



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA

Grand-Rue 32, 1701 Fribourg

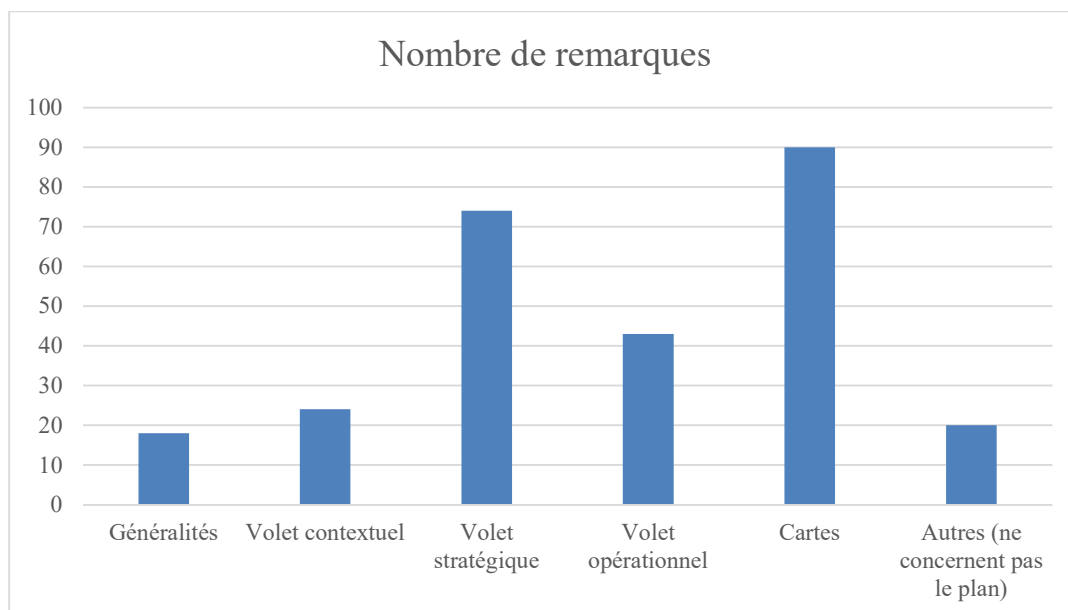
T +41 26 304 14 33
www.fr.ch/smo

Rapport de consultation

Plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien)

22 septembre 2026

Du 17 novembre 2025 au 16 février 2026, l'Etat de Fribourg a mis en consultation son plan du réseau cantonal des voies cyclables (pratique du vélo au quotidien). Les quelque 80 réponses reçues de la part d'acteurs aux profils variés¹ montrent l'intérêt et l'importance de la promotion de la pratique du vélo au quotidien. Après avoir été regroupées par thèmes, ce sont près de 270 remarques qui ont été examinées et traitées par les services de l'Etat (voir graphique ci-dessous).



¹ 37 communes et associations parentes, 14 directions et services de l'Etat, 10 associations ou communautés régionales, Conférence des préfets, 4 partis politiques, 7 groupes d'intérêts, 2 cantons voisins, 2 entreprises de transport, 3 personnes privées.

En synthèse, les prises de position saluent la volonté de l'Etat de se doter d'un plan stratégique visant à encourager la pratique du vélo au quotidien, conformément à la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC) et à la loi cantonale sur la mobilité (LMob) entrées en vigueur en 2023, ainsi qu'aux objectifs du plan directeur cantonal et du plan climat cantonal. La reconnaissance du rôle et du potentiel de la pratique du vélo au quotidien a été accueillie de manière très positive, tout comme les objectifs visés par le plan du réseau cantonal des voies cyclables. Les retours reçus soulignent également l'approche complète adoptée, la clarté de la nouvelle structure du document ainsi que la qualité du travail réalisé.

Ce document revient sur les principaux points critiques relevés et montre comment ceux-ci ont été traités.

1. Principales évolutions par rapport au plan sectoriel vélo 2018	3
2. Cohérence par rapport au plan directeur cantonal	3
3. Caractère contraignant du plan du réseau cantonal des voies cyclables	3
4. Clarification des responsabilités respectives	4
5. Traitement séparé de la pratique du vélo au quotidien et du cyclotourisme	5
6. Ambitions de la politique cyclable cantonale	5
7. Conception et hiérarchie du réseau cyclable cantonal	7
8. Standards d'aménagement	8
9. Mise en œuvre	8
Tableau synoptique des responsabilités (synthèse de la LMob)	10

1. Principales évolutions par rapport au plan sectoriel vélo 2018

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables remplace le plan sectoriel vélo 2018 (PSV). Si, globalement, les intentions restent les mêmes, certaines évolutions majeures ont été apportées :

- > Changement de paradigme amené par l'entrée en vigueur de la LVC et de la LMob. Alors que le PSV 2018 liait fortement le réseau cyclable cantonal au réseau des routes cantonales, le plan du réseau cantonal des voies cyclables les rend indépendants l'un de l'autre. Le réseau cyclable cantonal peut désormais se déployer plus librement sur d'autres tronçons, situés parfois hors des routes cantonales et présentant des avantages en termes de tracé, de sécurité et d'aménagement ou de desserte. Conformément à la loi fédérale sur les voies cyclables, les standards d'aménagement ont été réhaussés, faisant de la piste cyclable un outil à privilégier.
- > Conception du réseau. La logique qui sous-tend la conception du réseau repose plus systématiquement sur l'identification de pôles de différents niveaux et de liaisons entre eux, répondant à des critères objectifs. Les fondements méthodologiques ont été clarifiés, offrant aux autorités cantonales une base décisionnelle plus claire. La cohérence avec les territoires d'urbanisation inscrits dans le plan directeur cantonal a été vérifiée. Cette clarification méthodologique a conduit à ajuster le réseau du PSV en supprimant certaines liaisons en en ajoutant d'autres (voir aussi plus bas « Conception et hiérarchie du réseau cyclable cantonal »)
- > Fiches de mesures. Les fiches de mesures présentes dans le PSV 2018 n'ont pas été reprises dans la nouvelle planification. Leur contenu véhiculait une fausse impression de précision, alors qu'il ne correspondait qu'à une première appréciation du besoin d'intervention et du type d'aménagement potentiellement adéquat. Le développement de la littérature vélo depuis la mise en vigueur de la LVC, ainsi que l'expérience glanée depuis ont également conduit à un besoin d'orientation moins grand aujourd'hui qu'à l'époque. L'Etat préfère dorénavant adopter une approche reposant sur la conduite d'études plus spécifiques pour déterminer avec davantage de précision l'aménagement nécessaire selon les tronçons, grâce à une meilleure prise en compte des conditions locales.

2. Cohérence par rapport au plan directeur cantonal

Le plan du réseau cantonal des voies cyclables se base sur le plan sectoriel vélo de 2018 et en reprend les contenus pertinents pour l'horizon 2042. Dès lors, sa cohérence avec le plan directeur cantonal est assurée sur le fond. Dès que le plan du réseau cantonal des voies cyclables aura été approuvé par la DIME, il sera liant pour les autorités. La fiche T204 du plan directeur cantonal sera adaptée en conséquence.

3. Caractère contraignant du plan du réseau cantonal des voies cyclables

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 loi sur la mobilité (article 53) définit que « *[un] plan de réseau fixe au moins les objectifs et les principes relatifs aux itinéraires constituant le réseau en question* ». L'Etat a fait le choix d'une interprétation extensive de cet article en donnant au plan du réseau cantonal des voies cyclables le caractère d'une stratégie cyclable générale : celui-ci fixe des objectifs supérieurs, à atteindre par une action combinée à plusieurs niveaux, traitant aussi bien de la question du réseau cyclable et ses aménagements que des questions de promotion.

Le caractère contraignant des contenus du plan pour les communes varie selon les contenus :

- > La carte du réseau cyclable cantonal figurant en annexe du plan est liante pour l'ensemble des autorités. Le réseau cyclable cantonal constitue un maillage de base fixe, auquel doivent s'accrocher les réseaux cyclables communaux et les réseaux cyclables définis dans les plans directeurs régionaux (art. 36 al. 1 LMob). La complémentarité de ces réseaux à différents niveaux est indispensable pour couvrir les besoins de déplacement au quotidien. Le statut des liaisons figurant sur la carte du réseau cyclable cantonal a été précisé : celles-ci sont définitives, mais il est admis que des tracés alternatifs puissent être identifiés lors d'études préliminaires. Ces études sont placées sous la responsabilité de l'Etat et entièrement à charge de celui-ci. Les communes et associations régionales y sont associées.
- > 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.
- > En matière de promotion, les lignes directrices impliquent avant tout les autorités cantonales. L'Etat recommande toutefois aux communes et régions – en particulier celles pour lesquelles le vélo présente un potentiel intéressant – d'entreprendre elles aussi des actions de promotion, selon leurs capacités.

Ces éléments ont été précisés dans un nouveau chapitre du plan (1.2).

4. Clarification des responsabilités respectives

Pour mettre en place une politique cyclable efficace, et en particulier pour créer un réseau cyclable suffisamment dense et cohérent pour une pratique quotidienne du vélo, l'Etat souligne l'importance de la collaboration et de la coordination des acteurs à tous les échelons institutionnels.

L'Etat est responsable du réseau cyclable d'importance cantonale, et rappelle le devoir des communes de planifier et de réaliser à leur échelle un réseau cyclable communal, inscrit déjà dans la loi sur la mobilité entrée en vigueur en 2023. Les communes disposent d'un délai de six ans dès l'adoption de la stratégie cantonale de mobilité par le Conseil d'Etat pour établir le plan du réseau communal des voies cyclables (art. 207, al. 1 LMob). Ainsi, le plan du réseau cantonal des voies cyclables n'ajoute pas de nouvelles tâches aux régions et communes.

L'Etat pourra continuer de déléguer la maîtrise d'ouvrage aux communes pourvues de services techniques disposant des ressources nécessaires, mais exercera d'avantage sa fonction de haute surveillance, de manière à assurer la qualité des aménagements réalisés et le contrôle des coûts.

L'Etat reconnaît le rôle joué par les régions dans la planification du réseau « de deuxième degré » (voies cyclables collectrices à moyen et faible trafic, art. 26, al. 3 LMob), en particulier dans toutes les zones du canton présentant une faible densité d'urbanisation, et pour pallier le déficit de ressources des communes les plus petites. Par leurs plans directeurs régionaux, les régions sont force de proposition. L'Etat prend en compte ces planifications régionales dans la conception du réseau cyclable cantonal.

Une annexe a été ajoutée au plan du réseau cantonal des voies cyclables pour rappeler les responsabilités de chaque partie en matière de planification, d'aménagement, de signalisation et d'entretien et en faisant référence au texte de loi correspondant. Ce tableau synoptique est également à trouver en annexe du présent rapport de consultation. Cette annexe évoque également le stationnement vélo, en rappelant que celui-ci est en général planifié, réalisé et financé par les communes et les privés et en précisant les tâches de l'Etat. (voir annexe).

5. Traitement séparé de la pratique du vélo au quotidien et du cyclotourisme

L'Etat reconnaît la complémentarité du vélo au quotidien et du cyclotourisme, notamment en matière de maillage du réseau : le réseau de cyclotourisme densifie le réseau quotidien, leurs itinéraires respectifs étant tantôt superposés, tantôt complémentaires.

Le travail de conception du réseau cantonal pour la pratique du vélo au quotidien a inclus une mise en cohérence avec le réseau de cyclotourisme tel que connu actuellement. Le travail en cours sur ce dernier montre qu'il devrait peu évoluer, ou évoluer favorablement vers une légère densification des itinéraires.

Les raisons ayant mené à un traitement séparé du vélo quotidien et de loisirs sont de deux types :

- > Selon la LMob, leurs plans relèvent de procédures différentes².
- > Leurs logiques diffèrent : le vélo de loisirs vise le divertissement (« le chemin est le but »), contrairement au quotidien qui privilégie l'efficacité (« le chemin vers le but »). Ces logiques différentes appellent des réseaux et itinéraires en partie distincts.

Une bonne coordination entre ces deux réseaux, tant au niveau de leur planification que de leur réalisation, est toutefois nécessaire pour tirer parti de synergies. Le plan du réseau de cyclotourisme sera mis à l'enquête dans les mois à venir. La bonne complémentarité des deux réseaux pourra être vérifiée en tout temps sur le portail cartographique cantonal.

6. Ambitions de la politique cyclable cantonale

Quelques données quantitatives ont été ajoutées au plan du réseau cantonal des voies cyclables pour préciser les ambitions de l'Etat. La part modale est un indicateur souvent utilisé pour renseigner l'importance du vélo dans les déplacements, mais différentes raisons ont amené les services de l'Etat à ne pas le reprendre dans le plan :

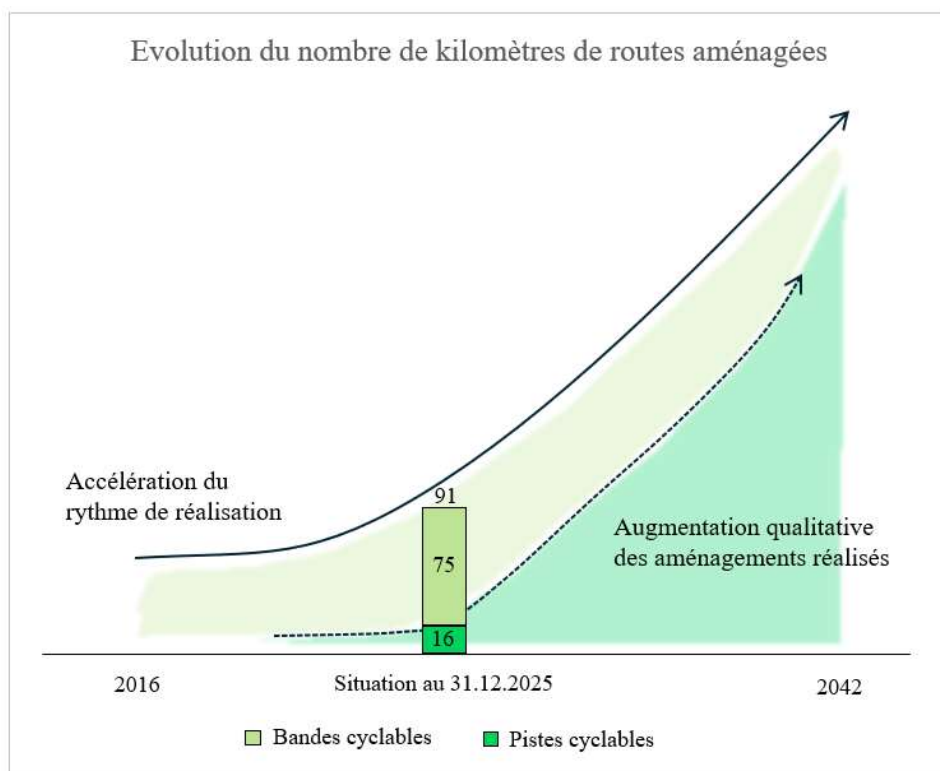
- > Les données à disposition actuellement n'apportent pas satisfaction : les dernières données du microrecensement mobilité et transport datent de 2021 et reflètent une situation exceptionnelle de pandémie. Les prochaines statistiques devraient être publiées mi-2027 et fourniront des jalons clés pour le suivi et la mise en œuvre de la stratégie vélo notamment.
- > La part modale du vélo est influencée par un ensemble de facteurs dépassant le seul cadre de la politique cyclable menée par l'Etat (par exemple les politiques communales en matière de stationnement). Il fait peu sens de mentionner les parts modales du vélo sans spécifier celles visées pour les autres modes de déplacement.

² Le plan de cyclotourisme est contraignant pour les particuliers et doit, à ce titre, être soumis à une mise à l'enquête publique. Le plan du réseau cantonal des voies cyclables, en revanche, ne lie que les autorités et n'est, dès lors, soumis qu'à une consultation publique.

Il a ainsi été décidé de fonder les ambitions de la politique cyclable cantonale sur les kilomètres d'aménagements réalisés sur la base de standards cohérent avec la LVC et la LMob. Cette approche permettra d'exprimer dans une certaine mesure le degré de cyclabilité du territoire.

Fin 2025, 138,4 kilomètres d'aménagements cyclables avaient été réalisés sur les routes cantonales, montrant une évolution positive de 68% en 9 ans. Sur les 690 kilomètres du réseau cyclable cantonal, il a été estimé que 62 % sont encore concernés par un besoin d'intervention avéré. Sur les 38% restants, une partie du réseau est déjà aménagée, et le besoin d'intervention de l'autre est à vérifier (routes à faible trafic motorisé).

La LVC impose que le réseau cyclable soit réalisé à l'horizon 2042. A cet horizon, l'Etat a défini l'objectif réaliste d'avoir aménagé toutes les liaisons présentant les meilleurs potentiels vélo, soit toutes les voies cyclables de liaison (y compris les itinéraires structurants d'agglomération), et une bonne partie des voies cyclables collectrices à fort trafic cycliste. Un rythme moyen de 14 km d'aménagement cyclables réalisés chaque année a été fixé comme cible. Cette moyenne 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. L'analyse des trajectoires montre qu'un écart subsistera vraisemblablement à l'horizon retenu par rapport aux objectifs fixés dans la loi fédérale. Cet écart ne remet toutefois pas en cause l'atteinte des objectifs de fond, car les leviers majeurs de transformation auront été effectivement mis en œuvre.



Evolution du nombre de kilomètres de routes aménagées (état au 31.12.2025)³, et trajectoire à suivre pour atteindre les objectifs fixés en termes de réalisation du réseau (à raison de 14 km en moyenne réalisés chaque année⁴)

³ Source : Service des ponts et chaussées

⁴ 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.

7. Conception et hiérarchie du réseau cyclable cantonal

Plusieurs précisions ont été apportées au plan à propos du réseau cyclable, ses composantes et la manière dont il a été conçu. En particulier, la définition des pôles a été précisée, de même que la correspondance entre les niveaux hiérarchiques définis par l'OFROU⁵ et ceux du réseau cyclable cantonal fribourgeois, dictés par la loi sur la mobilité (art. 26, al. 1).

A noter en particulier que :

- > La définition des pôles desservis par le réseau cyclable cantonal a pris en compte les développements futurs (par exemple en matière de desserte ferroviaire, d'urbanisation ou de zones d'activités) dès lors que leur probabilité de réalisation dans l'horizon visé par le plan était élevée. Il s'agit notamment de garder en tête que le plan fera l'objet d'une révision au moins tous les 10 ans (art. 52, al. 1 LMob), et que des ajustements pourront être apportés ultérieurement.
- > Le nouveau potentiel amené par l'assistance électrique (accroissement des distances parcourues à vélo) a été pris en compte dans la conception du réseau, en particulier par la définition de rayons d'attractivité de 5 km et 7.5 km autour des pôles.

Le lien entre, d'une part, le niveau hiérarchique et, d'autre part, la priorité et le standard d'aménagement a été clarifié. Si le niveau hiérarchique joue un rôle dans la définition de la priorité de réalisation et du standard d'aménagement, il ne les détermine pas de manière systématique, d'autres facteurs devant en effet être pris en compte (par exemple pour la définition du standard d'aménagement, la prise en compte des conditions locales). La priorisation des aménagements repose elle aussi sur différents critères, parmi lesquels figurent le potentiel d'un tronçon (nombre de cyclistes potentiellement concernés). Ce critère est important, mais n'est pas le seul à être considéré au moment d'établir les priorités. Ainsi, les principes de priorisation des aménagements ont été complétés dans le plan, de manière à mieux exprimer le souci d'équité territoriale de l'Etat. Le rôle important des opportunités⁶ a lui aussi été souligné : outre le potentiel de synergies intéressant sous l'angle économique, celles-ci favorisent la réalisation d'aménagements cyclables sur les axes de niveau hiérarchique secondaire.

De nombreuses demandes d'ajout de pôles et de liaisons au réseau ont été déposées par les entités participantes. Toutes ont été examinées dans le détail par les services de l'Etat pour décider de leur adoption ou rejet. Pour ne pas alourdir le document, les raisons des choix effectués ne sont pas présentées ici. Le Team Vélo est toutefois à disposition pour apporter ces explications à la demande des requérant.es.

⁵ Guide de planification des réseaux de voies cyclables, 2024

⁶ Y compris celles dont la genèse n'est pas forcément le vélo, par exemple travaux d'entretien, projets routiers, urbanistiques, environnementaux, etc.

8. Standards d'aménagement

La demande de précisions concernant les standards d'aménagement a été prise en compte : en plus des illustrations photographiques et des principes déjà définis dans le texte, des coupes-types schématiques montrant quelques cas standards ont été ajoutées dans le document.

9. Mise en œuvre

Quelques compléments ont été apportés au volet opérationnel, notamment pour souligner les principaux instruments de mise en œuvre du plan. Il est rappelé ici que le plan du réseau cantonal des voies cyclables a une portée avant tout stratégique, et que sa mise en œuvre est régie par le biais de programmes de constructions des voies cyclables cantonales pour ce qui est de l'aménagement du réseau cyclable, et par un plan d'action pluriannuel pour la promotion. La nature de ce dernier doit encore être déterminée, mais celle du programme de construction est ancrée dans la loi sur la mobilité (art. 43). Celle-ci précise notamment que le programme de construction sera révisé au moins tous les cinq ans et actualisé au fur et à mesure (art. 52, al. 3).

La question du soutien du canton aux communes a été évoquée dans plusieurs réponses à la consultation. L'Etat souhaite ici rappeler qu'avec l'entrée en vigueur de la loi sur la mobilité, le soutien cantonal aux communes a été significativement renforcé. L'Etat finance en général les études préliminaires relatives à la planification du réseau cyclable cantonal, indépendamment du propriétaire de l'infrastructure de mobilité. Il peut apporter un soutien financier aux régions pour la planification de leur réseau cyclable dans le cadre des possibilités offertes par la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC, art. 113c). L'aménagement et l'entretien du réseau cyclable cantonal quotidien sont eux aussi également entièrement financés par le Canton, même s'il emprunte une route communale (exception : pour les pistes mixtes piétons - cyclistes en localité, l'aménagement est financé à 1/3 par la commune et l'entretien lui revient entièrement).

L'Etat rappelle en outre qu'un soutien technique et des conseils sont apportés par le Team vélo aux acteurs qui en ont besoin, en particulier pour accompagner les communes de petite taille ne disposant pas des ressources et compétences suffisantes (teamvelo@fr.ch).

Concernant le point de détail du vélo en libre-service, l'Etat ne juge pas nécessaire de souligner davantage la possibilité, déjà donnée par la loi sur la mobilité (art. 163), d'un éventuel cofinancement cantonal. Il se donne toutefois le droit de réserver ce soutien aux services atteignant la masse critique nécessaire au bon fonctionnement du système de vélos en libre-service.

Certaines entités ont déploré que le plan du réseau cantonal des voies cyclables ne précise pas les moyens nécessaires à la mise en œuvre des ambitions qui y figurent. L'Etat souhaite maintenir cette posture. Les montants qui pourraient être articulés n'auraient qu'une valeur très indicative, puisque la nature des aménagements à réaliser pour sécuriser le réseau cyclable ne peut être déterminée qu'au moment des études préliminaires et que les coûts consolidés ne sont connus qu'après l'appel d'offres entreprises. Aux grands effets d'annonce, l'Etat préfère une approche pragmatique privilégiant la recherche de solutions concrètes et adaptées aux besoins réels.

Nous espérons que ce rapport de consultation et les modifications apportées au plan du réseau cantonal des voies cyclable auront su clarifier les intentions de l'Etat et répondre aux éléments soulevés par les entités participantes.

Nous tenons à adresser ses remerciements aux différentes entités ayant fait un retour pour la qualité et la pertinence des commentaires apportés, sur la base desquels plusieurs améliorations ont pu être apportées au plan.

Annexe

—

Tableau synoptique des responsabilités (synthèse de la LMob)

Tableau synoptique des responsabilités (synthèse de la LMob)

Planification, réalisation, signalisation et entretien du réseau cyclable :

			Planification	Priorisation	Etablissement PIM	Construction et réaménagement*	Financement de l'aménagement	Signalisation	Entretien
Canton	Réseau cyclable <u>cantonal</u>	Voie dédiée uniquement aux cyclistes	Etat (art. 42)	Etat via son programme de construction (art. 43)	Etat* (art. 91 al. 1)	Par le propriétaire de l'infrastructure de mobilité : - Etat: voie située sur ou le long d'une route cantonale, ou sur le réseau cyclable cantonal - Commune ou privé: dans les autres cas (art. 111, 112 et 113)	Etat (art. 171 al. 1 et 172 al. 1)	Etat* (art. 66 al. 1)	Etat* (art. 73 al. 1 et 74 al. 1)
	Composé de : - Voies cyclables de liaison - Voies cyclables collectrices à fort trafic cycliste (art. 26 al. 2)	Voie mixte vélos-piétons hors localité							
		Voie mixte vélos-piétons en localité					2/3 par l'Etat et 1/3 par la commune (art. 172 al. 2)		
Communes	Réseau cyclable <u>communal</u> Composé de : - Voies cyclables collectrices à moyen et faible trafic cycliste - Voies cyclables de desserte (art. 26 al. 3)	Voies cyclables communales	Commune (art. 44)	Commune via son programme d'équipement (art. 44)	Commune (art. 91 al. 3) (Approbation des plans par l'Etat)		Commune (art. 171 al. 2)	Commune (art. 66 al. 2)	Commune (art. 73 al. 2 et 74 al. 2)

* 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).