilité, l'atteinte des objectifs et, si nécessaire, d'adapter les orientations en vue de son actualisation.

Il s'articule autour de deux volets complémentaires :

- l'évolution générale du système de mobilité, afin d'observer les pratiques et les conditions de mobilité et d'apprécier leur évolution au regard des objectifs de la Stratégie ;
- la mise en œuvre des stratégies sectorielles, afin de suivre les actions relevant de l'État ainsi que l'évolution des offres, infrastructures et conditions-cadres dans les différents domaines de la mobilité.

Le rapport repose sur un ensemble ciblé d'indicateurs, en privilégiant les données et outils existants et régulièrement actualisés. Certaines planifications sectorielles pourront toutefois prévoir certains indicateurs spécifiques pour assurer le suivi de leur planification. Cette approche vise à garantir un suivi pertinent et pérenne, tout en limitant les ressources nécessaires à sa réalisation. Le premier exercice de monitoring permettra également de consolider le dispositif de suivi et d'établir, dans la mesure des données disponibles, un état de référence pour les futurs rapports.

Glossaire

Autopartage (carsharing) : Partage organisé de véhicules privés ou d'une flotte de véhicules. Une distinction peut être opérée entre les services d'autopartage, tels que la société coopérative Mobility en Suisse, et l'autopartage entre particuliers.

B+R (Bike and Ride) : Infrastructure de stationnement aménagée pour les vélos à proximité d'un arrêt de transports publics, facilitant la combinaison du vélo et des transports publics.

Covoiturage : Partage d'un véhicule motorisé privé entre plusieurs personnes, pour tout ou une partie d'un trajet, sans recours à une personne exerçant professionnellement la conduite. Le covoiturage peut être organisé, par exemple via une application, ou spontané (autostop ou covoiturage informel entre connaissances). Les frais sont généralement partagés, mais aucun profit économique n'est retiré.

Décarbonation : Réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre produites par les activités humaines.

Plateformes multimodales : Points de convergence de différents modes de transport, qui facilitent le passage d'un mode à un autre.

Logistique urbaine : Mesures et projets dans le domaine du transport de marchandises urbain et régional contribuant à améliorer l'efficacité et la durabilité environnementale de ce transport.

Mixité fonctionnelle : Co-présence de différents usages du territoire (habitat, commerces, bureaux, loisirs et services) au sein d'un même espace, comme un quartier ou un bâtiment. C'est le contraire de la spécialisation spatiale ou du zonage strict.

Mobilités douces : Déplacements à pied, sur roues ou roulettes, actionnés par la force musculaire humaine et assistés ou non par la force électrique.

Mobilités actives : Déplacements à pied, sur roues ou roulettes, actionnés uniquement par la force musculaire humaine

Multimodalité : Utilisation de plusieurs modes de transport différents (vélo, marche, transports en commun, voiture, etc.) au quotidien ou pour un même trajet (dans ce cas-ci, on parle d'intermodalité).

Offre de mobilité : Solution de mobilité proposée aux usagers et usagères.

P+R (Park and Ride) : Parking aménagé à proximité d'une gare, permettant aux automobilistes de laisser leur véhicule pour continuer leur trajet en transports publics.

Quartier des courtes distances : Modèle d'urbanisme où les habitants et habitantes trouvent tous leurs besoins quotidiens (travail, commerces, loisirs, services de santé) à proximité de leur domicile, permettant d'y accéder facilement à pied ou à vélo.

Report modal : Transfert d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, par exemple de la route vers le rail ou de la voiture vers le bus.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes de transports différents pour un même trajet (cas particulier de multimodalité)

Transport à la demande : À mi-chemin entre un taxi et un bus, le transport à la demande (TAD) est un service public qui fonctionne par regroupement – temporel ou spatial – de la demande de transports de la population en passant par une réservation préalable du service

Transport individuel motorisé (TIM) : Moyens de transport motorisés destinés au transport individuel de personnes ou de marchandises (p. ex. voitures, motos, camions)

Vélo tout-terrain (VTT) : Vélo spécialement conçu pour une utilisation sur des sentiers et chemins non stabilisés

Vélo à assistance électrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur électrique qui fournit une assistance au pédalage. Les modèles dont la puissance du moteur ne dépasse pas 500 W et l'assistance au pédalage 25 km/h sont considérés comme cyclomoteurs légers et sont, d'un point de vue juridique, largement assimilés aux vélos. Les VAE dont la

puissance du moteur va jusqu'à 1000 W et l'assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h sont considérés comme des cyclomoteurs et sont soumis à d'autres prescriptions.

Système de mobilité : Ensemble des infrastructures, réseaux, services et parties prenantes.