Plan du réseau cantonal des voies cyclables

(pratique du vélo au quotidien)

—

22 septembre 2026

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] Service du sport SSpo [5] Virginie Kauffmann [6] Benjamin Ruffieux [7] Service des ponts et chaussées SPC [8] Service des ponts et chaussées SPC [9] Simon Kellenberger [10] Simon Kellenberger [11] SBB CFF FFS [12] Simon Kellenberger [13] Virginie Kauffmann

Table des matières

Le vélo, un levier pour relever les défis du canton 4

1 Volet contextuel 5

1.1 Contexte et portée du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien) 5

1.2 Caractère contraignant des contenus du plan 6

1.3 Des utilisateur-rice-s aux besoins spécifiques 7

2 Volet stratégique 8

2.1 Structure et vue d'ensemble du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien) 8

2.2 Objectifs 9

2.3 Domaines d'action et lignes directrices spécifiques 11

2.3.1 Promotion et communication 12

Information et sensibilisation 12

Formation 12

Services facilitateurs 12

2.3.2 Réseau et aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne 14

Lignes directrices en matière de planification du réseau 14

Lignes directrices en matière d'aménagement 16

2.3.3 Stationnement vélo et intermodalité 20

Lignes directrices en matière de stationnement 20

Lignes directrices en matière d'intermodalité 21

2.3.4 Entretien des infrastructures et guidage lors de chantiers 22

3 Volet opérationnel 23

3.1 Modalités générales 23

3.2 Organisation 24

3.3 Conditions-cadres 24

3.4 Principaux instruments de mise en œuvre 25

Annexes — 26

1. Cartes du réseau cantonal des voies cyclables 26

2. Carte du réseau avec les pôles 30

3. Tableau synoptique des responsabilités (synthèse de la LMob) 32

Le vélo, un levier pour relever les défis du canton

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.

Son impact environnemental très faible en fait un vecteur de qualité de vie, notamment dans les villes. Pour les courtes et moyennes distances, le vélo est un mode de transport très efficace, notamment dans les agglomérations. Combiné aux transports publics, le vélo offre une alternative à la voiture pour les distances plus grandes.

Le vélo se présente comme un formidable outil multifonctions pour les collectivités publiques : levier pour lutter contre le changement 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 et à des régions plus périphériques. Avec l'émergence des vélos cargos permettant de transporter des personnes et des marchandises, les motifs d'utilisation du vélo se diversifient.

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[1]. 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[2].

Les besoins de ces usager-ère-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, qui réponde aux besoins des différents types de cyclistes : la sécurité pour tous, la rapidité et l'efficacité pour les pendulaires, la liberté ou le plaisir du déplacement pour d'autres.

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes et l'essor du vélo à assistance électrique, les enjeux de partage de l'espace public et de bonne cohabitation se renforcent. Le développement des infrastructures cyclables bénéficie donc à l'ensemble des usager-ère-s de l'espace public : des voies cyclables séparées des piétons et du trafic motorisé améliorent la sécurité et le confort pour tous. Un usage accru du vélo pour les déplacements pendulaires contribuera aussi à décongestionner le réseau routier et les transports publics aux heures de pointe.

Les investissements en faveur du vélo génèrent des retombées économiques importantes, notamment pour les secteurs de la construction, et alimentent le déploiement de nouvelles activités économiques autour de la vente et de la réparation des vélos.

Au-delà des aménagements, des mesures complémentaires doivent également être prises pour accompagner le changement d'habitudes. Ces mesures douces de communication, de sensibilisation et d'incitation renforcent les efforts menés sur les réseaux d'infrastructures.

[1] 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 apprécient disposer d'aménagements dans certaines situations ;
- 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)

[2] Office fédéral de la statistique, Scénarios de l'évolution des ménages 2020-2050

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, fixent 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. Le présent plan du réseau cantonal des voies cyclables le remplace.

Cette nouvelle base de planification permet de réaffirmer et d'ajuster les ambitions de l'Etat : il confirme sa volonté d'exploiter le potentiel élevé du vélo et d'augmenter la part modale des déplacements en mobilité douce, notamment en poursuivant et en intensifiant le développement d'aménagements cyclables de qualité élevée[3]. Ces intentions correspondent aux objectifs du Plan directeur cantonal et s'inscrivent en cohérence avec la loi sur le climat, qui impose à l'Etat et aux communes d'atteindre une réduction d'au moins 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030[4], et zéro émission nette d'ici 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)

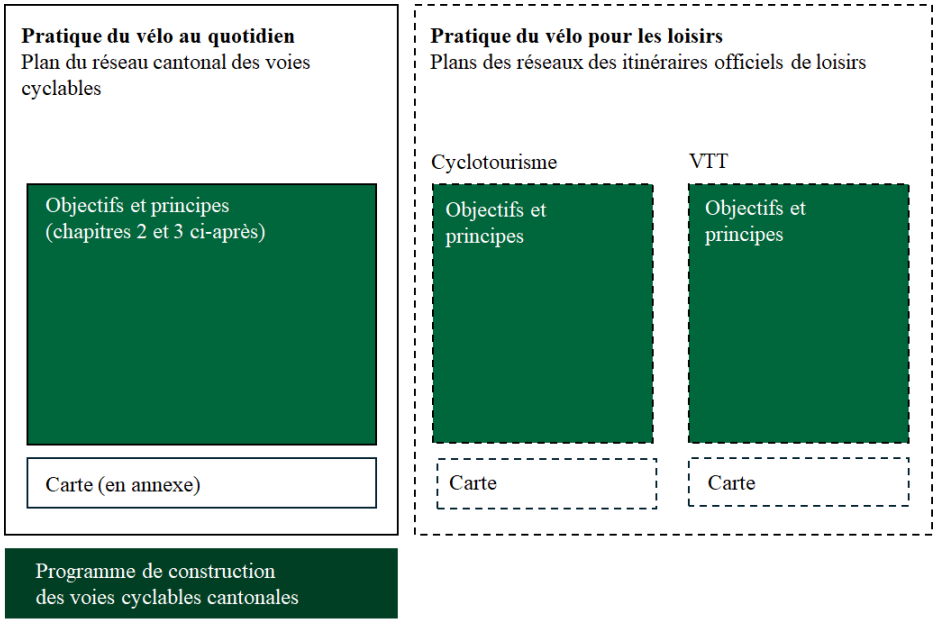


Figure 1 Vue d'ensemble des instruments cantonaux pour encourager la pratique du vélo.

[3] On compte 138,4 kilomètres d'aménagements cyclables réalisés sur les routes cantonales à fin 2025. 62% du réseau cyclable cantonal sont encore concernés par un besoin d'intervention avéré (soit env. 430 km). Sur les 38% restants, une partie du réseau est déjà aménagée, et le besoin d'intervention de l'autre partie est à vérifier (routes à faible trafic motorisé).

[4] Par rapport à 1990

Pour encourager la pratique du vélo au quotidien, l'Etat de Fribourg reconnaît la nécessité d'adopter une approche globale, couvrant aussi bien la question des aménagements cyclables que celle de l'accompagnement au changement (promotion). Ainsi, c'est une stratégie complète qui est présentée dans ce document : elle fixe les objectifs généraux poursuivis, précise les domaines d'actions et lignes directrices à suivre pour les atteindre, définit le réseau cyclable cantonal et identifie les principales modalités de mise en œuvre.

La pratique du vélo à des fins de loisirs est traitée séparément, car elle répond à une logique différente. Dans ce cas en effet, le divertissement est au cœur du déplacement et « le chemin est le but », alors qu'au quotidien, les déplacements sont guidés vers des destinations (« le chemin vers le but ») dans un certain souci d'efficacité. Bien que complémentaires, des itinéraires et réseaux en grande partie différents répondent à ces deux logiques.

L'horizon visé par le plan du réseau cantonal des voies cyclables est 2042, en cohérence avec la loi fédérale sur les voies cyclables et les scénarios d'évolution considérés dans le plan directeur cantonal. Ce plan fera l'objet d'une révision au moins tous les 10 ans.

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 Caractère contraignant des contenus du plan

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables définit les ambitions de l'Etat pour la pratique du vélo au quotidien et fixe la manière dont il veut s'y prendre (réseau, aménagements, mesures d'accompagnement).

La carte du réseau cyclable cantonal (annexe 1) est liante pour l'ensemble des autorités. Le réseau cyclable cantonal constitue un maillage de base fixe, devant être densifié par des réseaux régionaux et communaux pour pouvoir satisfaire l'ensemble des besoins de déplacement quotidiens[5]. Ces réseaux sont définis dans les plans directeurs communaux et régionaux et dans les projets d'agglomération, portés par les communes, les agglomérations et les régions. A noter que selon la loi sur la mobilité[6], les parkings à vélo sont assimilés à des voies cyclables et doivent, à ce titre, être intégrés à ces plans.

Les lignes directrices en matière d'aménagement constituent des orientations à suivre, dans la mesure du possible et le respect du principe de proportionnalité. Dans tous les cas, des études spécifiques détermineront quels aménagements sont pertinents au regard des conditions locales et, au besoin, identifieront d'éventuels tracés alternatifs à ceux figurant sur la carte.

En matière de promotion, les lignes directrices impliquent avant tout les autorités cantonales. L'Etat recommande toutefois aux communes d'entreprendre également de telles actions selon leurs capacités.

La loi sur la mobilité fixe les devoirs et responsabilités de chaque partie en matière de planification, d'aménagement et d'entretien. Un tableau synoptique en rappelle les grands principes à l'annexe 3.

[5] Art. 36 al. 1
[6] Art. 25, al. 2

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 dénivelés et aux arrêts et redémarrages. Ainsi, un dénivelé d'un mètre correspond à un détour d'environ 50 mètres. Pour une vitesse moyenne de 20 km/h, un arrêt/redémarrage représente un allongement de parcours d'environ 80 mètres[7].
- 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 adéquat et accueillant pour les cyclistes.



Des usager-ère-s aux profils et besoins très différents [1]

[7] Source : Frédéric Héran, Le retour de la bicyclette, 2014

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 les principales modalités pour la mise en œuvre (figure 2).

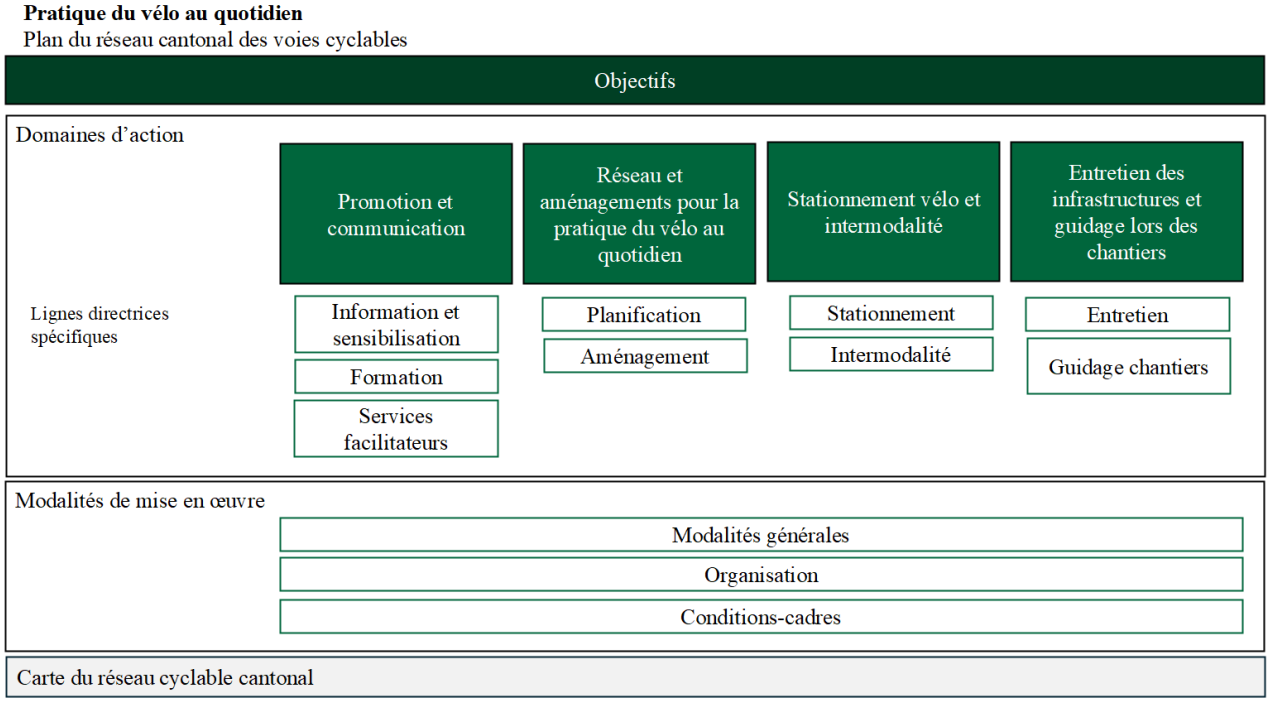


Figure 2 Structure et vue d'ensemble du plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)

Certains contenus stratégiques du plan du réseau cantonal des voies cyclables seront intégrés, à terme, à la stratégie cantonale de mobilité, au même titre que les contenus des autres planifications sectorielles établies par l'Etat (transports publics, routes cantonales, chemins pour piétons, etc.). Ces contenus sont signalés ci-après par un encadré vert.

La stratégie cantonale de mobilité constituera un chapeau commun à toutes les planifications sectorielles, permettant d'en assurer la cohérence d'ensemble. Elle orientera les autorités sur les choix à opérer dans la mise en œuvre de leur politique de mobilité.

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[8].

A tout âge, chaque personne qui le souhaite 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 permettent aux personnes se déplaçant à vélo d'être et de se sentir en sécurité. A l'horizon 2042, l'Etat vise à ce que toutes les liaisons présentant les meilleurs potentiels vélo bénéficient ainsi d'un aménagement adéquat[9] (figure 3). Des services variés, apportés par un ensemble d'acteurs, facilitent la pratique du vélo. Le développement progressif 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.

[8] Dans la poursuite de cet objectif, l'Etat tient compte des spécificités territoriales du canton de Fribourg, car le potentiel du vélo n'y est pas le même partout : particulièrement élevé dans les agglomérations, et plus faible dans les régions excentrées où les distances effectuées chaque jour sont en moyenne plus élevées.

[9] Soit toutes les voies cyclables de liaison, y compris les itinéraires structurants d'agglomération, et une bonne partie des voie cyclables collectrices à fort trafic cycliste (voir chapitre 2.3.2)

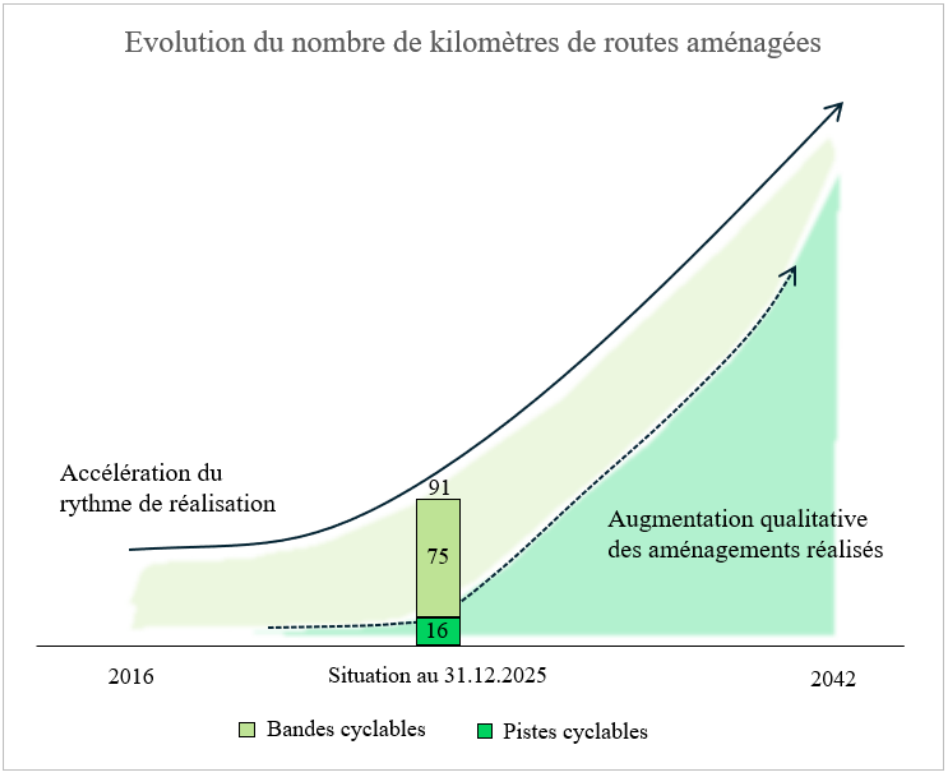


Figure 3 Evolution du nombre de kilomètres de routes aménagées (état au 31.12.2025)[10], et trajectoire à suivre pour atteindre les objectifs fixés en termes de réalisation du réseau (à raison de 14 km en moyenne réalisés chaque année[11]).

[10] Source : Service des ponts et chaussées

[11] Le rythme moyen de 14 km d'aménagements cyclables réalisés chaque année prend en compte les projets mis en œuvre par le SPC et par les communes en délégation de compétence selon le programme de construction, ainsi que les aménagements cyclables réalisés dans le cadre des travaux d'entretien constructif.

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 2.3.1)
- 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 2.3.2)
- Stationnement vélo et intermodalité
  Organiser et sécuriser les vélos parqués et inscrire le vélo dans une logique de complémentarité entre modes de déplacement
  (Chapitre 2.3.3)
- Entretien et guidage aux abords des chantiers
  Assurer la praticabilité et la continuité des itinéraires cyclables en tout temps
  (Chapitre 2.3.4)

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. L'Etat recommande aux communes et régions d'entreprendre elles aussi de telles actions selon leurs capacités, en particulier celles pour lesquelles le vélo présente un potentiel intéressant : si l'éventail des mesures possibles est vaste[12], une mise en œuvre à l'échelle communale fait souvent le plus de sens.

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 ciblant certains groupes d'utilisateur-rice-s ou un public plus large, il favorise une cohabitation harmonieuse 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 des 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.

[12] Par exemple plan des itinéraires cyclables recommandés, subventions pour l'achat ou l'entretien d'un vélo, cours de conduite ou mécanique, balades accompagnées pour les séniors, bourse aux vélos, conduite de défis dans les écoles et les entreprises, etc.



Campagne de prévention [2]



Cours de conduite [3]



Pumptrack mobile mis à disposition des écoles et communes fribourgeoises par le Service des sports [4]

2.3.2 Réseau et aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne

Les trajets liés aux activités quotidiennes (travail, formation, achats, services, divertissements) reposent 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.

La répartition des responsabilités en matière de planification et réalisation du réseau cyclable pour la vie quotidienne est définie dans la loi sur la mobilité (voir tableau synoptique à l'annexe 3).

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 de tracé ou d'équipement. 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 d'intérêt cantonal, régional et intercommunal, ainsi qu'une série d'autres pôles d'une certaine importance. Ces pôles constituent des lieux d'origine et de destination pour le trafic cycliste. Ils ont été définis à partir du nombre d'habitants et/ou d'emplois[13], de la présence d'un arrêt de transports publics suffisamment attractif pour générer un rabattement important à vélo, et de l'existence d'établissements de formation secondaire et supérieure.

Le nombre de pôles retenus par localité dépend de la taille de celle-ci. Ils correspondent aux centres des villages ou des quartiers, aux établissements de formation, aux arrêts de transports publics ou à d'autres points d'intérêt générateurs ou attracteurs de trafic d'une certaine importance.

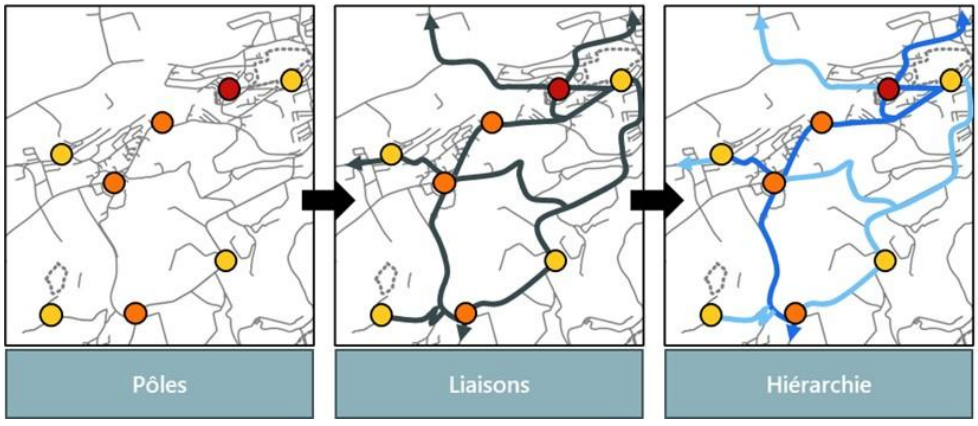


Figure 4 Processus de définition du réseau cyclable cantonal

Les liaisons entre les pôles tiennent compte de la distance aisément franchissable à vélo[14], 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.

[13] Seules les localités présentant plus de 1000 habitants et/ou 500 emplois ont été retenues.
[14] Y compris avec un vélo à assistance électrique (prise en compte de rayons d'attractivité de 5 et 7.5 km autour des pôles).

- **Une desserte optimale, grâce à l'interconnexion de plusieurs réseaux**

Le réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne, long d'environ 690 kilomètres, constitue une armature de base. Il est complété par des réseaux cyclables communaux et régionaux, qui assurent la desserte fine du territoire et desservent ainsi les localités et points d'intérêt non retenus pour la définition du réseau cyclable cantonal. Dans une logique de continuité, le réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne est relié au réseau cyclable des cantons voisins.

Le réseau de cyclotourisme est complémentaire au réseau cyclable pour la vie quotidienne. Sur certains tronçons, les deux réseaux se superposent (Figure). À d'autres endroits, 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. Ainsi, une bonne coordination entre les deux réseaux, tant au niveau de leur planification que de leur réalisation, permet de profiter de synergies.

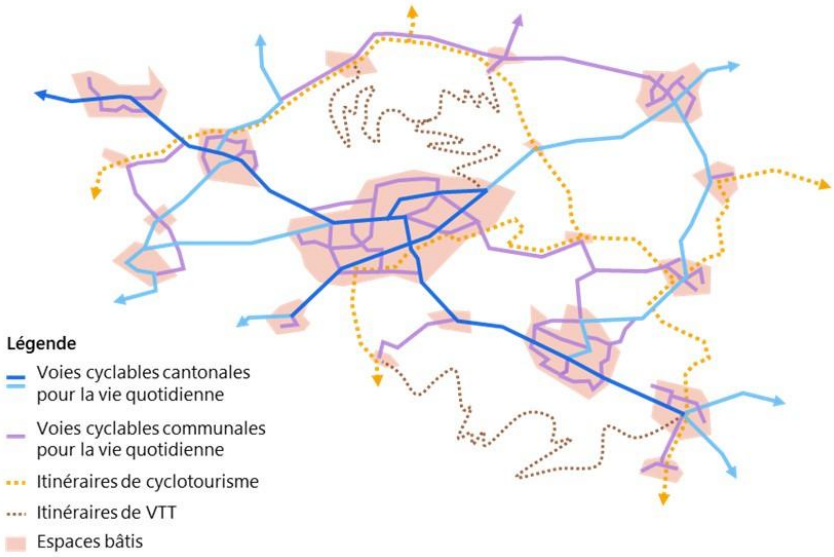


Figure 5 Complémentarité des réseaux cantonaux et communaux, quotidiens et de loisirs

- **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, définis dans la LMob et équivalents à ceux définis par l'OFROU[15]. Ces niveaux renvoient à la fonction jouée par une liaison :

- 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) sont inclus dans les voies cyclables de liaison.
- Les « voies cyclables collectrices (à fort trafic cycliste) » : densifient et complètent le maillage formé par les voies cyclables de liaison sur l'ensemble du territoire cantonal.

Le volume de cyclistes potentiel est une caractéristique sous-jacente du niveau hiérarchique d'un tronçon. Ce volume décroît à mesure que la distance à parcourir augmente. L'assistance électrique ouvre toutefois la pratique du vélo à des distances plus longues. Le niveau hiérarchique d'un tronçon joue un rôle pour définir sa priorisation dans la planification et son standard d'aménagement, toutefois sans les déterminer de manière systématique, d'autres facteurs étant pris en compte (voir ci-après et chapitre 3.1).

—

[15] Equivalence des niveaux hiérarchiques :

OFROU Guide de planification des réseaux de voies cyclables (2024)	**Canton de Fribourg** LMob (2023)
Voies cyclables express	Voies cyclables de liaison (Certaines étant des itinéraires structurants d'agglomération) - 243 km
Liaisons principales	
Liaisons secondaires	Voies cyclables collectrices (à fort trafic cycliste) - 446 km

Lignes directrices en matière d'aménagement

- **Des infrastructures de qualité, intuitives et adaptées aux besoins des cyclistes**

La qualité des infrastructures est un levier décisif pour provoquer un report modal. 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 d'attractivité doit être maximisé, en particulier pour encourager les personnes les plus vulnérables à faire du vélo (enfants, séniors et débutants), mais aussi en vue d'exploiter le potentiel du vélo pour les déplacements pendulaires.

Lorsque cela est possible et approprié, les cyclistes sont séparés des piéton-ne-s et des véhicules motorisés, et les itinéraires très fréquentés sont suffisamment larges pour permettre le dépassement de cyclistes entre eux et/ou une circulation côte-à-côte. La cohabitation des cyclistes avec d'autres usager-ère-s sur des aménagements communs (p.ex. piste mixte, chemin agricole) doit être envisagée uniquement sur des itinéraires modérément fréquentés et si l'aménagement garantit la sécurité de chacun.

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-ère-s de la route, aménagées de manière simple et lisible, et minimiser les conséquences graves des erreurs de conduite, inattentions ou hésitations.

L'orientation des cyclistes est facilitée par la pose de signaux complémentaires spécifiques si la signalisation routière en place est insuffisante. Les standards à respecter sont ceux définis par les normes en vigueur (indicateurs de direction rouges).

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**

Le niveau hiérarchique d'un tronçon donne une orientation sur le standard visé pour son 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 6). Dans cette logique, un soin particulier sera accordé à l'aménagement de tronçons assurant des fonctions multiples (déplacement quotidien et de loisirs).

Cette orientation doit toutefois être confirmée et précisée par l'examen des conditions locales (vitesse, volume de trafic motorisé, pente, espace disponible, présence d'obstacles et de contraintes diverses, etc.) et de la demande (volume de trafic cycliste potentiel et catégories d'usager-ère-s spécifiques), qui restent des facteurs déterminants pour définir le type d'aménagement adéquat. Dans certains cas, des pesées d'intérêt peuvent être nécessaires et jouer un rôle dans la détermination de l'aménagement (par ex. protection de la surface d'assolement, coûts, …).

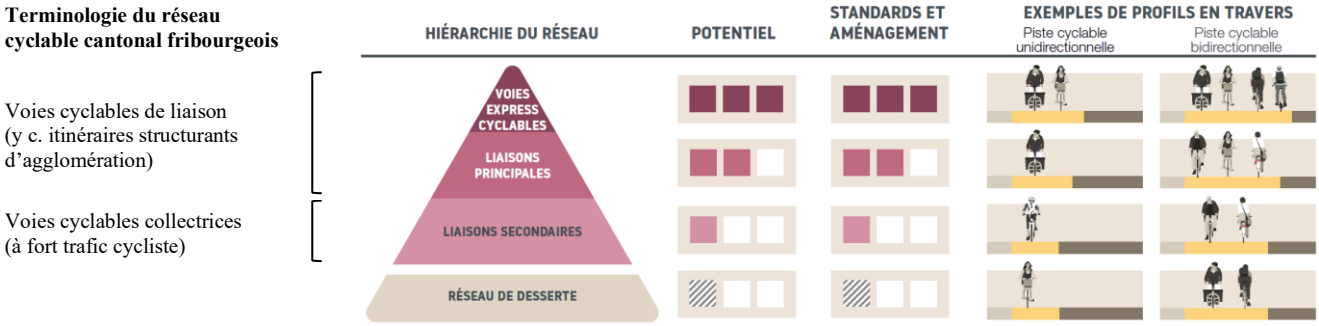


Figure 6 Illustration du principe de standards d'aménagement différents selon le niveau hiérarchique et le potentiel d'une liaison cyclable. (Source : « Guide pratique - Planification des réseaux de voies cyclables », Office fédéral des routes OFROU et Conférence Vélo Suisse, 2024)

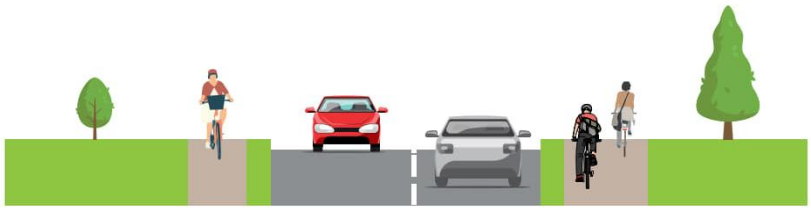
Les représentations ci-après illustrent quelques typologies d'aménagements adéquates en et hors localité[16].

Aménagements hors localité (80 km/h)

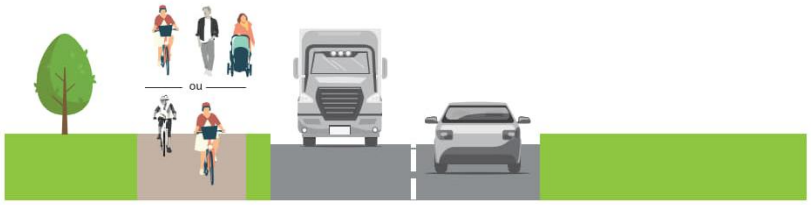
Piste mixte indépendante de toute voirie :



Pistes cyclables unidirectionnelles :

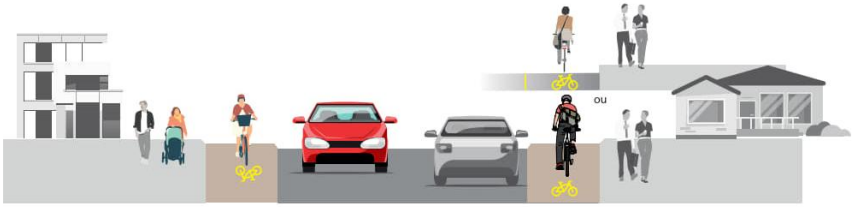


Piste cyclable bidirectionnelle ou piste mixte vélos-piétons (à éviter sur des tronçons courts et en cas de traversées fréquentes) :

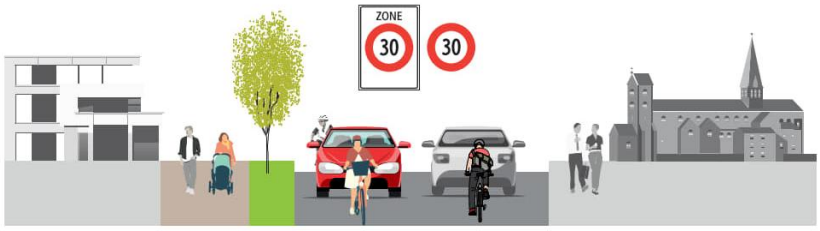


Aménagements en localité (≤ 50 km/h)

Pistes (ou bandes) cyclables quand l'espace le permet :



Aménagements dans les zones modérées (faible trafic individuel motorisé) :



[16] Représentations inspirées de la Stratégie cantonale Mobilité douce 2040 du Canton du Valais (2024)

Exemples de réalisations dans le canton de Fribourg :



Piste cyclable bidirectionnelle, piétons séparés [5]



Piste mixte vélos-piétons [6]



Giratoire avec franchissement en site propre [7]



Tourner-à-gauche indirect [8]



Passage inférieur sous une route cantonale [9]



Passerelle au-dessus des voies de chemin de fer [10]

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 bâtis 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.

En général, le stationnement est géré par les communes et les privés. L'Etat vérifie la bonne prise en compte des places de stationnement vélos dans les permis de construire. L'Etat joue un rôle plus actif lorsque le stationnement vélo est directement lié aux transports publics (voir annexe 3).

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**

Des places pour vélos doivent être 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 pour renforcer la protection des vélos contre le vol et les déprédations.

- **Dans l'espace public**

Les autorités s'assurent que la quantité et la qualité de l'offre en stationnement vélo soient suffisantes dans l'espace public, ainsi qu'auprès 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 d'urbanisme (RCU) 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 établies par la Confédération et les associations professionnelles.

- **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 le recours du vélo en combinaison avec d'autres moyens de déplacement.

- **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 adaptant les véhicules pour offrir davantage de places pour les vélos ou en acquérant de nouveaux véhicules plus adaptés pour le transport de 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 [11]


Vélostation dans les gares [12]

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 abimé 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 [13]

3 Volet opérationnel

Ce chapitre précise les modalités de mise en œuvre du plan du réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne et en évoque les principaux instruments.

L'objectif temporel visé pour la mise en œuvre est calé sur la loi fédérale sur les voies cyclables (2042), ainsi que sur les délais de réalisation imposés par la Confédération pour les projets d'agglomération[17].

3.1 Modalités 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 chaque année le programme de construction des voies cyclables cantonales, qui détermine l'ordre des mesures à prendre pour aménager le réseau cyclable cantonal, ainsi que leur calendrier de réalisation sur la base des critères mentionnés dans le paragraphe suivant. L'Etat saisit également toutes les opportunités qui se présentent, y compris celles dont la genèse n'est pas forcément le vélo – travaux d'entretien, projets routiers, urbanistiques, environnementaux, cofinancements fédéraux via les projets d'agglomération, etc. – pour réaliser son réseau. Ces opportunités jouent un rôle important en particulier pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les axes de niveau hiérarchique secondaire. L'Etat définit également un plan d'action pluriannuel en matière de promotion.

- **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. Le cumul des fonctions utilitaire et de loisirs sur un même tronçon constitue, à ce titre, un avantage. Dans la priorisation, outre les opportunités évoquées plus haut, l'Etat tient compte des mesures permettant de résoudre une lacune importante des réseaux (point faible, liaison manquante, interface importante mal équipée, etc.), et des mesures revêtant un caractère emblématique susceptible de rayonner positivement. Dans un souci d'économicité et d'efficacité, 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 »).
En matière de promotion, et dans une logique de subsidiarité, l'Etat se concentre sur et soutient 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.
L'Etat définit les priorisations en veillant à assurer une certaine équité territoriale.

- **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.).

[17] Pour les projets d'agglomération de 5ème génération, début des travaux à l'horizon 2032 pour les mesures de priorité A, et 2036 pour les PA6.

3.2 Organisation

- **Complémentarité et coordination**

La planification et la réalisation du réseau cyclable quotidien est portée de manière coordonnée par l'Etat et les associations régionales, agglomérations et communes, dans le respect de leur niveau de compétence et une logique de complémentarité et de subsidiarité. Des acteurs tiers peuvent être impliqués au cas par cas (milieux associatifs, entreprises de transport, établissements de formation, acteurs du tourisme et de l'économie, etc.). Il en va de même pour la mise en œuvre des mesures de promotion.

Une bonne collaboration entre ces acteurs est essentielle pour garantir la cohérence entre les réseaux cyclables et un rythme de réalisation soutenu, ainsi que pour maximiser l'effet des mesures prises. Selon les besoins, certaines problématiques cyclables sont abordées dans la Commission consultative mobilité[18], ou lors de rencontres spécifiques à certains projets.

- **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, associations régionales, agglomérations et de la population. Le Team vélo assure la coordination et apporte des conseils et un soutien technique pour toutes les questions relatives au vélo, qu'elles concernent la planification, les aménagements ou la promotion. Dans l'idéal, la responsabilité de la thématique du vélo est également précisée dans chaque commune et/ou association régionale, et communiquée au Team vélo.
Le Team vélo joue également un rôle essentiel dans la coordination avec les cantons voisins, la Confédération et des associations de portée nationale.

3.3 Conditions-cadres

- **Mobiliser les ressources nécessaires**

L'Etat met à disposition des ressources financières et humaines suffisantes pour mettre en œuvre le présent plan du réseau, en particulier pour atteindre l'objectif qu'il s'est fixé pour la réalisation du réseau.

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 cherche les synergies entre les projets pour limiter globalement les coûts liés à la création et à l'entretien des infrastructures. 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.

La maîtrise d'ouvrage peut être déléguée aux communes disposant des services techniques compétents. L'Etat exerce une fonction de haute surveillance (validation du concept, examens par les services, suivi de la procédure, des travaux et des coûts).

Le tableau présenté à l'annexe 3 donne une vue d'ensemble des responsabilités.

- **Un monitorage pour mesurer les effets et réajuster le programme**

Grâce à l'instauration d'un observatoire de la mobilité, 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.

[18] La LMob (art. 9) définit la composition de cette commission ainsi que la possibilité de constituer des groupes de travail dédiés à des politiques sectorielles, telles que le vélo.

3.4 Principaux instruments de mise en œuvre

La mise en œuvre des ambitions inscrites dans ce document repose sur les principaux instruments suivants :

- Le programme de construction des voies cyclables cantonales, pour réaliser les aménagements nécessaires ;
- Le plan d'action pluriannuel en matière de promotion ;
- Les mesures « vélo » du plan de mobilité de l'administration cantonale ;
- Le dispositif de monitorage permettant de renseigner l'atteinte des objectifs visés par le plan ;
- Les séances avec la Commission consultative mobilité et autres rencontres spécifiques avec les acteurs concernés ;
- Le positionnement du Team vélo comme interlocuteur des communes, régions, agglomérations, autres cantons et de la Confédération.

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

le 22 septembre 2026



Jean-François Steiert
Conseiller d'Etat, Directeur

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
KANTONALES VELOWEGNETZ

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 / Informativer Inhalt

- Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utiliaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utiliaires hors canton (à confirmer) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu bestätigen)

N

0 5 10 km

Sources / Quellen:
© État de Berne - plan sectoriel pour le trafic cycliste/ Kanton Bern - Sachplan Veloverkehr, 2023
© État de Vaud, réseau utilitaire vélo / Kanton Waadt, Kantonales Radwegnetz, 2024
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/07/2026

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 / Informativer Inhalt

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

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

12/06/2026

0 1 2 km

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 / 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 / Informativer Inhalt

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

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

12/06/2026

N

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. Sa valeur est informative.

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 AVEC PÔLES
KANTONALES VELOWEGNETZ MIT ZIEL- UND QUELLORTEN

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 / Informativer Inhalt

- Frontière cantonale / Kantonsgrenze
- Itinéraires utiliaires hors canton / Ausserkantonale Alltagsrouten
- It. utilitaires hors canton (à confirmer) / Ausserkant. Alltagsrouten (zu bestätigen)
- Pôle cantonal ou régional / Kantonaler oder regionaler Ziel- und Quellort
- Pôle intercommunal / Interkommunaler Ziel- und Quellort
- Autre pôle / Anderer Ziel- und Quellort

N

0 5 10 km

Sources / Quellen:
© État de Berne - plan sectoriel pour le trafic cycliste/ Kanton Bern - Sachplan Veloverkehr, 2023
© État de Vaud, réseau utilitaire vélo / Kanton Waadt, Kantonales Radwegnetz, 2024
© Office fédéral de topographie / Bundesamt für Landestopographie, 2025

21/07/2026

3. Tableau synoptique des responsabilités (synthèse de la LMob)

Planification, réalisation, signalisation et entretien du réseau cyclable :

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th></th><th>Planification</th><th>Priorisation</th><th>Etablissement PIM</th><th>Construction et réaménagement*</th><th>Financement de l'aménagement</th><th>Signalisation</th><th>Entretien</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Canton</td><td rowspan="3">Réseau cyclable cantonal

Composé de
- Voies cyclables de liaison
- Voies cyclables collectrices à fort trafic cycliste
(art. 26 al. 2)</td><td>Voie dédiée uniquement aux cyclistes</td><td rowspan="3">Etat
(art. 42)</td><td rowspan="3">Etat
via son programme de construction
(art. 43)</td><td rowspan="3">Etat*
(art. 91 al. 1)</td><td rowspan="4">Par le propriétaire de l'infrastructure de mobilité :
- Etat: voie située sur ou le long d'une route cantonale, ou sur le réseau cyclable catonal
- Commune ou privé: dans les autres cas
(art. 111, 112 et 113)</td><td>Etat
(art. 171 al. 1 et 172 al. 1)</td><td rowspan="2">Etat*
(art. 66 al. 1)</td><td>Etat*
(art. 73 al. 1 et 74 al. 1)</td></tr>
<tr><td>Voie mixte vélos-piétons hors localité</td><td rowspan="2">2/3 par l'Etat
et 1/3 par la commune
(art. 172 al. 2)</td><td rowspan="3">Commune
(art. 73 al. 2 et 74 al. 2)</td></tr>
<tr><td>Voie mixe vélos-piétons en localité</td></tr>
<tr><td>Communes</td><td>Réseau cyclable communal

Composé de :
- Voies cyclables collectrices à moyen et faible trafic cycliste
- Voies cyclables de desserte
(art. 26 al. 3)</td><td>Voies cyclables communales</td><td>Commune
(art. 44)</td><td>Commune
via son programme d'équipement
(art. 44)</td><td>Commune
(art. 91 al. 3)

(Approbation des plans par l'Etat)</td><td>Commune
(art. 171 al. 2)</td><td>Commune
(art. 66 al. 2)</td></tr>
</table>

* L'Etat peut déléguer

Stationnement vélo :

En général, le stationnement vélo est planifié, réalisé et financé par les communes et les privés.
L'Etat:

- Vérifie l'intégration de places de stationnement dans le permis de construire ;
- Planifie les interfaces multimodales et soutient financièrement les installations de stationnement vélo dans ces dernières ;
- Co-finance les installations de stationnement vélo situés auprès d'arrêts de bus (emprise et arceaux ; les abris sont du ressort des Communes).