

Mobilité

T201. Transports publics

T202. Transport individuel motorisé

T203. Mobilité combinée

T204. Réseau cyclable

T205. Cyclotourisme

T206. Vélo tout terrain

T207. Chemins pour piétons

T208. Chemins de randonnée pédestre

T209. Transport de marchandises

T210. Aviation civile



T201. Transports publics

Voir aussi

—

Thèmes :

Transport de marchandises

Mobilité combinée

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMo

Instance cantonale :
SeCA

Autres cantons : BE, NE,
VD

Confédération : OFT

Voir aussi

—

Fiches de projet :

Projets ferroviaires

Modernisation et déplacement de la gare de
Bossonens

1. Objectifs

- Etre intégré de façon optimale au réseau ferroviaire national et international.
- Assurer à la population une mobilité durable en transports publics (TP) sur l'ensemble du territoire cantonal.
- Augmenter la part modale des TP dans chaque région par une offre attrayante, rationnelle et de qualité.
- Assurer des temps de parcours attractifs en facilitant la circulation des transports publics en milieu urbain.

2. Principes

Intégration dans le réseau ferroviaire national

- Améliorer l'intégration du canton de Fribourg au réseau ferroviaire national en :
 - maintenant la fréquence de la demi-heure et améliorer les temps de parcours des liaisons InterCity (IC) et InterRegio (IR) entre Berne - Fribourg - Lausanne jusqu'à ce qu'ils correspondent aux objectifs de Rail 2000 ;
 - améliorant la qualité de la desserte Regioexpress (Palézieux, Romont, Düdingen, Bulle et Murten) ;
 - améliorant la liaison entre Fribourg et Neuchâtel ;
 - améliorant les liaisons entre les centres régionaux et avec les agglomérations extérieures au canton.

Réseau cantonal des transports publics

- Organiser le réseau cantonal des TP de façon à couvrir efficacement les flux pendulaires principaux et desservir les pôles touristiques cantonaux.
- Assurer les déplacements scolaires des degrés secondaire et tertiaire par le biais des TP.
- Améliorer la desserte le soir et la nuit, principalement entre le centre cantonal et les centres régionaux.

-
- Prévoir en premier lieu de nouvelles infrastructures de transport là où l'urbanisation l'exige.

Hiérarchie du réseau cantonal

Les niveaux de la hiérarchie du réseau cantonal et les principes s'y rattachant sont les suivants :

- Premier niveau : lignes ferroviaires nationales (IC, IR, RE)
 - Maintenir au minimum une cadence horaire pour le RE et à la demi-heure pour l'IC et l'IR.

-
- Deuxième niveau : lignes ferroviaires du RER Fribourg | Freiburg

- Maintenir au minimum une cadence à la demi-heure sur les lignes menant au centre cantonal et au minimum une cadence horaire sur les autres lignes.
- Maintenir au minimum une cadence au ¼ d'heure dans l'agglomération de Fribourg.

-
- Troisième niveau : lignes de bus régionales principales et lignes urbaines d'agglomération

- Exploiter ce réseau par des lignes en rabattement sur les réseaux de 1^{er} et 2^e niveaux.
- Développer la fréquence tout en tenant compte de la demande, des coûts et du taux d'occupation.
- Maintenir au minimum une cadence à 15 minutes pour les lignes urbaines principales des agglomérations.
- Développer la desserte des centres régionaux par des bus urbains tout en tenant compte de la demande, des coûts et du taux d'occupation.

-
- Quatrième niveau : lignes régionales secondaires et urbaines

- Relier et coordonner, en termes de cadences et horaires, ce niveau avec les premier, deuxième et troisième niveaux.

Nœuds de correspondance

- Développer un système de nœuds de correspondance afin de multiplier les relations offertes par les TP :

- les nœuds ferroviaires principaux, reliés au réseau national, sont : Fribourg | Freiburg, Bulle, Kerzers, Murten|Morat, Palézieux, Payerne,

Romont ;

› les nœuds ferroviaires secondaires sont : Düdingen, Rosé (à futur Avry-Matran), Estavayer-le-Lac, Avenches, Montbovon, Châtel-St-Denis (et planifiés : Vauderens et Broc) ;

› les nœuds de bus sont : Tafers, Plaffeien.

Niveaux de desserte

› Attribuer un niveau de qualité de la desserte de la zone à bâtir en fonction des catégories d'arrêt (cadence et type de desserte) et de l'accessibilité des arrêts par les piétons, pour pouvoir évaluer le raccordement raisonnable à un moyen de transports publics.

› Affecter en zone à bâtir prioritairement les terrains qui présentent de bonnes conditions de desserte.

› Coordonner la qualité de desserte relative à chaque utilisation du sol.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le Service de la mobilité (SMo) :

› transmet les projets de développement de l'offre à l'Office fédéral des transports (OFT) pour prise en compte dans les étapes d'aménagement de PRODES ;

› assure la coordination avec les cantons de la région Ouest via la CTSO ;

› suit les projets de PRODES mandatés par l'OFT aux entreprises de transports, situés sur son territoire ;

› réalise des études régionales en collaboration avec les entreprises de transports et les régions pour mettre à jour la planification des transports publics en fonction des modifications horaires, de l'évolution de la demande et des coûts ;

› tient à jour les niveaux de desserte des arrêts de TP.

3.2. Tâches régionales

› Les régions :

› tiennent compte des planifications Rail2000 (corrections de tracés ferroviaires), de PRODES et de la planification cantonale des TP dans

l'élaboration de leur plan directeur régional. En particulier, elles choisissent les sites d'implantation des établissements scolaires et des sites sportifs et culturels, en tenant compte du réseau des TP et de la qualité de desserte.

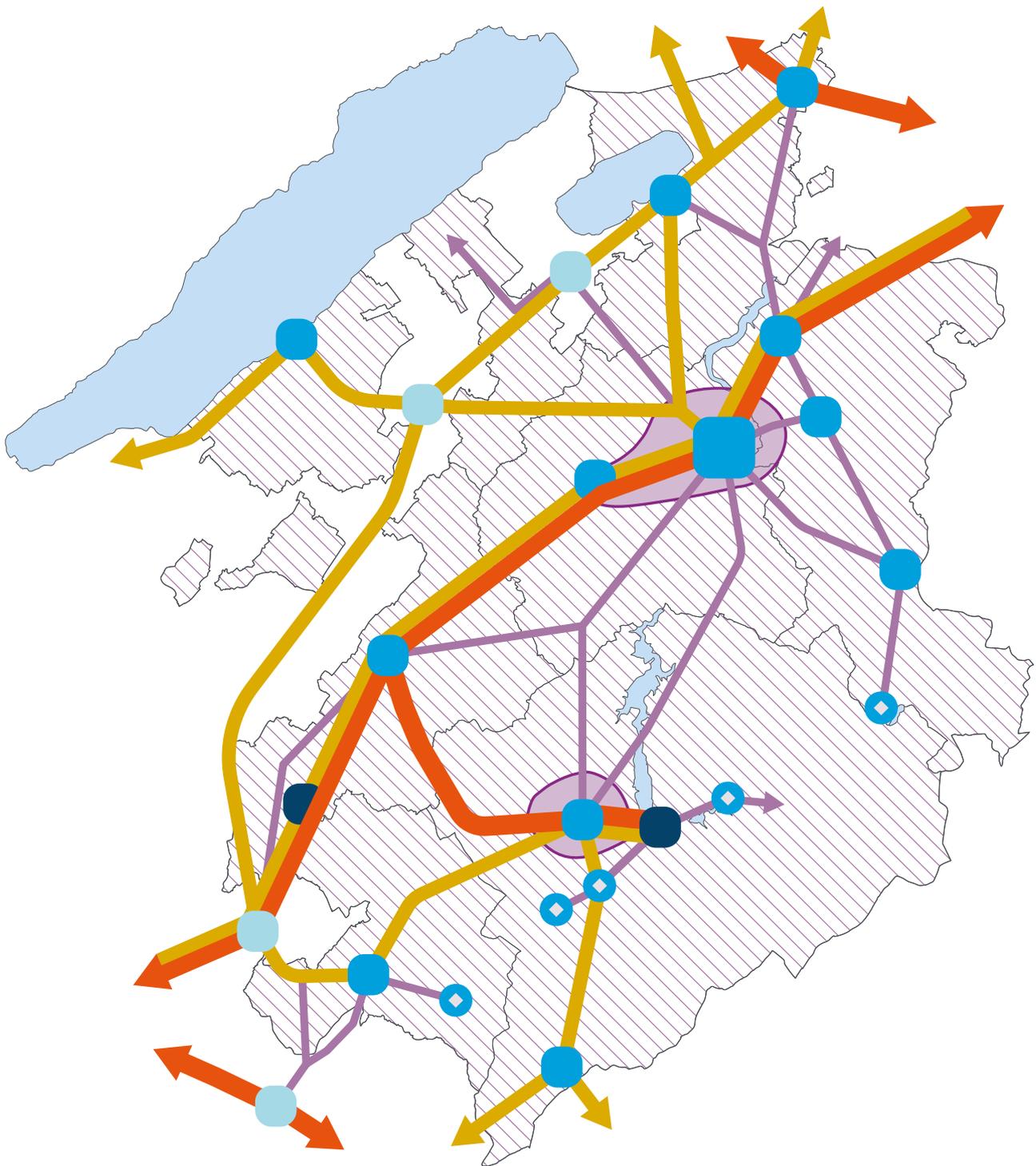
- › Les agglomérations constituées en communautés de transport :
 - › établissent leur propre planification des TP en se basant sur le réseau régional et cantonal et tiennent compte des planifications Rail2000 et PRODES.

3.3. Tâches communales

Conséquence sur le plan d'aménagement local

- › Plan directeur communal :
 - › Tenir compte de la planification cantonale des TP et identifier sur le plan les arrêts (existants, à améliorer, à créer ou à supprimer).
 - › Reporter le tracé Rail2000.
- › Plan d'affectation des zones :
 - › Réserver les emprises nécessaires du projet Rail2000 et PRODES.
- › Rapport explicatif :
 - › Justifier toute mise en zone de terrains ne présentant pas de qualité de desserte suffisante et renseigner sur les mesures prévues visant à améliorer la desserte.

Réseau de transports publics par catégorie d'utilisation et degré d'importance



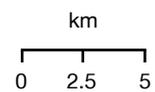
Légende

Lignes TP

-  Desserte de 1^{er} niveau : Liaisons IC, IR, RE
-  Desserte de 2^{ème} niveau : Autres liaisons
-  Desserte de 3^{ème} niveau / Lignes urbaines d'agglomération
-  Desserte de 4^{ème} niveau

Centres TP

-    Nœud de correspondance / Projet / Hors-canton
-  Pôle touristique cantonal



Source : swisstopo, Etat de Fribourg

Références

Plan cantonal des transports, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2014.

Participants à l'élaboration

SMo, SeCA, SEn, SPC, DAEC

1. Objectifs

La desserte en TP revêt une importance fondamentale. La politique suivie en la matière a des conséquences considérables sur l'urbanisation, l'environnement ainsi que sur le développement économique puisque certaines entreprises recherchent prioritairement une bonne connexion au réseau de TP dans le cadre du choix de la localisation de leurs activités.

Le décret du Grand Conseil du 2 février 2016 fixant les principes généraux et les objectifs en matière d'aménagement du territoire définit comme principe général d'utiliser au mieux des infrastructures existantes avant de les compléter et de les adapter et comme objectif l'augmentation de la part modale des déplacements en TP.

Pour atteindre cet objectif, une offre attrayante et de qualité, tenant compte de la demande sur l'ensemble du territoire cantonal, est indispensable. A cette fin, le canton de Fribourg met en place depuis décembre 2011, par étapes, le RER Fribourg | Fribourg. Parallèlement il étoffe, adapte et optimise le réseau et l'offre des bus régionaux. La densification de l'offre fribourgeoise était d'ailleurs l'un des buts que le Gouvernement fribourgeois s'était fixé pour la législature 2012-2016.

Toutefois, l'organisation, l'exploitation, la planification et le développement des TP dépendent en grande partie du droit fédéral, même si les cantons sont associés aux processus de planification.

La problématique des parcs-relais aux gares est traitée dans le thème « Mobilité combinée ».

2. Principes

Intégration dans le réseau ferroviaire national

Le projet Rail2000, qui prévoyait des travaux d'amélioration des infrastructures et des performances du matériel roulant, était prévu de se réaliser par étapes. La mise en service, à la fin 2004, de la première étape de Rail2000 a permis d'augmenter l'attractivité de l'offre ferroviaire de longue distance dans toute la Suisse.

Le projet Rail2000 a été revu et complété par le projet ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ou futur développement de l'infrastructure ferroviaire).

Les développements et aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont désormais planifiés et réalisés par étapes dans le cadre de la planification du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) de la Confédération. L'étape d'aménagement EA 2025 a été validée. L'étape d'aménagement 2030/35 est en cours.

Néanmoins, les objectifs de Rail2000 de créer des nœuds complets aux minutes 00/30 à Lausanne et Berne demeurent pour le canton ; pour cela, le temps de parcours des liaisons InterCity et InterRegio entre Berne - Fribourg - Lausanne doit encore être abaissé en dessous de 60 minutes.

Réseau cantonal des transports publics

Les pendulaires pour le travail et la formation forment le groupe d'usagers et usagères principal des TP. Près de 70 % des personnes actives travaillent à l'extérieur de leur commune de domicile et 30 % d'entre-elles utilisent ce mode de transport.

Les déplacements liés à la formation sont également nombreux et assurés principalement par les TP (63 % des distances parcourues). Il est donc important que le choix des sites d'implantation des établissements scolaires se fasse par rapport au réseau. La prise en charge des élèves dans les TP contribue d'ailleurs à assurer une offre attractive pour les pendulaires dans le respect des exigences de rentabilité émises par la Confédération.

Le trafic de loisirs gagne toujours plus en importance. En Suisse en 2010, il représente le principal motif de déplacement avec 40 % des distances journalières par personne liées à des activités de loisirs (contre 30 % environ pour le travail et la formation, et 13 % pour les achats). Cependant, seuls 11 % des déplacements de loisirs sont réalisés par les TP. La position de ce mode de transport doit être renforcée :

- › dans le centre cantonal ainsi qu'à destination des centres régionaux et des zones offrant de larges activités de loisirs, où la desserte en TP doit s'étendre au-delà de 19 heures ;
- › dans les pôles touristiques cantonaux, lesquels possèdent des installations touristiques d'importance cantonale qui attirent également un grand nombre de personnes de l'extérieur du canton, pendant certaines saisons ou tout au long de l'année.

Enfin, le trafic d'achats se développe toujours davantage, en particulier en relation avec les grands centres commerciaux qui génèrent des flux de trafic importants. Il est donc important d'assurer une desserte attractive des centres d'achats par ce mode de transport.

Hiérarchie du réseau

Le réseau des TP est hiérarchisé. Les horaires et cadences des différents niveaux doivent se caler sur ceux du niveau supérieur.

- › Le premier niveau est constitué des lignes ferroviaires du trafic grandes lignes.
- › Le deuxième niveau, des lignes ferroviaires régionales du RER Fribourg | Fribourg, lesquelles font partie du trafic régional de voyageurs (TRV) indemnisé et commandé conjointement par le canton et la Confédération.
- › Le troisième niveau coïncide avec le réseau de bus régional principal et les lignes urbaines des agglomérations de Fribourg et Bulle.
- › Le quatrième niveau englobe les lignes régionales secondaires et les lignes locales.

Pour les lignes du TRV, l'offre doit respecter les critères fixés par l'OFT dans la Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs. Un degré minimal de couverture des frais (rentabilité minimale) y est fixé en fonction du mode de transport et de la cadence.

Les haltes ferroviaires situées à proximité de l'urbanisation ne sont en principe pas remises en question.

Dans les agglomérations notamment, des mesures constructives (voies bus, feux avec présélections aux carrefours, etc.) peuvent être nécessaire pour assurer la vitesse commerciale des bus et donc leur attractivité.

Nœuds de correspondance

Les arrêts où s'organisent les correspondances entre les lignes s'appellent nœuds de correspondance.

Bien que les correspondances entre lignes soient systématiquement recherchées, certaines gares (Givisiez, Courtepin, Domdidier) et arrêts (Rueyres, Farvagny et Vuisternens-dvt-Romont) ne constituent pas des nœuds en tant que tels, c'est-à-dire des arrêts où doivent impérativement s'organiser les correspondances entre lignes.

Niveaux de desserte

Le raccordement raisonnable à un moyen de TP, qui fait partie de l'équipement de base selon la loi sur l'aménagement et les constructions, est évalué en fonction :

- > de la distance à l'arrêt le plus proche ;
- > de la cadence de desserte de cet arrêt ;
- > du type de desserte (nœud ferroviaire, ligne ferroviaire ou nœud de bus, ligne de bus).

Les cadences se basent sur l'intervalle moyen entre le nombre de départs du lundi au vendredi entre 6 et 20 h.

Les arrêts de TP sont classés en catégorie d'arrêt de I à VI selon la cadence de desserte et le type d'arrêt.

Cadence	Nœud ferroviaire	Ligne ferroviaire / nœud bus	Ligne de bus régional/ urbain/local
< 10 min	I	I	II
11 à 20 min	I	II	III
21 à 40 min	II	III	IV
41 à 60 min	III	IV	V
61 à 120 min	-	V	VI

Le niveau de qualité de desserte de la zone à bâtir est défini en fonction de la catégorie d'arrêt et de leur accessibilité par les piétons (distance réelle).

Catégorie d'arrêt	Accessibilité des arrêts (distance en mètres)				
	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1000 m	1001-1500 m
I	Niveau A	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D
II	Niveau A	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E
III	Niveau B	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E
IV	Niveau C	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-
V	Niveau D	Niveau E	Niveau E	-	-
VI	Niveau E	Niveau E	-	-	-

En accord avec le principe du décret du Grand Conseil d'utiliser au mieux des infrastructures existantes avant de les compléter et de les adapter, il sied d'affecter en zone à bâtir prioritairement les terrains qui présentent de bonnes conditions de desserte.

La qualité de desserte nécessaire, par exemple pour les grands générateurs de trafic ou pour les zones d'activités, est inscrite dans les thèmes traitant de chacune de ces utilisations du sol.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

Les travaux de maintenance et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, qui est du ressort de la Confédération, sont planifiés et réalisés par le biais de conventions de prestation conclues entre la Confédération et les gestionnaires de l'infrastructure.

Le financement des projets retenus dans PRODES (notamment les nouvelles haltes ferroviaires), ainsi que de la maintenance et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire se font via le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération auquel les cantons contribuent.

Le canton participe à la planification PRODES dans le cadre de la Région de planification Ouest chapeautée par la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO).

Le canton développe et planifie l'offre RER Fribourg | Freiburg (2^e niveau), par étape, en tenant compte des modifications horaires et de l'évolution de la demande, dans le

cadre d'une organisation mise en place par arrêté du 21 décembre 2010 du Conseil d'Etat, qui prévoit : un comité de pilotage, un comité technique de planification ainsi que des groupes de coordination avec les cantons concernés.

Le canton planifie et adapte de façon régulière le réseau et l'offre des bus régionaux (3^e niveau) dans le cadre d'études régionales menées en collaboration avec les régions concernées et les entreprises de transport.

3.2. Tâches régionales

A la différence des agglomérations, constituées en communautés régionales des transports, les régions n'ont pas de tâche de planification des TP.

Les périmètres de la planification régionale des transports publics ne correspondent pas nécessairement aux limites administratives des districts. Elles sont déterminées en fonction des flux de voyageurs.

T202. Transport individuel motorisé

Voir aussi

—

Thèmes :

Mobilité combinée

Réseau cyclable

Chemins pour piétons

Protection contre le bruit

Protection de l'air

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMoInstances cantonales :
SPC, Bureau VALTRA-
LOC, SeCA

Autres cantons : BE, VD

1. Objectifs

- Mettre à disposition des usagers et usagères un réseau routier sûr, durable et adapté à leurs besoins.
- Optimiser les investissements et minimiser les impacts sur l'environnement, les ouvrages et les sites construits dignes de protection.
- Assurer l'écoulement du trafic en tenant compte de la fonction des routes et de la hiérarchie du réseau routier.
- Maîtriser, en localité, les nuisances du trafic automobile, notamment le bruit et la pollution de l'air.
- Améliorer la perméabilité de base du réseau routier cantonal et communal pour la faune.

Réseau routier cantonal

- Assurer la sécurité des déplacements motorisés et des vélos par des aménagements adaptés à la fonction des routes.
- Privilégier la capacité et un niveau de service élevé sur les axes prioritaires.
- Préserver la fonction du réseau routier cantonal lors de mises en zone, en limitant les nouveaux accès et l'étalement urbain le long de ces routes.

Réseau routier communal

- Compléter le réseau routier cantonal par des routes communales pour assurer la desserte fine des communes.
- Assurer la sécurité de tous les modes de déplacements, y compris la mobilité douce, par des aménagements adaptés à la fonction des routes selon la hiérarchie du réseau.
- Concilier la fonction de circulation avec la fonction sociale de l'espace rue, en assurant une circulation modérée du trafic dans les quartiers.
- Favoriser, hors localité, l'écoulement du trafic.



Voir aussi**Fiches de projet :**

Jonction de Fribourg sud/
centre et accès de l'hôpital
fribourgeois (HFR)

Liaison Birch-Luggiwil

Jonction de Matran

Projets de routes de
contournement à étudier

Route de contournement
de Düdingen

Liaison routière Marly-
Matran

Couverture de Cham-
blioux

Valorisation des traversées de localités (VALTRALOC)

› Favoriser la valorisation des traversées de localités sur les routes cantonales et communales, pour réduire les nuisances et les conflits qu'engendre le trafic et pour améliorer la qualité de l'espace public.

› Veiller à ne pas péjorer l'écoulement du trafic sur le réseau routier cantonal.

2. Principes**Réseau routier cantonal**

› Intégrer le réseau des routes principales suisses.

Axes prioritaires

› Compléter le réseau national.

› Assurer l'écoulement du trafic général de transit avec une capacité et un niveau de service élevé.

› Assurer les liaisons :

› entre le centre cantonal et les centres cantonaux des cantons limitrophes ;

› entre le centre cantonal et les centres régionaux ;

› entre les différents centres régionaux ;

› entre les centres régionaux et la jonction d'autoroute la plus proche ;

› entre le centre cantonal et les centres régionaux du canton de Fribourg d'une part et les centres des cantons limitrophes d'autre part.

Axes secondaires

› Compléter le réseau prioritaire et desservir le territoire, notamment en reliant les secteurs stratégiques, les pôles touristiques cantonaux et les enclaves au réseau supérieur.

› Assurer l'écoulement du trafic avec une capacité et un niveau de service moindre.

› Assurer les liaisons entre les centres régionaux et le tissu urbain hors-centres.

› Assurer la continuité du réseau cantonal voisin de même niveau hiérarchique.

Routes de contournement

- › Augmenter la performance d'un axe routier cantonal.

- › Délester une localité du trafic de transit afin de réduire les nuisances provoquées sur l'environnement.

- › Présenter un rapport utilité/coût avantageux.

Réseau routier communal

- › Desservir les différentes zones d'affectation communales en tenant compte des développements prévus et de tous les modes de déplacement (transport individuel motorisé (TIM), transports publics (TP), modes doux, etc.).

- › Relier la commune au réseau cantonal par un réseau communal hiérarchisé.

- › Tenir compte de la qualité et structure du tissu bâti dans la définition des aménagements routiers.

Valorisation des traversées de localités (VALTRALOC)

- › Ménager les sites relevés à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger (ISOS) selon l'importance et la substance du site (nationale, régionale, locale).

- › Ménager les sites inscrits à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques (IVS).

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

- › Le canton et les cantons voisins :
 - › coordonnent leurs réseaux routiers respectifs de façon à en assurer la continuité pour les utilisateurs.
- › Le Service de la mobilité (SMo) :
 - › planifie le réseau routier cantonal ;
 - › mène les études de planification et d'exploitation nécessaires afin d'assurer le fonctionnement du réseau routier cantonal et d'offrir de bonnes conditions de circulation aux bus sur les routes cantonales ;
 - › réévalue l'opportunité et les priorités de réalisation des routes de contournement.

› Le Service des ponts et chaussées (SPC) :

- › entretient les routes cantonales et en assure la gestion ;
- › réalise les études de projet et mène les travaux de réaménagement des routes cantonales (assainissements de carrefours, contournements, etc.) ;
- › publie les zones réservées afin d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires pour les projets routiers ;
- › coordonne, en traversée de localité, ses travaux d'entretien avec les travaux des communes ;
- › examine l'opportunité d'intégrer des aménagements cyclables lors de ses travaux d'entretien et projets routiers ;
- › veille à la perméabilité de base du réseau routier existant pour la faune.

› Le bureau VALTRALOC :

- › établit des directives en matière d'aménagement des traversées de localité.

3.2. Tâches régionales

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Identifier les mesures d'adaptation nécessaires du réseau routier permettant d'assurer les développements prévus dans les secteurs stratégiques.

Conséquence sur le projet d'agglomération

- › Définir le réseau routier structurant de l'agglomération et sa hiérarchie, pour desservir de manière coordonnée les différentes communes de l'agglomération et les secteurs stratégiques, en tenant compte du statut des routes (nationales, cantonales et communales) et des développements prévus.
- › Planifier les mesures visant à orienter et à réguler le trafic au sein de l'agglomération (contrôles d'accès, etc.), ainsi qu'à garantir son écoulement, en tenant compte des développements prévus.
- › Veiller à l'harmonisation des concepts de stationnement communaux en matière de dimensionnement et de gestion du stationnement.

3.3. Tâches communales

> Les communes :

- > établissent un concept de stationnement si elles y sont tenues selon le règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'aménagement et les constructions ;
- > étudient les besoins en stationnement pour les cars de tourisme si elles sont situées dans un pôle touristique cantonal.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

> Plan directeur communal :

- > Définir la hiérarchie du réseau routier de la commune en tenant compte du statut des routes de niveau supérieur et des modifications éventuellement envisagées en lien avec leur développement.
- > Indiquer les carrefours (à créer, à améliorer ou à supprimer), ainsi que les emplacements des parkings principaux.
- > Indiquer le tracé des routes de contournement envisagées et les mesures d'accompagnement nécessaires en traversée de localité.
- > Indiquer le périmètre des valorisations de traversées de localité et des zones à modération de trafic envisagées.
- > Reporter l'emplacement des parkings principaux (existants, à améliorer, à créer ou à supprimer).
- > Indiquer les places qui sont réservées aux cars de tourisme, dans les pôles touristiques cantonaux.

> Plan d'affectation des zones :

- > Tenir compte des routes de contournement envisagées (zones réservées, nuisances, etc.).

> Règlement communal d'urbanisme :

- > Fixer les règles de dimensionnement des parkings principaux en fonction des affectations sur la base des normes et directives en vigueur.

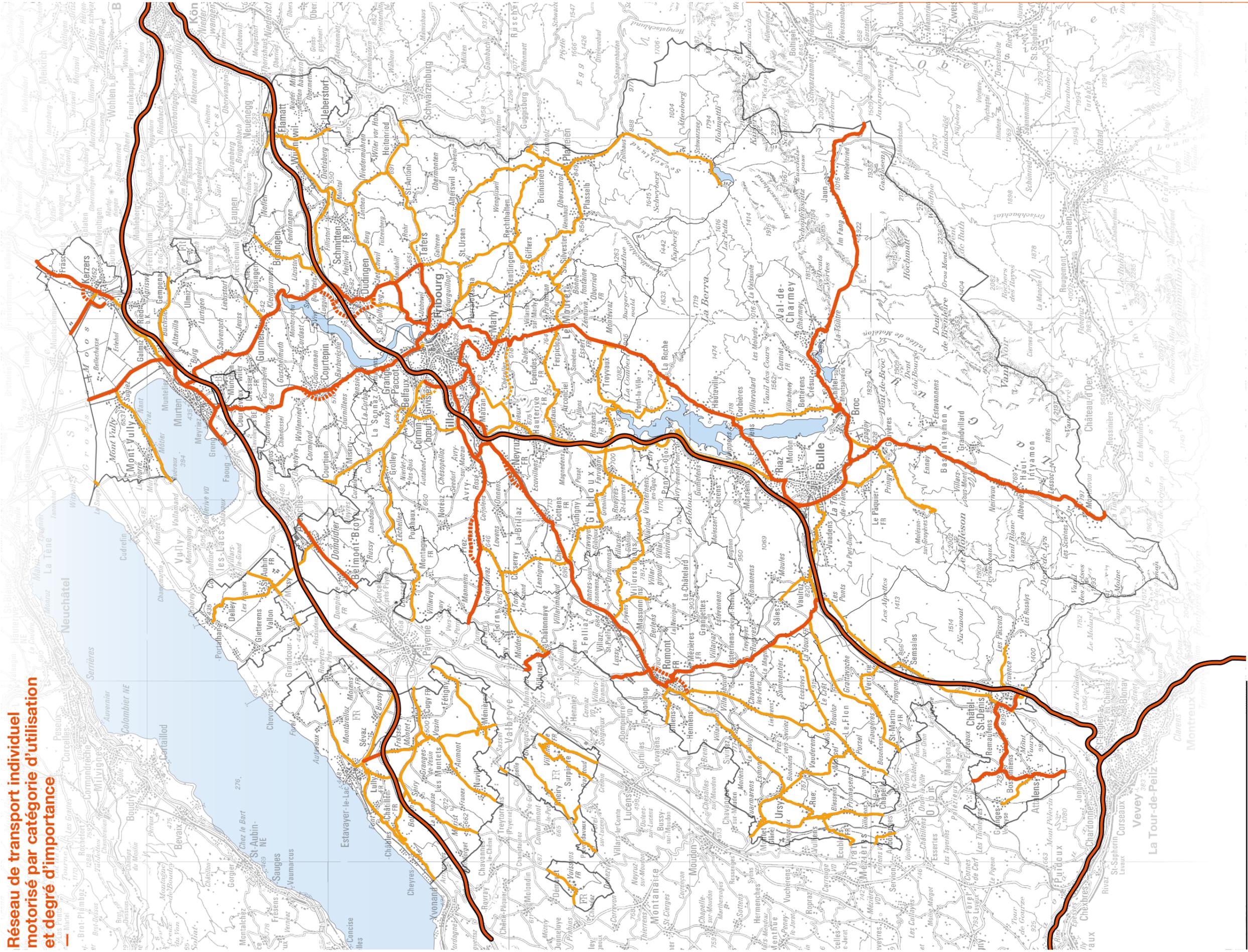
> Rapport explicatif :

- > Intégrer le cas échéant le concept de stationnement pour gérer qualitativement et quantitativement le stationnement.

- Renseigner sur les besoins en stationnement pour les cars de tourisme dans les pôles touristiques cantonaux.

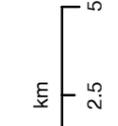


Réseau de transport individuel motorisé par catégorie d'utilisation et degré d'importance



Légende

-  Route nationale - Autoroute et semi-autoroute
-  Route cantonale - Axe prioritaire existant / projeté
-  Route cantonale - Axe secondaire existant / projeté





Références

Plan sectoriel des routes, Etat de Fribourg, 1997.

Plan sectoriel vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité.

Participants à l'élaboration

SMo, SPC, DAEC, SeCA

1. Objectifs

La route est un ouvrage d'utilité publique. Elle est une infrastructure essentielle pour assurer la mobilité des personnes et des biens. En effet, les deux tiers des mouvements pendulaires s'effectuent en TIM (automobiles et deux roues motorisés). Simultanément, les transports collectifs utilisent le réseau routier pour les trois quarts des lignes. La structure du réseau routier est hiérarchisée, à partir du réseau d'ordre supérieur constitué par les routes nationales, passant par deux niveaux de routes cantonales, et finalement complétée par les routes communales. Ces niveaux hiérarchiques sont coordonnés et complémentaires pour assurer la desserte du territoire. Chaque niveau répond en priorité à des fonctions précises, même si ces fonctions sont parfois mélangées.

Routes nationales

Les routes nationales A1 et A12 traversant le canton constituent l'épine dorsale du réseau routier. Leur utilisation doit être favorisée prioritairement pour le trafic de transit et les déplacements de longues distances à l'intérieur du canton.

Routes cantonales

Le réseau routier cantonal est décomposé en axes prioritaires et secondaires, selon leur importance. Ces axes visent à compléter le réseau national pour le trafic de transit et pour le trafic origine-destination d'importance cantonale, ainsi que pour le trafic cycliste. Le réseau routier cantonal assure les liaisons entre les centres constituant l'espace urbain. Il a ainsi un effet structurant sur le territoire.

Routes communales

Les routes communales et les routes privées affectées à l'usage commun ont pour fonction d'assurer la desserte fine des communes depuis les réseaux de catégories supérieures. Elles assurent notamment :

- > la liaison entre localités, hameaux et quartiers de la commune ;
- > la desserte des quartiers et des zones de la commune ;
- > la liaison aux gares, ports ou aéroports ;
- > la desserte des stations touristiques.

2. Principes

Réseau routier cantonal

Le réseau routier cantonal complète le réseau national en permettant au trafic de transit de s'écouler rapidement et en toute sécurité à travers le canton. Il intègre donc le

réseau des routes principales suisses définies par l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier et assure les liaisons principales entre centres de la structure urbaine.

Le réseau routier cantonal est divisé en 2 niveaux hiérarchiques d'importance : les axes prioritaires et les axes secondaires.

Axes prioritaires

En règle générale, les efforts principaux d'aménagement du réseau routier doivent porter sur les axes prioritaires, sur lesquels les besoins du TIM et des TP priment, dans une certaine mesure, sur la qualité de vie et sur les autres modes de déplacement.

En extérieur de localité, les routes cantonales prioritaires doivent pour assurer leur fonction :

- offrir un tracé homogène et assurer des visibilité permettant localement le dépassement, notamment des poids lourds, sur certains tronçons ;
- permettre une utilisation de la route libre de restriction, dans les limites de la vitesse autorisée (en principe de 80 km/h hors localité) ;
- avoir des accès et débouchés latéraux fortement limités, pour assurer un débit et une sécurité élevés ;
- garantir la sécurité des mouvements dans les carrefours par des aménagements adéquats offrant une capacité suffisante (présélections, giratoires, etc.) ;
- offrir une circulation séparée pour le trafic lent : pour le trafic agricole par des cheminements alternatifs et, pour le trafic cyclable, par des aménagements sécurisés sous forme de pistes voire de bandes cyclables.

Axes secondaires

La capacité et la viabilité des axes secondaires sont en règle générale inférieures à celles des axes prioritaires. En extérieur de localité, le tracé s'adaptera au maximum à la topographie, même si cela rend les dépassements difficiles voire impossibles. Il ne sera en général pas nécessaire de prévoir des séparations pour le trafic agricole. Pour les vélos, des bandes cyclables ou la mixité du trafic sont plus souvent envisagées. Le croisement de deux poids lourds en extérieur de localité peut parfois n'être possible qu'à vitesse réduite. Le croisement d'un poids lourd et d'un véhicule léger devrait rester libre à la vitesse de base. Cette dernière peut être inférieure à la vitesse maximale autorisée (80 km/h hors localité).

Routes de contournement

Plusieurs communes ont demandé la réalisation de routes de contournement pour décharger leur centre du transit routier. Afin de démontrer l'opportunité des différents projets de routes de contournement puis d'établir une priorisation, le rapport utilité/coût des projets a été évalué sous l'angle des bénéfices directs pour tous les usagers et usagères de la route, de l'amélioration de la sécurité du trafic, des atteintes environnementales et de la consommation des ressources, de la qualité de vie en milieu urbain, et enfin des espaces et structures économiques nécessaires au développement.

Sur cette base, le Conseil d'Etat a décidé de lancer des études de planification des projets de routes de contournement de Belfaux, Courtepin, Romont, Neyruz, Prez-vers-Noréaz, Givisiez, Düdingen et Kerzers, les projets de Marly-Matran et de Düdingen ayant déjà fait l'objet d'un décret pour leurs études (en 2006 et en 2009).

Lorsque la route de contournement est réalisée, la route qu'elle décharge devient en principe communale.

Réseau routier communal

La desserte des communes est assurée par un réseau routier communal hiérarchisé en routes principales, routes collectrices, routes de desserte, qui se greffe sur le réseau routier cantonal. Ce réseau permet à tous les modes de déplacements (piétons et vélos compris) d'accéder en toute sécurité aux différentes zones urbanisées de la commune. Les caractéristiques d'aménagement des routes communales dépendent essentiellement du trafic supporté et de leur fonction dans le réseau routier communal. Pour préserver les quartiers d'habitation des nuisances dues au trafic, des mesures de diminution de la vitesse (de type création de zones 30 ou de zones de rencontre) sont fortement recommandées.

Dans les agglomérations, où la capacité du réseau routier tend à devenir insuffisante, l'orientation et la maîtrise du trafic routier doivent être recherchées par des mesures constructives et de gestion, notamment par la mise en place de :

- › contrôles d'accès permettant de doser le trafic à un niveau acceptable par le réseau en aval et de prioriser le cas échéant certains mouvements ;
- › gestion dynamique des carrefours tenant compte de tous les flux en présence (TIM, TP et modes doux y compris) et pouvant prioriser certains mouvements ;
- › signalisation directionnelle appropriée ;
- › jalonnement dynamique des parkings, permettant d'orienter les automobilistes vers les parkings disposant de places libres et limitant ainsi le trafic de recherche de place ;
- › de gestion coordonnée du stationnement pour les pendulaires, les client-e-s, les visiteurs et visiteuses.

Le canton participe à l'élaboration de ces mesures dans les cas où les routes nationales et/ou cantonales sont concernées. Il s'agit pour lui de :

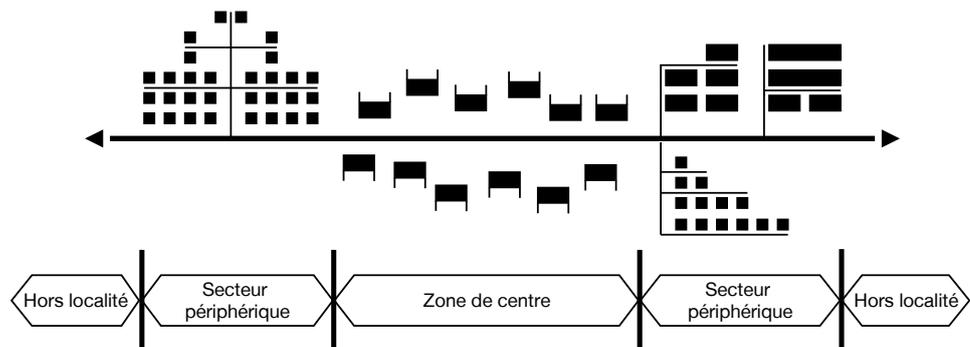
- garantir la viabilité et un niveau de service suffisant pour assurer les autres fonctions de ces routes, notamment la continuité de l'écoulement du trafic sur le réseau routier cantonal ;
- garantir la sécurité du trafic sur ces routes, en évitant notamment que des files d'attente n'apparaissent sur les routes nationales.

Lorsqu'une commune bénéficie d'une délégation de compétence du canton, ce rôle peut lui incomber.

Lorsqu'une route est construite ou réaménagée en vue de délester une partie du réseau d'agglomération, des mesures d'accompagnement doivent être prévues en même temps que cette réalisation, pour garantir le report du trafic et la diminution effective des nuisances sur l'environnement (bruit, pollution atmosphérique). Les mesures éventuelles pour atténuer les effets de coupure pour la faune sont également à prévoir en parallèle, en application du plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse du Conseil fédéral.

Valorisation de traversées de localités (VALTRALOC)

En localité, le principe VALTRALOC préconise un aménagement différent de la route, qui ne limite pas sa capacité mais valorise l'espace traversé et tient compte des différents modes de déplacements en présence, afin d'assurer un écoulement du trafic optimisé et sécurisé et limiter les nuisances environnementales.



Chaque localité ou site construit a ses particularités, néanmoins la structure du tissu bâti est généralement similaire. Elle est en principe composée d'une zone centrale, de secteurs périphériques et de secteurs hors localité, avec des vitesses différentes.

L'aménagement de traversées de localité doit tenir compte de cette structure et la valoriser, afin de conduire à un respect naturel de la limitation des vitesses par les automobilistes.

Critères d'évaluation des utilisations du sol du point de vue du TIM (Qualité de desserte TIM)

Les niveaux de qualité de desserte TIM à atteindre en fonction de l'affectation, pour assurer l'équipement de base au sens de la loi sur l'aménagement et les constructions, sont fixés dans les thèmes correspondants du chapitre urbanisation.

Les utilisations du sol (p. ex. lieux d'habitations, centres commerciaux, établissements scolaires) sont évaluées par rapport à leur impact en termes de trafic, selon trois critères :

- le niveau de service et la charge compatible du réseau routier, selon la norme SN 640 017 et suivantes ;
- la proximité des axes de grand transit (route nationale ou axe prioritaire) ;
- les nuisances induites sur les zones d'habitation (traversées de localités).

La qualité de desserte du point de vue du TIM d'une utilisation du sol est classée en niveaux α , β , γ ou δ , du niveau le plus favorable au moins favorable, selon le tableau ci-dessous. Pour admettre un niveau, l'ensemble des conditions d'une ligne doivent être respectées, et, dans tous les cas, la charge compatible avec l'environnement, la sécurité et l'entretien doit être respectée.

Qualité de desserte TIM	Niveau de service	Distance à un axe de grand transit	Traversée de localité
α	A à C	< 1 km	non
β	A à C	< 1 km	oui
	A à C	< 3 km	non
	D	< 1 km	non
γ	A à C	< 3 km	oui
	D	< 1 km	oui
	D	< 3 km	non
δ	D	< 3 km	oui
	E		

Par charges compatibles avec l'environnement, on entend le débit maximal de circulation pour lequel les valeurs limites de la législation sur l'environnement (bruit, pollution de l'air) sont respectées tout en étant encore compatible avec d'autres critères de l'environnement et du milieu social (p. ex. coupure de zones urbanisées).

Par charges compatibles avec la sécurité on entend le débit maximal de circulation qui pour des raisons de sécurité ne devrait pas être dépassé.

Par niveau de service on entend le degré de gêne réciproque entre usagers de la route.

- Niveau A : Chaque usager de la route n'est pas influencé par d'autres. Il dispose de toute la liberté de manœuvre possible sur l'infrastructure

de transport.

- Niveau B : La présence d'autres usagers de la route est perceptible, mais ne provoque aucune gêne directe pour chacun d'eux. On peut néanmoins constater une légère influence sur la liberté de manœuvre et le comportement des usagers. L'état de la circulation est extrêmement stable.
- Niveau C : L'état de la circulation est dans tous les cas stable, mais la gêne entre usagers augmente. Le comportement de chacun dépend maintenant dans une plus large mesure des autres usagers. La liberté de manœuvre est réduite mais encore partiellement existante.
- Niveau D : L'écoulement de la circulation est caractérisé par des charges élevées qui se traduisent par des ralentissements significatifs et des gênes à la liberté de mouvement. Ces interactions sont pratiquement permanentes. L'état de circulation est cependant encore stable.
- Niveau E : La circulation devient instable. A ce niveau la capacité est atteinte. Cela signifie que de faibles augmentations de charge peuvent conduire à la paralysie ou à l'arrêt de la circulation. Le niveau de service peut tout à coup tomber à un niveau nettement inférieur. Il n'y a plus de liberté de manœuvre. La gêne réciproque est permanente entre les usagers.
- Niveau F : Pour l'infrastructure de transport soumise à cet état de circulation, la demande est plus élevée que le plus grand débit possible. Dès lors, le trafic ne s'écoule plus qu'à un niveau de service très réduit. Les colonnes de véhicules s'allongent. L'infrastructure de transport est surchargée. La circulation est paralysée.

Si les conditions pour l'utilisation du sol prévues ne sont pas favorables du point de vue du niveau de service (niveau δ), si les charges compatibles ne peuvent être respectées, ou si une traversée de localité ne peut être évitée, des mesures doivent être prises par le requérant et à sa charge, pour rendre cette utilisation possible.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

Composition du bureau VALTRALOC

Le bureau VALTRALOC est composé de représentants des services des ponts et chaussées (responsable), des constructions et de l'aménagement, de la mobilité et des biens culturels.

Dans le cadre de la validation des projets, le bureau peut consulter, si nécessaire, d'autres services ou instances concernées.

3.2. Tâches régionales

Dans les zones d'influence des agglomérations urbaines de Fribourg et Bulle, les routes utilisées par le trafic origine-destination sont déjà maintenant proches de la limite de leur capacité, car les pointes de ce trafic correspondent à celles du trafic pendulaire du matin et du soir. Il faut impérativement agir sur le volume du trafic pendulaire par des mesures d'encouragement pour un transfert modal important sur les transports collectifs. L'agglomération doit donc :

- définir le réseau principal d'agglomération de façon à assurer la cohérence et la continuité du réseau et des aménagements routiers sur les routes communales, au-delà des limites communales ;
- préciser les règles générales en matière de dimensionnement et de gestion du stationnement, afin d'agir sur l'origine des déplacements, sachant que tout trajet en voiture commence et finit sur une place de stationnement.

Le projet d'agglomération définit également les aménagements nécessaires du réseau routier pour permettre l'urbanisation prévue et notamment garantir la desserte des secteurs stratégiques. L'agglomération indique pour chaque mesure si celle-ci est d'importance locale, régionale ou cantonale.

3.3. Tâches communales

Concept de stationnement

Une politique de stationnement coordonnée doit être appliquée partout où elle permet d'améliorer le fonctionnement du réseau routier et du système de TP ainsi que la qualité de vie. C'est pour cette raison que le ReLATEC exige l'élaboration d'un concept de stationnement pour les communes de plus de 5'000 habitants ou comprises dans le périmètre d'un plan régional des transports, d'un plan de mesures pour la protection de l'air ou d'un pôle touristique d'importance cantonale.

Le concept de stationnement est une étude de base constituée d'un diagnostic, d'objectifs et de mesures.

Le règlement communal d'urbanisme doit comprendre un article sur le dimensionnement de l'offre en stationnement basé sur les normes VSS qui représentent les valeurs maximales applicables. Il peut proposer de réduire la fourchette des taux de réduction préconisée par la norme VSS, sur la base de la desserte en TP et de la part de mobilité douce. Le rapport justifie la fourchette préconisée.

Les éventuelles mesures de gestion du stationnement sur le domaine public définies dans le concept de stationnement (limitation de la durée du parcage, tarification, macarons, etc.) sont mises en œuvre via des mesures de circulation routière et, le cas échéant, un règlement communal sur le stationnement (pour percevoir des taxes notamment).

Hiérarchie du réseau routier

Le plan directeur communal précise la hiérarchie du réseau routier communal sur la base des types de routes définies par les normes VSS, clarifiant ainsi la fonction de chaque route et ses caractéristiques en termes d'exigences de sécurité et d'exploitation, et de niveau d'aménagement. Cette classification définit l'importance de chaque route dans le réseau routier et permet d'identifier les aménagements éventuellement nécessaires en lien avec l'urbanisation existante et projetée. Cette hiérarchie tient compte de la fonction des routes dans les planifications supérieures (régionales et cantonales).

Les accès aux zones à bâtir non construites et aux nouvelles zones sont définis sur le plan directeur communal en respectant la hiérarchie du réseau routier et la fonction de chaque route, soit en prévoyant les raccordements sur les routes de moindre importance.

Les aménagements nécessaires du réseau routier sont mis en évidence sur le plan directeur : carrefours à assainir ou à créer, aménagements servant à la protection des piétons ou des cyclistes, périmètre d'étude Valtraloc, etc.

Lorsqu'une nouvelle route est construite pour détourner le trafic d'une localité, des mesures d'accompagnement doivent être prévues en même temps que cette construction. Ces mesures ont pour but de garantir la fonction de délestage et permettent d'assurer, sur le long terme, le transfert du trafic, ainsi que la diminution des nuisances sur l'environnement (bruit, pollution atmosphérique). Ces mesures permettent également de développer la mobilité douce et d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers.

T203. Mobilité combinée

Voir aussi

—

Thèmes :

Transport individuel
motorisé

Mobilité douce

Réseau cyclable

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMo

Instance cantonale :
SeCA

1. Objectifs

- Promouvoir une mobilité durable respectueuse de l'environnement, compatible avec la densification de l'urbanisation et permettant de désengorger les réseaux routiers des villes et agglomérations (espace urbain). Pour cela, il s'agit :
 - d'encourager le trafic combiné ou multimodal ;
 - de renforcer l'utilisation des transports publics (TP) pour les trajets pendulaires ;
 - d'augmenter la distance parcourue en TP au détriment de celle parcourue en transport individuel motorisé (TIM) ;
 - d'encourager la population à préférer la mobilité douce (à pied et à vélo) à la voiture pour les courtes distances ;
 - d'encourager le covoiturage ;
 - d'encourager l'auto-partage en complément du réseau de TP ;
 - d'encourager le développement de réseaux de vélos en libre-service (VLS) en complément de l'offre en TP pour les déplacements de courte distance.

2. Principes

Prioritairement

- Mettre en place des parcs-relais dans toutes les gares du canton et aux arrêts de bus dans des régions non-desservies par les lignes ferroviaires, avec une tarification encourageant le stationnement proche du domicile afin de décharger les parkings d'échange en périphérie d'agglomération.

Subsidiairement

- Mettre en place des parkings d'échange en périphérie d'agglomération, à proximité d'arrêts de TP (de bus ou de train), en veillant à ne pas concurrencer les parcs-relais aux gares, ni les bus régionaux.
- Maintenir, uniquement si nécessaire, une offre de stationnement pour les voyageurs à proximité des gares des centres d'agglomération, pour ne pas concurrencer les lignes d'accès aux centres en TP.

-
- › Créer des parkings P+marche en périphérie du centre historique des villes de petite taille qui ne disposent pas d'un réseau de bus urbain, avec de bonnes liaisons en mobilité douce.

 - › Prévoir une offre gratuite pour le stationnement des vélos, en complément au parc-relais ou au parking d'échange, ou auprès d'un arrêt de bus, chaque fois que celui-ci se situe à une distance des zones d'habitation permettant d'être parcourue à vélo.

 - › Prévoir dans tous les parcs-relais une offre minimale pour les deux-roues motorisés (moto, scooter).

 - › Développer des réseaux de VLS dans le centre cantonal et les centres régionaux.

 - › Encourager l'implantation de nouveaux emplacements d'auto-partage aux gares, ainsi que dans les centres régionaux et les pôles touristiques.

 - › Favoriser le développement de plans de mobilité d'entreprise.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

- › Le Service de la mobilité (SMo) :
 - › suit l'évolution des mesures prises en faveur du report modal, de la réalisation et de l'occupation des parcs-relais dans le canton de Fribourg, sur la base des informations fournies par les entreprises de transports ;
 - › met à jour, si nécessaire, la planification des parcs-relais aux gares ;
 - › établit une étude sur l'opportunité de réaliser de nouvelles places de covoiturage aux abords des jonctions autoroutières du canton de Fribourg.

3.2. Tâches régionales

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Reporter la planification cantonale des parcs-relais aux gares, en précisant éventuellement les capacités en places à prévoir pour les voitures et les vélos.
- › Identifier les éventuels besoins en matière de covoiturage et reporter le cas échéant les places qui y sont affectées (existantes, à améliorer, à créer).

Conséquences sur le projet d'agglomération

- › Planifier les parkings d'échange en périphérie d'agglomération à proximité des axes d'entrée de ville et des arrêts de TP.
- › Reporter les parkings d'échange (existants, à améliorer, à créer), avec le nombre de places envisagées (voitures et vélos).
- › Fixer les règles de gestion des parkings d'échange (réglementation, tarification) et suivre l'évolution de l'occupation des parkings d'échange.
- › Planifier les réseaux de VLS à l'échelle de l'agglomération et identifier, le cas échéant, les stations existantes, à créer et à améliorer.
- › Identifier les éventuels besoins en matière de covoiturage et reporter le cas échéant les places qui y sont affectées (existantes, à améliorer, à créer).

3.3. Tâches communales

- › Les communes situées dans une agglomération :
 - › établissent un concept de stationnement coordonné avec les autres communes de l'agglomération visant à :
 - › limiter l'attractivité des places pour le stationnement de longue durée au centre (via des limitations de durées et/ou tarifications) ;
 - › introduire des règles tenant compte de la qualité de desserte en transports publics pour le dimensionnement du stationnement ;
 - › encourager la mise en place de plans de mobilité d'entreprise.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

- › Plan directeur communal :
 - › Intégrer la planification cantonale et, le cas échéant, la planification régionale des parcs-relais aux gares et celle de l'agglomération pour les parkings d'échange.
 - › Indiquer les stations de vélos en libre-service existantes, à améliorer, à créer.
 - › Reporter le stationnement public (existant, à améliorer, à créer).

› Règlement communal d'urbanisme :

› Etablir les règles de dimensionnement de l'offre en stationnement en fonction des zones et de la qualité de desserte sur la base des normes et directives en vigueur.

› Rapport explicatif :

› Identifier les besoins en matière de mobilité combinée.



Références

Etude des parcs-relais aux gares du canton de Fribourg, Analyse de l'état existant et du potentiel clientèle, Recommandations pour le dimensionnement et l'aménagement, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2017.

Participants à l'élaboration

SMo, SEn, SBC, DAEC, SeCA

1. Objectifs

La mobilité combinée est l'utilisation consécutive de plusieurs moyens de transport. Ce thème traite des parkings d'échange, mais aussi de l'auto-partage, des VLS et du covoiturage qui sont autant de moyens de contribuer à désengorger le trafic routier.

Les parkings d'échange ou parcs-relais sont conçus pour encourager le trafic combiné ou multimodal, en permettant aux usagers et usagères de laisser leur véhicule dans un parking pour continuer leur trajet en TP, à pied ou à vélo. Ce report modal est de plus en plus nécessaire pour maîtriser le trafic urbain et les nuisances induites (notamment air et bruit) dans les villes et les agglomérations.

Pour augmenter la distance parcourue en TP au détriment de celle en TIM et ainsi diminuer la pression sur les agglomérations, il est primordial de prévoir des parkings d'échange au plus proche des lieux d'habitation, notamment le long du réseau express régional fribourgeois (RER Fribourg | Freiburg). En effet, le transport ferroviaire permet un accès direct aux centres et n'est pas tributaire des aléas de la circulation routière.

Le canton priorise donc la création de parcs-relais aux gares par rapport à celle des parkings d'échange en périphérie des agglomérations, notamment pour décharger les axes routiers. Il réalise une étude à l'échelle cantonale pour les parcs-relais situés à proximité des gares ferroviaires, sachant que les parkings d'échange en périphérie d'agglomération relèvent de la planification régionale. Pour éviter les confusions, l'appellation parcs-relais est utilisée dans ce thème pour les parkings aux gares et celle de parkings d'échange est réservée à ceux en périphérie d'agglomération.

L'utilisation des parcs-relais ou parkings d'échange par les usagers et usagères dépend de plusieurs facteurs : garantie ou non d'une place de parc sur le lieu de destination, conditions de circulation rencontrées sur la route, durée totale du trajet avec les transports publics, attentes et correspondances comprises, tarification des parkings, sécurisation des liaisons de mobilité douce. Il est donc important de coordonner les actions mises en œuvre.

L'auto-partage (ou car-sharing) permet à des personnes ne possédant pas leur propre véhicule d'atteindre occasionnellement en voiture des destinations moins bien desservies en transports publics.

Les réseaux de VLS complètent avantageusement l'offre en transports publics en site urbain.

2. Principes

Les parcs-relais ou parkings d'échange s'adressent en premier lieu aux pendulaires qui impactent fortement le trafic urbain de façon régulière (trajet quotidien) et dans un laps de temps déterminé (heure de pointe du matin et du soir).

Ces parkings peuvent être de plusieurs types :

- parcs-relais aux gares : installations permettant l'intermodalité au plus près du domicile des pendulaires de façon à effectuer la plus grande partie du trajet en TP, tout en veillant à ne pas concurrencer les lignes de transports publics (trafic ferroviaire régional et lignes de bus régionales). Selon leur localisation et notamment la distance entre la zone habitée et la gare, ces installations doivent être équipées des supports pour les vélos et de liaisons sécurisées de façon à permettre ce mode de déplacement. Dans les villes, ces installations ne doivent pas concurrencer les lignes d'accès en TP. On prévoira donc une offre uniquement si nécessaire pour les voyageurs et voyageuses parcourant des distances plus importantes vers les grands centres urbains du pays, avec des horaires incompatibles avec les bus urbains ou régionaux (très tôt le matin ou tard le soir).
- parking d'échange en périphérie d'agglomération : installations permettant de garer sa voiture sur un arrêt de transports publics (bus généralement). Les installations se composent donc au minimum d'un parking et d'un accès piéton sécurisé à un arrêt de transports publics proche. Elles sont généralement situées en périphérie d'agglomération et dans les zones non desservies par le train.
- P+marche : pour désengorger leur réseau routier urbain, certaines villes de petite taille créent des parkings en périphérie de leur centre historique, sans connexion au réseau de bus mais à distance acceptable pour des trajets à pied ou à vélo avec des cheminements sécurisés.
- B+R (Bike and Ride) : installations permettant de garer son vélo à un arrêt de transports publics (bus ou train) pour poursuivre son trajet avec ce moyen de transport. Les installations se composent donc au minimum de supports à vélos, de préférence couverts, et d'un arrêt de transports publics. Une offre B+R est à prévoir, en complément au parc-relais et au parking d'échange, chaque fois qu'il se situe à proximité « cyclable » des zones d'habitation et aux arrêts de bus principaux. Les liaisons cyclables doivent également être sécurisées. En effet, il faut encourager la population à préférer le vélo à la voiture pour les courtes distances. Le potentiel du vélo dans la chaîne des déplacements est élevé sur une courte à moyenne distance (inférieure à 3 km, respectivement à 5 km), surtout en agglomération. Cette distance est portée à 5 km respectivement à 7.5 km avec un vélo électrique.
- Dans sa planification des parcs-relais aux gares, le canton a analysé les potentiels de report modal envisageables par bassin versant. Cette analyse a permis de mettre en évidence les emplacements des parcs relais à maintenir, à améliorer ou à créer et à définir l'offre minimale en places de stationnement pour les voitures et supports pour les vélos. Cette étude a aussi permis de mettre en évidence la nécessité de créer des parc-relais aux arrêts de bus de Plaffeien-Dorf, Tafers-Dorf, Le Mouret-Village et Farvagny-le-Grand, situés dans des régions non-desservies par les lignes ferroviaires. Ces arrêts ont été considérés

pour éviter que les parcs-relais aux gares ne concurrencent les lignes de bus régional.

Pour sa part, le covoiturage est un moyen convivial de réduire le nombre d'automobiles en circulation en augmentant le taux d'occupation des véhicules. Dans son analyse sur l'opportunité de réaliser de nouvelles places de covoiturage aux abords des jonctions autoroutières, le SMO prendra en considération les coûts et la difficulté de réalisation.

Le fait d'encourager les plans de mobilité d'entreprise permet de renforcer la mobilité combinée et l'utilisation d'autres moyens de transports que la voiture (report modal).

Ces plans peuvent également être transposés aux écoles (plans de mobilité scolaire) pour lutter contre les problèmes de sécurité induits par les « parents-taxis » et ainsi améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

En outre, le canton encourage les formes de télétravail.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

La planification cantonale des parcs-relais aux gares permet d'avoir une vision globale et cohérente à l'échelle du canton, vis-à-vis des exploitants des transports publics et des communes concernées qui réalisent ces infrastructures, et d'ainsi pouvoir conseiller, soutenir et préavisier les projets.

Afin de suivre l'évolution des parcs-relais et des mesures prises en faveur du report modal dans le canton de Fribourg, il est nécessaire de disposer d'indicateurs mis à jour au moins chaque année, notamment : nombre de places marquées pour les voitures, nombre de places couvertes et sécurisées pour les vélos, taux d'occupation, nombre de voyageurs quittant la gare, etc.

La planification des parkings de covoiturage aux jonctions autoroutières doit être consolidée sur la base de l'analyse du bilan de fonctionnement du premier parking mis en service fin 2012 à Vaulruz, en tenant compte des coûts et des difficultés de réalisation. Cette planification devra être établie en collaboration avec les communes concernées et définir les modalités d'usage. A noter que l'association des communes fribourgeoises a développé une plate-forme de covoiturage sur l'ensemble du canton.

Par ailleurs, le SMO suit l'évolution des modes de gestion des voitures et des bus (électriques notamment) et examine l'opportunité de leur prise en compte dans les futures planifications.

3.2. Tâches régionales

Les régions intègrent la planification cantonale des parcs-relais aux gares dans leur planification régionale. Elles peuvent éventuellement proposer des répartitions des places entre gares voisines, tenant compte notamment des contraintes foncières et de

l'évolution de l'occupation, tout en sachant qu'une offre minimale doit être assurée pour chaque gare.

Les agglomérations définissent et gèrent les parkings d'échange en périphérie d'agglomération, à proximité des arrêts de transports publics, en veillant à ne pas concurrencer la planification cantonale des parcs-relais aux gares.

3.3. Tâches communales

Les communes réalisent, entretiennent et gèrent les parkings d'échange sis sur leur territoire.

Elles établissent les plans de mobilité scolaire.

T204. Réseau cyclable

Voir aussi

—

Thèmes :

Transport individuel
motorisé

Cyclotourisme

Vélo tout terrain

Mobilité combinée

› Voir thèmes « Cyclotourisme » et « Vélo tout terrain »

› Voir thème « Transport individuel motorisé »

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMo

Instances cantonales :
SPC, SeCA, POL, SAgri

Autres cantons : BE, VD

› Voir thème « Mobilité combinée »

1. Objectifs

- › Augmenter sensiblement le nombre de déplacements à vélo, en premier lieu par le report de déplacements actuellement effectués en voiture individuelle vers le vélo, seul ou en combinaison avec d'autres modes de transport.
- › Considérer le vélo comme l'égal des autres modes de déplacement et créer un « environnement vélo » sûr et attractif sur l'ensemble du territoire cantonal.
- › Diminuer le nombre d'accidents impliquant des cyclistes sur le réseau routier.

2. Principes

- › Offrir sur l'entier du territoire cantonal des cheminements attractifs et sûrs.
- › Assurer la continuité du réseau et la continuité avec les autres réseaux cyclables.
- › Former l'armature de base du réseau cyclable cantonal à partir des liaisons directes entre localités et en relation avec les principaux pôles générateurs de déplacements.
- › Réaliser en général les aménagements cyclables cantonaux sur ou le long des routes cantonales et emprunter d'autres routes seulement lorsque celles-ci s'y prêtent mieux ou qu'un tracé le long de la route cantonale n'est pas judicieux.
- › Privilégier les infrastructures dédiées (par ex. pistes cyclables) :
 - › pour les axes forts vélo, ayant un grand potentiel de report modal, notamment en agglomération ;
 - › lors de superposition des réseaux cyclotouristiques et utilitaires ;
 - › le long des axes fortement fréquentés hors localité.
- › Compléter l'offre de stationnement aux gares et aux arrêts les plus importants du réseau des transports publics par des vélostations sécurisées.
- › Compléter le réseau cantonal et en densifier le maillage par des itinéraires et liaisons cyclables régionaux, d'agglomération et locaux, coordonnés.
- › Coordonner les réseaux avec ceux des cantons voisins.
- › Etudier lors de projet d'infrastructure (construction d'une nouvelle route, élargissement ou réaménagement d'une route existante) l'intégration du vélo, puis

réaliser le cas échéant, les mesures en faveur de celui-ci.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le canton et les cantons voisins :

- › s'informent de leurs réseaux respectifs et veillent à coordonner les éventuels itinéraires intercantonaux de façon à en assurer la continuité pour les utilisateurs.

› Le Service de la mobilité (SMo) :

- › assure la gestion technique du plan sectoriel vélo et suit sa mise en œuvre.

› Le Service des ponts et chaussées (SPC) :

- › met en œuvre les solutions retenues par la planification cyclable cantonale dans le cadre de ses projets ;
- › réalise les mesures le long des routes cantonales dans le cadre des budgets alloués à la construction et à l'entretien des routes ;
- › veille à ce que l'entretien courant des routes tienne compte des besoins des cyclistes, tant au niveau du nettoyage de la voirie que de la qualité des revêtements ou du déneigement.

› Le Service de l'agriculture (SAgri) :

- › soumet au SMo, pour préavis, tout projet de remaniement parcellaire ou de réfection de chemin susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des itinéraires cyclables.

› La Police cantonale (POL) :

- › porte une attention particulière à la gestion des cyclistes lors des chantiers routiers.

3.2. Tâches régionales

› Les régions :

- › veillent, en particulier dans le cadre des planifications des zones d'activités cantonales et régionales et aux sites scolaires, à ce que ces zones soient accessibles de manière sûre, directe et confortable pour les cyclistes et que des places de stationnement pour les vélos soient disponibles en quantité et qualité suffisantes ;

- › planifient les parkings d'échange en tenant compte des besoins en stationnement des cyclistes.

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Planifier le réseau cyclable régional sur la base du réseau cyclable cantonal et des éventuels réseaux locaux existants.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

- › veillent, en particulier dans le cadre des planifications des zones d'activités cantonales et régionales et des sites scolaires, à ce que ces zones soient accessibles de manière sûre, directe et confortable pour les cyclistes ;
- › s'assurent, dans le cadre de leurs planifications et des projets de construction, que des places de stationnement pour vélos sont disponibles en quantité et en qualité suffisantes, et que celles-ci sont aisément accessibles.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

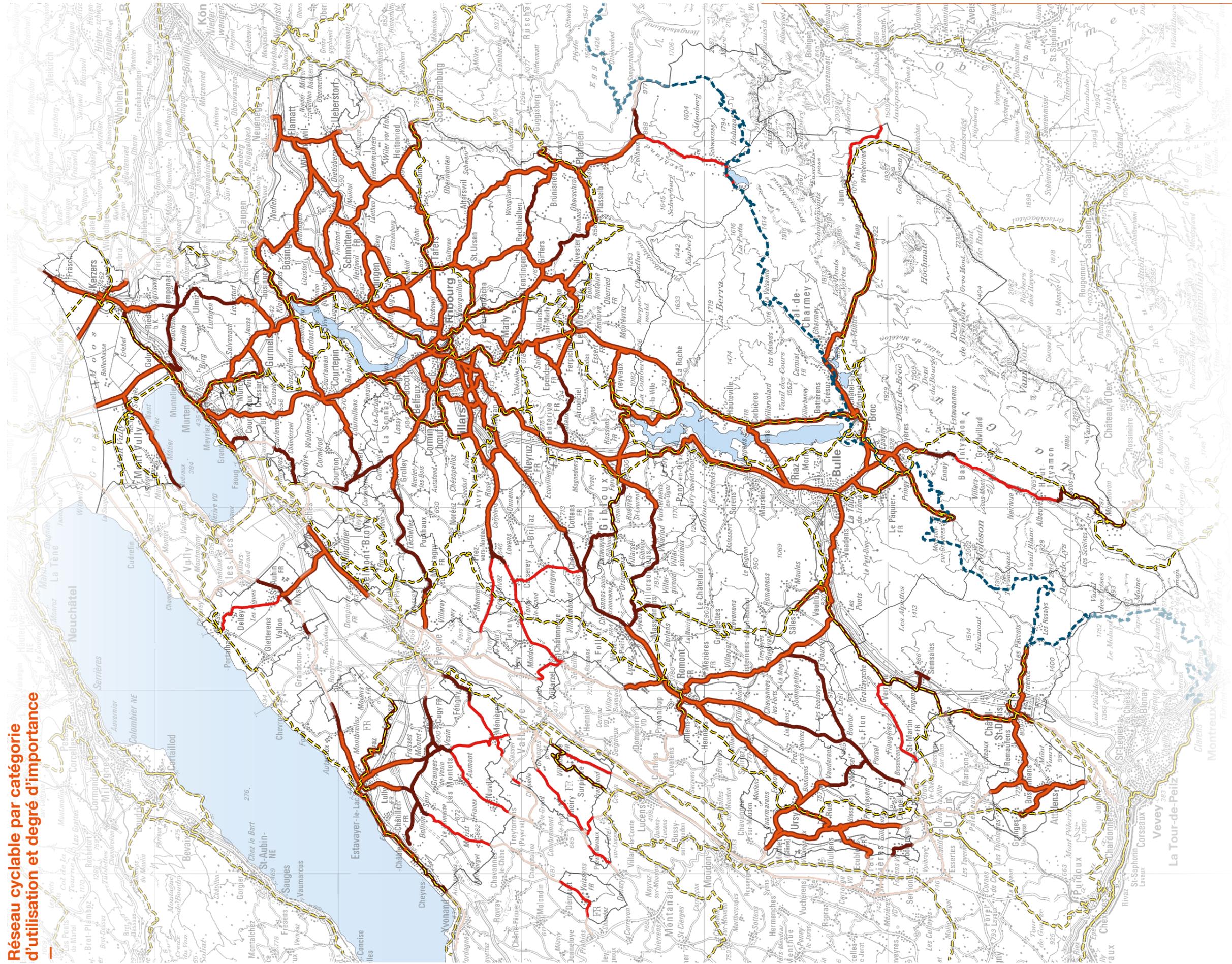
- › Planifier le réseau cyclable communal et identifier les mesures d'aménagement nécessaires (y compris infrastructures de stationnement, notamment à proximité des principaux générateurs de trafic et des arrêts de transports publics).

› Règlement communal d'urbanisme :

- › Définir des règles de dimensionnement du stationnement et des standards de qualité pour les constructions et équipements, sur la base des normes et directives en vigueur.

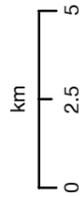


Réseau cyclable par catégorie d'utilisation et degré d'importance



Légende

- Réseau utilitaire**
- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3
- Hors-canton
- Réseau cyclotouristique**
- Itinéraire cyclotouristique national et régional SuisseMobile
- Itinéraire VTT national SuisseMobile





Référence

Plan sectoriel vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité.

Participants à l'élaboration

SMo, SeCA

> Voir thème « Cyclotourisme »

> Voir thème « Vélo tout terrain »

1. Objectifs

Le vélo a de nombreux avantages : c'est un moyen de se déplacer non polluant, silencieux et bon pour la santé, en plus d'être un vecteur important du tourisme durable. Or les conditions topographiques et la présence ou non d'aménagements sécurisés influencent l'utilisation du vélo.

En matière d'aménagement, le principal enjeu est d'assurer la sécurité des cyclistes dans le trafic, en tenant compte des différents types d'usagers et usagères, et de mettre à disposition suffisamment d'infrastructures de stationnement.

Trois types de réseaux cyclables sont distingués en fonction des besoins des usagers et usagères :

- > le réseau utilitaire (travail, école, achats) ;
- > le réseau de cyclotourisme (loisirs et tourisme) ;
- > les parcours de vélo tout terrain (VTT).

La présente thématique du plan directeur ne traite que du premier aspect. Les itinéraires vers les pôles touristiques sont traités dans le thème « Cyclotourisme », bien que, dans les faits, le réseau utilitaire les desserve également.

La Stratégie Vélo a été validée par le Conseil d'Etat le 6 juin 2011. Avec cette stratégie, le Conseil d'Etat précise et renforce ses intentions et fixe les directives en matière de promotion du vélo. Il pose les bases et définit le cadre d'une politique coordonnée et efficace de promotion du vélo.

Les objectifs visés sont à atteindre par des mesures liées principalement à l'aménagement et à l'organisation de l'espace routier. Ces mesures, ainsi que le comportement à adopter, font l'objet d'une information à la population.

La communication sur les avantages résultant de la pratique régulière du vélo ainsi que sur les activités de promotion du vélo fait partie intégrante de la mission d'information au public qui incombe au canton.

Le Conseil d'Etat a constitué une Commission de coordination pour la planification cyclable et pour la promotion du vélo en général, composée de représentants des services cantonaux, des régions, des agglomérations, des communes et des organisations et milieux intéressés.

2. Principes

Les principes se fondent sur le plan sectoriel vélo. Celui-ci concrétise la planification cyclable cantonale. Il définit les itinéraires cantonaux ainsi que les itinéraires communaux d'importance cantonale qui, ensemble, forment le réseau cantonal. Il s'appuie pour cela notamment sur les planifications directrices régionales et d'agglomération.

Le plan sectoriel vélo et les modifications du plan cantonal des transports et du thème

du plan directeur cantonal de 2002 y relatives ont fait l'objet d'une consultation. Les résultats de celle-ci ont été intégrés dans la présente version du thème « Réseau cyclable ».

Le plan sectoriel vélo est composé de la Stratégie Vélo, du plan « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé », du plan « Planification cantonale du réseau cyclable » assorti de fiches de détail et des principes types d'aménagement, ainsi que d'un rapport explicatif.

Le plan « Réseau cyclable cantonal hiérarchisé » met en évidence, à l'échelle cantonale, le réseau utilitaire hiérarchisé en fonction du potentiel cyclable et du réseau de cyclotourisme.



Le plan « Planification cantonale du réseau cyclable » met en évidence, à l'échelle cantonale, les liaisons nécessitant une intervention ainsi que les tronçons a priori cyclo-conformes. Il sert de base de référence pour la planification des aménagements cyclables et les études de détail à réaliser lors des projets routiers ou travaux d'entretien.

Plus de sécurité ne signifie pas nécessairement plus de dépenses. Les mesures en faveur de la sécurité routière sont réalisées et financées autant que possible dans le cadre des projets ou d'améliorations foncières et des missions habituelles des services cantonaux.

Des fiches de détail complètent le plan « Planification cantonale du réseau cyclable », en mettant en évidence, par axe et par tronçon analysé, les propriétés du tronçon, l'éventuel problème du point de vue des cyclistes et la solution envisageable pour y remédier.

En annexe du Plan sectoriel vélo, une notice présente, de manière non exhaustive, les principaux types d'aménagement préconisés lors de la mise en œuvre de la Planification cantonale du réseau cyclable.

> Voir thème « Mobilité combinée »

La définition des parcs-relais vélos aux gares fait l'objet d'une planification cantonale spécifique.

La planification cantonale ne donne pas un calendrier pour la réalisation. Celui-ci tiendra compte d'autres critères tels que l'état sanitaire de la route, le calendrier des travaux d'aménagement du réseau routier, l'achèvement ou le complément d'itinéraires existants, les possibilités financières, etc.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

Le canton travaille en étroite collaboration avec les régions, les agglomérations, les communes, les associations concernées ainsi qu'avec les entreprises de transports publics. Chaque acteur remplit à son niveau les missions qui lui incombent, selon les procédures établies et en s'assurant de leur coordination avec les autres actions.

Le SMO est chargé du contrôle, dans le cadre des planifications, de l'application des principes y relatifs du plan directeur cantonal et de la cohérence des réseaux cyclables avec le réseau cyclable cantonal. Il suit l'état d'avancement des travaux et la mise en œuvre des éléments prévus dans la planification cyclable cantonale.

Il est de compétence du SPC de coordonner et assurer la signalisation routière.

A chaque niveau (cantonal, régional, communal), les entités concernées créent, pour promouvoir l'utilisation du vélo, les conditions-cadre nécessaires à une cohabitation harmonieuse des vélos dans le trafic.

3.5. Coordination des procédures pour la réalisation d'un projet

Les aménagements cyclables sont soumis à procédure d'approbation des plans selon la loi sur les routes. Dans ce cadre, les communes et le canton se coordonnent sur la base de leurs planifications respectives.

T205. Cyclotourisme

Voir aussi

—

Thèmes :

Réseau cyclable

Pôles touristiques

› Voir thème « Pôles touristiques »

› Voir thème « Réseau cyclable »

Instances concernées

—

Instance de coordination : SMO

Instances cantonales : SFF, SPC, SAgri, Police cantonale, SeCA

Autres instances : UFT, SuisseMobile, organisations touristiques régionales, sociétés de développement

1. Objectifs

- › Promouvoir, en collaboration avec les organisations concernées et dans le cadre de la politique de développement durable, la pratique de loisirs du vélo sur le territoire cantonal.
- › Veiller au maintien d'un réseau cantonal de cyclotourisme cohérent, sûr et attractif et viser constamment à son amélioration.
- › Soutenir la planification et la réalisation d'itinéraires de cyclotourisme d'intérêt local.

2. Principes

- › Concevoir et aménager les itinéraires de cyclotourisme de façon à répondre aux besoins du public.
- › Relier par le réseau cyclable cantonal les différentes régions et parties du canton, dont les pôles touristiques.
- › Assurer la continuité avec les réseaux cyclables des cantons voisins.
- › Tenir compte des itinéraires de la fondation SuisseMobile.
- › Tenir compte des principaux arrêts des transports publics (TP).
- › Compléter le réseau cantonal et en densifier le maillage, à l'échelle régionale et locale, par des itinéraires et liaisons cyclables régionaux et locaux.
- › Compléter le réseau ponctuellement par des itinéraires et circuits d'intérêt local qui peuvent constituer une offre indépendante pour les loisirs de proximité.
- › Favoriser l'utilisation des chemins avec peu de trafic, tels que ceux réalisés dans le cadre des améliorations foncières.
- › Mettre en place un balisage continu et uniforme, contrôlé et entretenu régulièrement.
- › Compléter le balisage par des « info-points » qui facilitent l'orientation des cyclistes.



3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le canton et les cantons voisins :

› s'informent de leurs réseaux respectifs et veillent à coordonner les éventuels itinéraires intercantonaux de façon à en assurer la continuité pour les utilisateurs et utilisatrices.

› Le Service de la mobilité (SMo) :

› constitue un groupe de travail avec les services concernés et l'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT), pour l'établissement de directives en matière de planification, réalisation, balisage, entretien et financement des itinéraires de cyclotourisme, et consulte le cas échéant, la Commission de coordination pour la planification cyclable et pour la promotion du vélo en général ;

› assure, en collaboration avec l'UFT, la coordination avec les communes concernées en cas de demande pour un itinéraire de cyclotourisme ;

› met en place, contrôle et entretient le balisage des itinéraires nationaux et régionaux de cyclotourisme, en collaboration avec le Service des ponts et chaussées (SPC) ;

› veille à ce que les entreprises de transport prennent les mesures nécessaires pour permettre le transport simple et aisé des cycles là où cela est nécessaire, en tenant compte des possibilités en termes d'infrastructures ou d'exploitation.

› Le Service des ponts et chaussées (SPC) :

› soumet au SMo, pour préavis, tout projet routier susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité du réseau de cyclotourisme.

› L' Union fribourgeoise du Tourisme (UFT) :

› supervise, en collaboration avec le SMo, la planification, l'aménagement, la coordination, le balisage et l'entretien des itinéraires de cyclotourisme.

3.2. Tâches régionales

› Les régions :

› peuvent, en collaboration avec le SMo et l'UFT, planifier et baliser des itinéraires de cyclotourisme.

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Reporter les itinéraires de cyclotourisme existants, projetés ou à améliorer, définis dans la planification cantonale du réseau cyclable.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

- › peuvent planifier et baliser des itinéraires de cyclotourisme, en collaboration avec le SMO, l'UFT, les organisations touristiques régionales et les sociétés de développement.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

- › Reporter le tracé du réseau national et cantonal de cyclotourisme.
- › Indiquer les itinéraires de cyclotourisme d'intérêt local existants, projetés ou à améliorer sur le territoire communal.

3.5. Coordination des procédures pour la réalisation d'un projet

- › Coordonner les itinéraires définis dans le plan directeur communal avec la classification des réseaux prévue par le règlement sur le tourisme et la définition des parcours spécialement réservés au sens de la loi sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles par le Service des forêts et de la faune (SFF).
- › Prévoir, au besoin, l'aménagement de tronçons d'itinéraire de cyclotourisme par la voie de plans d'exécution établis à cet effet, selon la loi sur les routes.



Références

Stratégie Vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2011.

Plan sectoriel vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2017 (en cours).

Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules, guide de recommandations pour la mobilité douce N°10, Office fédéral des routes, SuisseMobile, 2010.

Participants à l'élaboration

SMo, SEn, UFT, SFF, SSpO, SAgri, SNP, SeCA

1. Objectifs

Les loisirs ou les vacances à vélo participent à l'économie et au tourisme régionaux et contribuent à la promotion de la santé publique. La qualité et la diversité du réseau cyclable de loisirs sont un atout de promotion touristique.

La planification et la réalisation par la Fondation Suisse Mobile de neuf itinéraires cyclables nationaux – dont trois traversent le territoire cantonal – ont incité l'Union fribourgeoise du tourisme à créer ou rénover, sur le territoire du canton, des liaisons entre ces itinéraires et entre les pôles touristiques cantonaux, de même que des liaisons avec les sites touristiques vaudois et bernois proches des frontières cantonales.

Le réseau cyclotouristique fribourgeois compte désormais quelque 520 km d'itinéraires nationaux et régionaux balisés. Il offre la possibilité aux cyclo-touristes de combiner des itinéraires en circuits. Bien qu'il soit essentiellement composé de routes à faible trafic automobile, le réseau cyclable fribourgeois emprunte également certains tronçons de routes principales.

2. Principes

Lors de la planification d'un itinéraire de cyclotourisme, il sied de prendre en compte, les synergies possibles avec le réseau cyclable cantonal utilitaire, les parcours de vélo tout terrain, ainsi que les réseaux des cantons voisins.

Les itinéraires régionaux et nationaux de la fondation SuisseMobile sont intégrés au réseau cantonal de cyclotourisme.

Les itinéraires de cyclotourisme locaux se trouvent en général sur ou le long des routes communales.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

L'établissement de directives en matière d'itinéraires de cyclotourisme à l'intention des requérant-e-s, vise à clarifier les procédures pour la création de nouveaux itinéraires et à fixer les exigences minimales afin de garantir la qualité et l'homogénéité des itinéraires et du balisage à l'échelle cantonale. Le groupe de travail pour l'établissement de celles-ci sera composé du SMo, de l'UFT, du Service de l'agriculture (SAgri) et du SFF.

Pour l'attractivité des itinéraires, il est important de veiller à ce qu'il soit possible de transporter son vélo dans les TP, le long d'itinéraires de cyclotourisme et sur des tronçons aux dénivellations importantes notamment, sous réserve de contraintes d'infrastructures et d'exploitation éventuelles.

A noter que les propriétaires de bien-fonds autorisent la pose du balisage avec le droit de passage (selon la loi cantonale sur le tourisme).

Pour la planification ou le balisage d'un itinéraire de cyclotourisme, le/la requérant-e se renseigne auprès de l'UFT, qui consulte le SMO et les autres services concernés. L'UFT renseigne également les requérant-e-s désirant réaliser un itinéraire de cyclotourisme sur les principes à respecter.

Si la réalisation d'un itinéraire planifié nécessite un aménagement, le/la requérant-e se renseigne auprès du SMO sur la procédure à suivre. Le SMO assure la gestion technique du plan sectoriel vélo et contrôle, dans le cadre des planifications, l'application des principes y relatifs du plan directeur cantonal et la cohérence des itinéraires de cyclotourisme avec le réseau cyclable cantonal.

Le SAgri soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de remaniement parcellaire ou de réfection de chemin susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des itinéraires de cyclotourisme. Le SFF soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de planification forestière (plan forestier régional ou plan de gestion forestière) susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des itinéraires de cyclotourisme.

Le SPC délivre les autorisations relatives à la signalisation routière.

3.3. Tâches communales

Dans le cadre de la révision de leur plan directeur communal, les communes examinent si des mesures d'aménagement sont nécessaires.

T206. Vélo tout terrain

Voir aussi

—

Thèmes :

Réseau cyclable

Cyclotourisme

Activités équestres

Chemins de randonnée
pédestre

› Voir thèmes « Réseau cyclable », « Cyclo-tourisme », « Activités équestres », « Chemins de randonnée pédestre »

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMoInstances cantonales :
SFF, SAgri, SNP, SeCAAutres cantons : NE, VD,
BEAutres instances : UFT,
SuisseMobile, orga-
nisations touristiques
régionales, sociétés de
développement

1. Objectifs

- › Favoriser la mise en place et le maintien de parcours de vélo tout terrain (VTT) cohérents, sûrs, respectueux de la nature et attractifs, et viser constamment à leur amélioration.
- › Inciter à une planification régionale et interrégionale des parcours de VTT.
- › Soutenir la planification et la réalisation d'itinéraires locaux.
- › Veiller à l'entretien des chemins empruntés par les parcours de VTT.

2. Principes

- › Développer un réseau cantonal de VTT dans le cadre de la planification touristique et sans engagement financier par le biais du compte routier.
- › Tenir compte des itinéraires de la fondation SuisseMobile.
- › Prendre en compte les synergies possibles avec le réseau cyclable cantonal utilitaire, le réseau cantonal de cyclotourisme, les itinéraires équestres et pédestres, ainsi que les réseaux des cantons voisins.
- › Prévoir des lieux de départ et d'arrivée pour les parcours accessibles par les transports publics (TP) et dotés d'aires de stationnement.
- › Eviter les zones protégées et les secteurs abritant une faune sensible au dérangement.
- › Prendre des mesures d'aménagement et d'information si le parcours de VTT borde ou traverse un biotope protégé.
- › Mettre en place un balisage continu et uniforme, qui soit contrôlé et entretenu régulièrement.
- › Compléter le balisage par des «info-points» qui facilitent l'orientation des vététistes.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le canton :

› révisé sa loi sur le tourisme (LT) et son règlement d'exécution.

› Le canton et les cantons voisins :

› s'informent de leurs parcours de VTT respectifs et veillent à coordonner les éventuels itinéraires intercantonaux de façon à en assurer la continuité pour les utilisateurs et utilisatrices.

› Le Service de la mobilité (SMo) :

› constitue un groupe de travail avec les services concernés et l'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT), pour l'établissement d'un concept cantonal et de directives en matière de planification de parcours de VTT, et consulte le cas échéant, la Commission de coordination pour la planification cyclable et pour la promotion du vélo en général ;

› soutient l'UFT dans l'établissement d'un inventaire cantonal des itinéraires de VTT ;

› assure, en collaboration avec l'UFT, la coordination avec les régions et les communes concernées en cas de demande pour la création d'un parcours de VTT ;

› veille à ce que les entreprises de transport prennent les mesures nécessaires pour permettre le transport simple et aisé des cycles là où cela est nécessaire, en tenant compte des possibilités en termes d'infrastructures ou d'exploitation.

› Le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) :

› soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de planification ou de construction susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des parcours de VTT.

› Le Service de l'agriculture (SAGri) :

› soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de remaniement parcellaire ou de réfection de chemin susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des parcours de VTT.

› Le Service des forêts et de la faune (SFF) :

› soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de planification forestière susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité des parcours de VTT.

› L'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT) :

- › supervise, en collaboration avec le SMO, la planification, l'aménagement, la coordination, le balisage et l'entretien des itinéraires de VTT ;
- › établit et tient à jour l'inventaire cantonal des parcours de VTT.

3.2. Tâches régionales

› Les régions :

- › peuvent, en collaboration avec l'UFT, le SMO, les organisations touristiques régionales et les sociétés de développement, planifier, aménager et baliser de nouveaux itinéraires de VTT.

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Reporter les itinéraires de VTT existants, projetés ou à améliorer sur la carte de synthèse.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

- › peuvent, en collaboration avec l'UFT, le SMO, les organisations touristiques régionales et les sociétés de développement, planifier, aménager et baliser de nouveaux itinéraires de VTT ;
- › règlent l'entretien des chemins empruntés par les parcours de VTT.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

- › Reporter les itinéraires de VTT existants, projetés ou à améliorer sur le territoire communal.

3.5. Coordination des procédures pour la réalisation d'un projet

- › Coordonner les itinéraires définis dans le plan directeur communal avec la classification des réseaux prévue par le règlement sur le tourisme et la définition des parcours spécialement réservés au sens de la loi sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles par le SFF.
- › Prévoir, au besoin, l'aménagement de tronçons de parcours VTT par la voie de plans d'exécution établis à cet effet, selon la loi sur les routes.

Références

Stratégie Vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2011.

Plan sectoriel vélo, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2017 (en cours).

Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules, guide de recommandations pour la mobilité douce N°10, Office fédéral des routes, SuisseMobile, 2010.

Participants à l'élaboration

SMo, SEn, UFT, SFF, SSpO, SAgri, SNP, SeCA

1. Objectifs

Le VTT fait partie du réseau cyclable cantonal de loisirs. Sa pratique tend à se développer et à s'élargir (randonnée VTT, free ride, down hill, etc.), et ce d'autant plus avec l'essor des vélos électriques.

Le VTT se pratique généralement en milieu naturel, sur des chemins ou sentiers également empruntés par d'autres usagers et usagères (promeneurs ou promeneuse à pied, à cheval, etc.). Dans ce domaine, le canton de Fribourg bénéficie d'un territoire ayant un grand potentiel par rapport aux attentes des usagers et usagères et de ses hôtes, qu'ils soient amateurs ou sportifs aguerris.

Actuellement, un seul itinéraire est reconnu officiellement et est satisfaisant : l'itinéraire n°2 Panorama bike de Suisse Mobile, inauguré en 2008 et géré par l'UFT. D'autres itinéraires locaux sont cependant balisés et entretenus par quelques organisations touristiques régionales (Schwarzsee Tourismus, Office du tourisme Châtel-St-Denis, Les Paccots, Office du tourisme de Romont et sa région). Il est donc important pour le canton, en termes d'attractivité touristique, de développer cette offre.

La création d'itinéraires balisés, en collaboration avec les organismes concernés, permet de canaliser une part importante des vététistes sur des parcours respectueux de la faune et la flore, et de limiter les conflits avec les autres usagers et usagères (randonneurs et randonneuse, cavaliers et cavalières, etc.).

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

L'élaboration d'un concept cantonal de VTT favorisant le développement de parcours attractifs répond à une demande et à un besoin grandissants. La finalité est le développement d'un réseau cantonal de VTT. L'objectif est d'assurer la continuité du réseau entre les régions. Ainsi un large éventail d'itinéraires pour différents utilisateurs, ainsi que des caractéristiques locales propres telles que le type de terrain, la topographie, les installations, etc. seront à disposition des cyclistes.

Le groupe de travail pour l'établissement de celui-ci ainsi que de directives en matière de planification de parcours de VTT sera composé du SMo, de l'UFT, du Service des ponts et chaussées (SPC), du SeCA, du SAgri, du SFF et du Service de la nature et du paysage (SNP). Les directives en matière de parcours de VTT visent à :

- clarifier, à l'intention des requérant-e-s, les procédures pour la création de nouveaux parcours ;
- fixer les exigences minimales afin de garantir la qualité et l'homogénéité des parcours à l'échelle cantonale, leur compatibilité avec les enjeux de protection de la nature et de la faune, ainsi que la cohabitation éventuelle avec les autres usagers et usagères en toute sécurité.

Pour l'attractivité des itinéraires, il est important de veiller à ce qu'il soit possible de transporter son vélo dans les TP, sur des tronçons aux dénivellations importantes

notamment, sous réserve de contraintes d'infrastructures et d'exploitation éventuelles.

Les itinéraires VTT sont si possible indépendants des routes goudronnées. La pose du balisage se fait de manière analogue à celle des chemins de randonnée. Néanmoins, lorsque l'itinéraire emprunte des routes, le balisage y relatif doit suivre une procédure de signalisation routière.

A noter que les propriétaires de bien-fonds autorisent la pose du balisage avec le droit de passage (selon la LT).

Pour la planification d'un itinéraire de VTT, le/la requérant-e se renseigne auprès de l'UFT, qui consulte le SMO et les autres services concernés. L'UFT renseigne également les requérant-e-s désirant réaliser un itinéraire de VTT sur les principes à respecter.

Si la réalisation d'un itinéraire planifié nécessite un aménagement, le/la requérant-e se renseigne auprès du SMO sur la procédure à suivre. En outre, le SMO assure la gestion technique du plan sectoriel vélo et contrôle, dans le cadre des planifications, l'application des principes y relatifs du plan directeur cantonal et la cohérence des itinéraires de VTT avec le réseau cyclable cantonal.

Le SPC délivre les autorisations relatives à la signalisation routière.

3.3. Tâches communales

Dans le cadre de la révision de leur plan directeur communal, les communes examinent si des mesures d'aménagement sont nécessaires.

En cas de planification d'un nouvel itinéraire de VTT sur le territoire communal, le plan directeur communal doit être modifié de manière à intégrer le tracé de ce parcours de VTT.

Le balisage initial et les mesures constructives nécessaires sont réalisés par le/la requérant-e, à ses frais. L'entretien des chemins empruntés est sous la responsabilité des communes qui en règlent les modalités en collaboration avec les associations par exemple. Le balisage est supervisé par le canton via l'UFT.

T207. Chemins pour piétons

1. Objectifs

- Considérer les déplacements à pied comme un mode de transport à part entière.
- Intégrer la planification du réseau des chemins pour piétons dans une conception d'ensemble, tenant compte du réseau routier et de l'espace urbanisé.
- Ancrer le réseau des chemins pour piétons dans les plans pour assurer leur réalisation et leur pérennité.
- Favoriser la création d'un réseau de chemins pour piétons tenant compte des différents utilisateurs et utilisatrices (notamment enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite) et des différents usages (utilitaire, promenade).
- Favoriser la réalisation d'un réseau piéton cohérent, continu, sûr, attractif et suffisamment maillé.

➤ Voir volet stratégique

Voir aussi

Thème :

Chemins de randonnée
pédestre

2. Principes

- Intégrer au sein des localités, les chemins de randonnée pédestre au réseau des chemins piétons.
- Inclure, si possible, les chemins historiques de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse dans le réseau des chemins pour piétons.
- Assurer une bonne connexion piétonne des zones d'habitation entre elles et vers les pôles d'attraction (emplois, écoles, commerces, établissements publics, équipements de sport et de loisirs), les arrêts des transports publics et les autres réseaux de mobilité douce.
- Assurer par la localisation des cheminements et/ou la planification de mesures, une attractivité des chemins pour piétons et des conditions de sécurité suffisantes, notamment par rapport à la circulation motorisée (le long et en traversée des routes).
- Remplacer convenablement les chemins tout ou en partie supprimés par des chemins existants ou à créer, en tenant compte des conditions locales, des projets de construction et des mises en zone.

➤ Voir thème « Chemins de randonnée pédestre »

Instances concernées

Instance de coordination :
SMo

Instance cantonale :
SeCA



3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le canton :

› se dote d'une loi d'exécution de la loi fédérale en matière de chemins pour piétons.

3.2. Tâches régionales

Conséquences sur le plan directeur régional

› Planifier les réseaux, liaisons ou mesures en matière de chemins pour piétons à l'échelle de la région.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

› réalisent, entretiennent et équipent les chemins pour piétons sur leur territoire ;

› coordonnent la planification du réseau de chemins pour piétons avec celle des autres modes de transports, notamment des aménagements routiers et des ouvrages d'art (p. ex. pont, digue, tunnel), et avec les mesures de modération de trafic.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

› Intégrer la planification du réseau des chemins pour piétons à l'échelle communale, en accordant une attention particulière au chemin de l'école, à la perméabilité piétonne des zones urbanisées et à la continuité des chemins avec ceux des communes voisines.

3.5. Coordination des procédures pour la réalisation d'un projet

› Coordonner la planification des chemins pour piétons avec les projets suivant la procédure de la loi sur les routes (p. ex. arrêts de bus, réaménagements de carrefours).

Références

Service cantonal des réseaux piétons, Tâches et organisation, Mobilité piétonne, Office fédéral des routes, 2015.

Stratégie enfance et jeunesse pour le canton de Fribourg, Perspectives 2030, Etat de Fribourg, Direction de la santé et des affaires sociales, 2017 (en cours de consultation publique).

Stratégie enfance et jeunesse pour le canton de Fribourg, Plan d'action « Je participe! » 2018-2021, Etat de Fribourg, Direction de la santé et des affaires sociales, 2017 (en cours de consultation publique).

Participants à l'élaboration

SMo, SPC, DAEC, SEn, SeCA

› Voir thème « Chemins de randonnée pédestre »

1. Objectifs

La marche à pied est un mode de déplacement important essentiellement à l'intérieur des périmètres bâtis. En 2015 en Suisse, la marche correspond à 5% de la distance journalière parcourue et 36% du temps de trajet journalier. Quasiment tous les déplacements sont composés d'une étape à pied. Contribuer au développement des infrastructures piétonnes permet non seulement d'encourager ce mode de déplacement mais également de promouvoir la bonne santé des individus.

La planification des chemins pour piétons est de la compétence des communes. Par conséquent, l'établissement d'un plan sectoriel des chemins pour piétons à l'échelle cantonale n'est pas opportun.

On entend par « chemins pour piétons » les cheminements ainsi que les surfaces, partagés ou à l'usage exclusif des piétons (p. ex. : chemins, trottoirs, pistes mixtes piétons-vélos, routes de desserte, zones piétonnes). Ces chemins doivent être accessibles pour l'ensemble des usagers et usagères, quel que soit leur âge ou leur capacité physique.

Le canton, conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, veille à l'établissement des plans des réseaux de chemins pour piétons par les communes. Les piétons et piétonnes doivent être pris en considération lors de chaque projet de transport et d'aménagement, et leurs intérêts coordonnés avec ceux des autres usagers et usagères de l'espace public (cyclistes, automobilistes, usagers et usagères des transports publics).

De manière générale, une vision globale du réseau des chemins pour piétons à l'échelle communale fait défaut. Certaines liaisons ne correspondent plus à un besoin ou ne présentent pas (ou plus) les conditions de sécurité suffisantes par rapport au trafic. Dans certaines communes, seuls quelques tronçons isolés ont été aménagés. Les chemins pour piétons sont souvent peu attractifs et souffrent de la banalisation de l'espace routier.

Le confort et l'attrait des cheminements piétons peuvent par exemple être améliorés par un dimensionnement suffisant (largeur) par rapport à la fréquentation et à la présence éventuelle d'autres usagers et usagères, un aménagement qualitatif des espaces publics, une limitation des dénivelés et des obstacles (p. ex. : mise en place d'équipements complémentaires tels qu'escalateurs ou ascenseurs, éclairage adéquat, bancs, etc.) et une combinaison avec des espaces de détente et de jeux.

La sécurité doit être optimisée notamment par rapport à la circulation motorisée (le long et en traversée des routes) et aux risques d'agressions des personnes.

La promenade n'est pas la randonnée. Il y a beaucoup de promeneurs et promeneuses dans les communes (sorties du dimanche en famille, promenades avec enfants, en poussette, avec les chiens, etc.). Les itinéraires de randonnée pédestre répondent à d'autres exigences de qualité et d'attractivité du cheminement.

2. Principes

La définition du réseau piéton doit tenir compte du développement des constructions et des infrastructures de transport existantes (transports publics, itinéraires cyclables et chemins de randonnée pédestre) afin d'obtenir une vision globale de la mobilité.

Les travaux relatifs aux arrêts de bus et au réaménagement de carrefours ne sont pas simplement une occasion de repenser aux chemins pour piétons, mais aussi une nécessité (complément, sécurisation).

Contrairement aux aménagements piétons, les chemins de randonnée pédestre se situent en général hors localité. Ils ont principalement une vocation de loisir.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

Le canton n'a actuellement pas de base légale cantonale d'exécution de la loi fédérale et doit y remédier.

Conformément à la loi sur les chemins pour piétons, le canton tient compte des chemins pour piétons dans l'accomplissement de ses autres tâches.

Le canton laisse aux communes ainsi qu'aux régions et agglomérations le soin de planifier les chemins pour piétons.

3.2. Tâches régionales

L'objectif est de garantir la continuité des liaisons intercommunales et de veiller à ce que les équipements régionaux soient bien connectés. Les régions sont libres de fixer des mesures ou d'identifier spatialement des liaisons ou l'ensemble d'un réseau.

3.3. Tâches communales

Le plan d'aménagement local est l'instrument adéquat pour définir le réseau des chemins pour piétons, dans la mesure où cette tâche nécessite une bonne connaissance des conditions locales.

Conformément à la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions le réseau des chemins pour piétons doit être intégré au plan directeur communal. Ce dernier est cependant souvent lacunaire sur ce point, dans la mesure où il se limite à un inventaire des chemins existants sans définir une véritable planification en la matière. Or, il est à relever que les interventions faites à posteriori sont souvent de moindre qualité et moins fonctionnelles.

T208. Chemins de randonnée pédestre

Voir aussi

—

Thèmes :

Cyclotourisme

Vélo tout terrain

Activités équestres

Biotopes

Sites archéologiques

Sites construits protégés
et chemins historiques

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMoInstances cantonales :
SNP, SBC, SAgrí, SFF,
SeCA, SAEFAutres instances : UFT,
Associations touristiques
régionales, Sociétés de
développement, Suisse-
Mobile

1. Objectifs

› Garantir l'attrait, le confort, la sécurité et le libreaccès du réseau de randonnée pédestre, en veillant à l'amélioration constante de sa qualité et de sa signalisation, et en assurant une communication appropriée.

› Ancrer le réseau des chemins de randonnée pédestre dans la planification communale pour assurer sa pérennité.

2. Principes

› Assurer un maillage suffisant et la variété des tracés, avec :

› la prise en compte de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) ;

› la valorisation des sites remarquables (points de vue, curiosités naturelles, monuments et sites bâtis, rives, etc.) ;

› la prise en compte des dangers naturels ;

› la prise en compte des biotopes protégés.

› Garantir la liaison entre les chemins de randonnée pédestre et les arrêts des transports publics et les lieux de stationnement.

› Privilégier les cheminements séparés de la circulation routière ou, à défaut, mettre en place les mesures nécessaires pour sécuriser les usagers et usagères.

› Privilégier les cheminements ayant un revêtement naturel et veiller au remplacement des tracés comportant une part importante de revêtement goudronné ou bétonné.

› Eviter la mise en dur de chemins communaux et de desserte agricole et sylvicole ou d'alpage empruntés par des itinéraires balisés de randonnée pédestre, ou à défaut, prévoir un itinéraire de remplacement de valeur équivalente.

› Permettre la cohabitation avec les autres usagers et usagères de mobilité douce (cyclistes, vététistes, cavaliers et cavalières, etc.) pour autant que la sécurité des parcours soit garantie.

› Prévenir les conflits avec les animaux de rente.

› Eviter la création de nouveaux chemins dans des zones sensibles pour la faune.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

› Le canton :

- › révisé sa loi sur le tourisme (LT) et son règlement d'exécution ;
- › approuve l'inventaire du réseau de randonnée pédestre.

› Le canton et les cantons voisins :

- › coordonnent leurs réseaux de randonnée pédestre respectifs de façon à en assurer la continuité pour les utilisateurs et utilisatrices.

› Le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) :

- › soumet à l'Union fribourgeoise du Tourisme (UFT), pour préavis, tout projet de planification ou de construction susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité du réseau de randonnée pédestre.

› Le Service de l'agriculture (SAgri) :

- › soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de remaniement parcellaire ou de réfection de chemin susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité du réseau de randonnée pédestre.

› Le Service des forêts et de la faune (SFF) :

- › soumet à l'UFT, pour préavis, tout projet de planification forestière (plan forestier régional ou plan de gestion forestière) susceptible de porter atteinte au tracé ou à la qualité du réseau de randonnée pédestre.

› Le Service de la mobilité (SMo) :

- › soutient l'UFT dans l'établissement d'un plan sectoriel des chemins de randonnée pédestre mettant en évidence les objectifs d'amélioration du réseau à partir de l'Inventaire des chemins de randonnée pédestre.

› L'Union fribourgeoise du tourisme (UFT) :

- › consulte les services cantonaux, notamment le SAgri, le Service des biens culturels (SBC), le SFF et le Service de la nature et du paysage (SNP), dans le cadre de nouveaux projets ou travaux de réfection liés au réseau pédestre ;
- › tient à jour l'inventaire des chemins de randonnée pédestre ;
- › établit un plan sectoriel des chemins de randonnée pédestre mettant en évidence les objectifs d'amélioration du réseau ;

- › informe le SMO des modifications apportées au réseau des chemins de randonnée pédestre ;
- › vérifie la prise en compte du réseau de randonnée pédestre dans le cadre des planifications.

3.2. Tâches régionales

Conséquences sur le plan directeur régional

- › Intégrer le réseau des chemins de randonnée pédestre, l'adapter et le compléter si nécessaire.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

- › veillent à l'entretien des chemins de randonnée pédestre sur leur territoire ;
- › veillent à la préservation des revêtements naturels des sentiers pédestres.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

- › Intégrer le réseau des chemins de randonnée pédestre et proposer le cas échéant, de nouveaux itinéraires ou des adaptations éventuelles.

› Rapport explicatif :

- › Définir les mesures d'aménagement éventuellement nécessaires pour le maintien, voire l'amélioration, des chemins de randonnée pédestre.



Références

Planification du réseau de chemins de randonnée pédestre, Guide de recommandations de la mobilité douce N°13, Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2014.

Obligation de remplacement des chemins de randonnée pédestre, Guide de recommandations à l'égard de l'art. 7 de la LCPR, Guide de recommandations de la mobilité douce N°11, Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2012.

Objectif de qualité des chemins de randonnée pédestre, Documentation sur la mobilité douce N°113, Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2007.

Signalisation des chemins de randonnée pédestre, Guide de recommandations de la mobilité douce N°6, Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2008.

Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre, Guide de recommandations de la mobilité douce N°9, Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2009.

Participants à l'élaboration

SNP, SEn, SMO, SSpO, UFT, SFF, SAgri, SeCA

1. Objectifs

Les chemins de randonnée pédestre ont pour but, d'une part, de desservir les territoires propices à la détente et les sites dignes d'intérêt (points de vue, curiosités naturelles, monuments et sites bâtis, rives, etc.) et d'autre part, de relier ces points par un parcours attractif, sûr et libre d'accès. Ils répondent aux exigences des « objectifs de qualité » du réseau pédestre suisse (beauté du parcours, confort de marche, etc.). Grâce à la coordination de l'UFT et aux investissements des communes et des particuliers, le canton de Fribourg dispose aujourd'hui d'un réseau comptant un peu plus de 1'800 km de chemins de randonnée.

L'UFT a procédé, sur mandat de la Direction de l'économie et de l'emploi (DEE), à un réexamen complet du réseau des chemins de randonnée de 2008 à 2011 et a inventorié le tracé, le revêtement, la catégorie et la signalisation des itinéraires. Cette analyse a montré que le réseau balisé existant donne globalement satisfaction, mais que des améliorations de la signalisation, du maillage, de l'entretien et de la sécurité sont à apporter dans certaines régions. L'établissement d'un plan sectoriel dédié aux chemins de randonnée pédestre permettrait de fixer ces objectifs d'amélioration du réseau et les mesures à prévoir.

En particulier, l'inventaire du réseau a mis en évidence la part très élevée (40 %) des tronçons revêtus en dur dans le canton, qui atteint plus du 50 % dans les districts de la Broye et de la Veveyse. En effet, un grand nombre de chemins ont été goudronnés ou bétonnés pour faciliter leur entretien par les communes ou l'exploitation agricole et forestière.

En vertu de l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), les chemins de randonnée pédestre doivent être remplacés si des tronçons importants sont revêtus de matériaux impropres à la marche.

Tableau : « Catégorie et revêtement des itinéraires de randonnée pédestre »

Districts	Catégorie et revêtement [km]				
	Pédestre	Montagne	Alpin	Dur	Naturel
Sarine	202			87	115
Singine	385	14	1	163	237
Gruyère	519	185	18	169	553
Lac	137			75	62
Glâne	93			61	32
Broye	126			64	62
Veveyse	133	6		70	69
Total	1595	205	19	689	1130

2. Principes

Les itinéraires inventoriés comportent une part importante de chemins goudronnés ou bétonnés pour lesquels une solution de remplacement satisfaisante doit être trou-

vée pour conserver ou améliorer l'attractivité de l'itinéraire.

Une interdiction de circuler n'est pas une mesure de compensation adaptée pour les chemins de randonnée pédestre.

Dans le cadre de projets d'aménagement communaux ou cantonaux portant atteinte au réseau pédestre, on veillera à trouver un chemin attrayant, au tracé varié et au revêtement approprié pour un remplacement convenable.

De même, les routes supportant du trafic automobile sont impropres à la pratique du tourisme pédestre. Cependant, dans certains cas, un itinéraire peut longer une route, sur une courte distance, sous réserve que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des piéton-ne-s.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

La LT doit être revue et corrigée, en raison d'un manque dans les prescriptions légales qui mentionnent uniquement les chemins de randonnée pédestres, excluant de facto les chemins de randonnée de montagne et alpins.

La planification du réseau doit faire concorder le réseau cantonal avec celui des cantons voisins.

Le canton a confié la gestion du réseau de randonnée pédestre à l'UFT. Les dispositions légales de la LT fixent les obligations en matière de balisage et entretien des réseaux de randonnée. Les tracés des chemins de randonnée pédestre figurant sur la carte de l'inventaire des chemins de randonnée pédestre constituent les plans des réseaux et sont à ce titre protégés, en vertu de la LCPR.

L'UFT supervise l'aménagement, la coordination, le balisage et l'entretien des chemins de randonnée pédestre. Elle veille à la communication et à la promotion du réseau avec le soutien des organisations touristiques et des communes et renseigne les requérant-e-s désirant réaliser un chemin de randonnée pédestre quant aux principes à respecter.

La LCPR confère aux cantons l'obligation d'entretien des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre. Le canton de Fribourg, par sa LT de 2005, délègue cette tâche aux communes.

La coordination des différents intérêts (cyclotourisme, vélo tout terrain, activités équestres, agriculture, forêt, protection de la nature, archéologie, etc.) est assurée dans le cadre des procédures de planification ou de construction.

T209. Transport de marchandises

Voir aussi

—

Thèmes :

Transports publics

Typologie et dimensionnement des zones d'activités

Grands générateurs de trafic

Accidents majeurs

Instances concernées

—

Instance de coordination : SMO

Instance cantonale : SeCA

Voir aussi

—

Fiche de projet :

Centre logistique au secteur « La Guérite »

1. Objectifs

- › Garantir un réseau de transport de marchandises attractif et performant sur la route et sur le rail.
- › Réduire les nuisances environnementales induites et augmenter la sécurité du transport de marchandises.
- › Créer les conditions-cadres favorables au transport combiné rail-route.

2. Principes

- › Favoriser le regroupement d'activités générant d'importants flux de marchandises à proximité d'un grand axe de circulation et dans des secteurs bénéficiant d'un raccordement durable au réseau 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 le raccordement ferroviaire des zones d'activités pouvant accueillir d'importants générateurs de trafic marchandises.
- › Ne pas pénaliser le transport de voyageurs par le transport de marchandises.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

- › Le Service de la mobilité (SMo) :
 - › examine les sites se prêtant à l'installation d'interfaces rail - route, en collaboration avec les autres services concernés, sur la base des concepts d'exploitation des chemins de fer ;
 - › tient compte, dans l'examen des plans directeurs régionaux et des plans d'aménagement local de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération.



3.2. Tâches communales

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan directeur communal :

› Indiquer les mesures prises pour améliorer l'accès routier et/ou le raccordement ferroviaire si nécessaires.

› Rapport explicatif :

› Démontrer que les zones et projets générant plus de 1'000 trajets par jour (poids-lourds comptés deux fois) bénéficient d'un accès routier et/ou d'un raccordement ferroviaire suffisant, sous réserve des mesures prévues dans le plan directeur communal.



Références

Plan cantonal des transports, Etat de Fribourg, Service de la mobilité, 2014.

Programme de développement stratégique (PRODES 2025 et 2030), Office fédéral des transports.

Conception relative au transport ferroviaire de marchandises, Base de la Confédération en vue du perfectionnement des infrastructures du fret ferroviaire, Confédération suisse, 2017.

Participants à l'élaboration

SMo, SeCA

1. Objectifs

L'économie a besoin d'un réseau de transport de marchandises performant pour ses échanges commerciaux et elle se développe par conséquent de préférence là où les infrastructures de transports sont attractives. L'augmentation constante du trafic de marchandises génère cependant des nuisances de plus en plus importantes et peut créer des situations dangereuses. Par conséquent, le délestage du réseau routier en faveur du rail dans le domaine du transport de marchandises est profitable.

Si dans le canton de Fribourg, les besoins en matière de transport de marchandises ne peuvent être couverts uniquement par le réseau ferroviaire, il faut toutefois prévoir, conformément à la Constitution fédérale, des dispositions qui puissent rendre possible un transfert optimal de la route au rail quand les conditions le permettent.

Le transport combiné de marchandises est la mise en œuvre de plusieurs modes de transport pour le déplacement d'une marchandise de son origine à sa destination. En trafic interne suisse, la combinaison la plus fréquente est le transport d'une marchandise par camion de son origine jusqu'à un centre de transbordement puis de là par train, soit jusqu'à la destination finale, soit jusqu'à un autre centre de transbordement et de là à nouveau par camion jusqu'à sa destination finale. Au niveau suisse, le développement du trafic combiné rail-route vise à utiliser le rail pour la plus grande distance et la route pour la desserte fine. Le transport combiné ouvre ainsi de nouveaux marchés au rail en lui permettant d'accéder à des marchés dépourvus de raccordements ferroviaires.

Plusieurs entreprises sont propriétaires de voies raccordées au réseau ferroviaire et une partie des gares proposent des installations (quais de chargement) permettant le chargement de wagons de marchandises. La principale difficulté des projets de concentration des activités fret est de respecter les exigences des utilisateurs existants très disséminés sur le territoire.

La conception relative au transport ferroviaire de marchandises du 20 décembre 2017, élaborée par le Conseil fédéral, fixe les bases du développement des diverses installations de fret ferroviaire. Elle sert de base aux planifications d'installations de fret ferroviaire des cantons, des communes, des gestionnaires d'infrastructure et des particuliers, ainsi qu'à l'harmonisation nécessaire des installations de fret ferroviaire avec les infrastructures routières et portuaires. Elle fixe les principes suivants :

- Les installations de fret ferroviaire qui font partie de l'infrastructure conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF (gares et débords), doivent en principe être maintenues en tant que telles et ne doivent pas être restreintes dans leur fonction ni dans leur agencement, afin qu'elles puissent servir à fournir des prestations efficaces de transport ou de transbordement de marchandises.
- Les installations de fret ferroviaire qui ne seront plus utilisées à l'avenir pour la fourniture de prestations de fret ferroviaire peuvent être désaffectées.
- Il faut s'efforcer d'augmenter la productivité des installations de fret ferroviaire, et reconsidérer les emplacements improductifs ou à faible volume.
- La concentration de fonctionnalités et de capacités des installations de fret fer-

roviaire est examinée pour les espaces lorsque cela permet de couvrir le besoin local et d'améliorer la productivité du fret ferroviaire.

La concrétisation et la mise en œuvre de la Conception du fret ferroviaire suivent les déroulements fixés dans l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF). Le DETEC tient à jour des répertoires des installations existantes.

Les infrastructures ferroviaires à développer sont référencées dans le plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail. Les capacités du réseau ferroviaire sont garanties pour chaque type d'utilisateurs (fret, voyageurs) dans la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) concrétisée ensuite dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR).

Pour les projets de raccordements ferroviaires, la procédure d'approbation des plans est fédérale.

T210. Aviation civile

Voir aussi

—

Thème :

Lutte contre le bruit

Instances concernées

—

Instance de coordination :
SMoInstance cantonale :
SeCA

Instance fédérale : OFAC

1. Objectifs

- › Maintenir les installations existantes et favoriser leur utilisation optimale, notamment en développant leur complémentarité.
- › Maintenir et améliorer les liaisons avec les aéroports nationaux et l'aérodrome régional de Berne-Belp.
- › Satisfaire les besoins en matière d'aviation civile, en tenant compte des exigences de sécurité et de rentabilité, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement.
- › Limiter l'impact du bruit sur les régions sensibles (zones de délasserment et de protection de la nature) et les zones urbanisées.

2. Principes

- › Etendre les installations existantes ou en créer de nouvelles uniquement si les besoins sont démontrés au niveau régional et si les conditions environnementales restent acceptables.
- › Intégrer les mesures de lutte contre le bruit lors de la création de zones à bâtir et lors de projets de réaménagement et de construction des infrastructures aériennes.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

- › Le Conseil d'Etat :
 - › propose à la Confédération, en particulier dans le cadre de l'élaboration et de l'adaptation du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), les solutions et les mesures qu'il juge adéquates en fonction des objectifs et principes définis par le PSIA.
- › Le Service de la mobilité (SMo) :
 - › évalue les éventuelles conséquences des projets d'infrastructures aéronautiques sur le territoire cantonal ;
 - › met en œuvre des mesures de soutien directes et indirectes afin de maintenir les installations existantes notamment, en développant la



complémentarité des installations entre elles ;

- › assure, en collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la coordination entre les entreprises concernées, les instances chargées du tourisme et celles chargées de la protection de l'environnement.

3.2. Tâches régionales

› Les régions :

- › participent aux processus de planification par l'intermédiaire du protocole de coordination prévu par le PSIA, pour autant qu'elles soient touchées par la présence d'une infrastructure aéronautique.

3.3. Tâches communales

› Les communes :

- › assurent la planification territoriale des espaces dévolus à ou concernés par l'infrastructure aéronautique, en particulier en ce qui concerne les restrictions envisageables pour les zones à bâtir, à savoir la limitation des hauteurs de construction dans les zones d'approche, ainsi que le cadastre de bruit de l'aérodrome ;
- › modifient les plans d'aménagement local en fonction des adaptations apportées au PSIA ;
- › établissent les plans d'aménagement local en tenant compte des cadastres du bruit en vigueur. Pour les zones à bâtir déjà légalisées, elles étudient des solutions en fonction des cas et sur la base des travaux effectués par le canton et la Confédération.

Conséquences sur le plan d'aménagement local

› Plan d'affectation des zones :

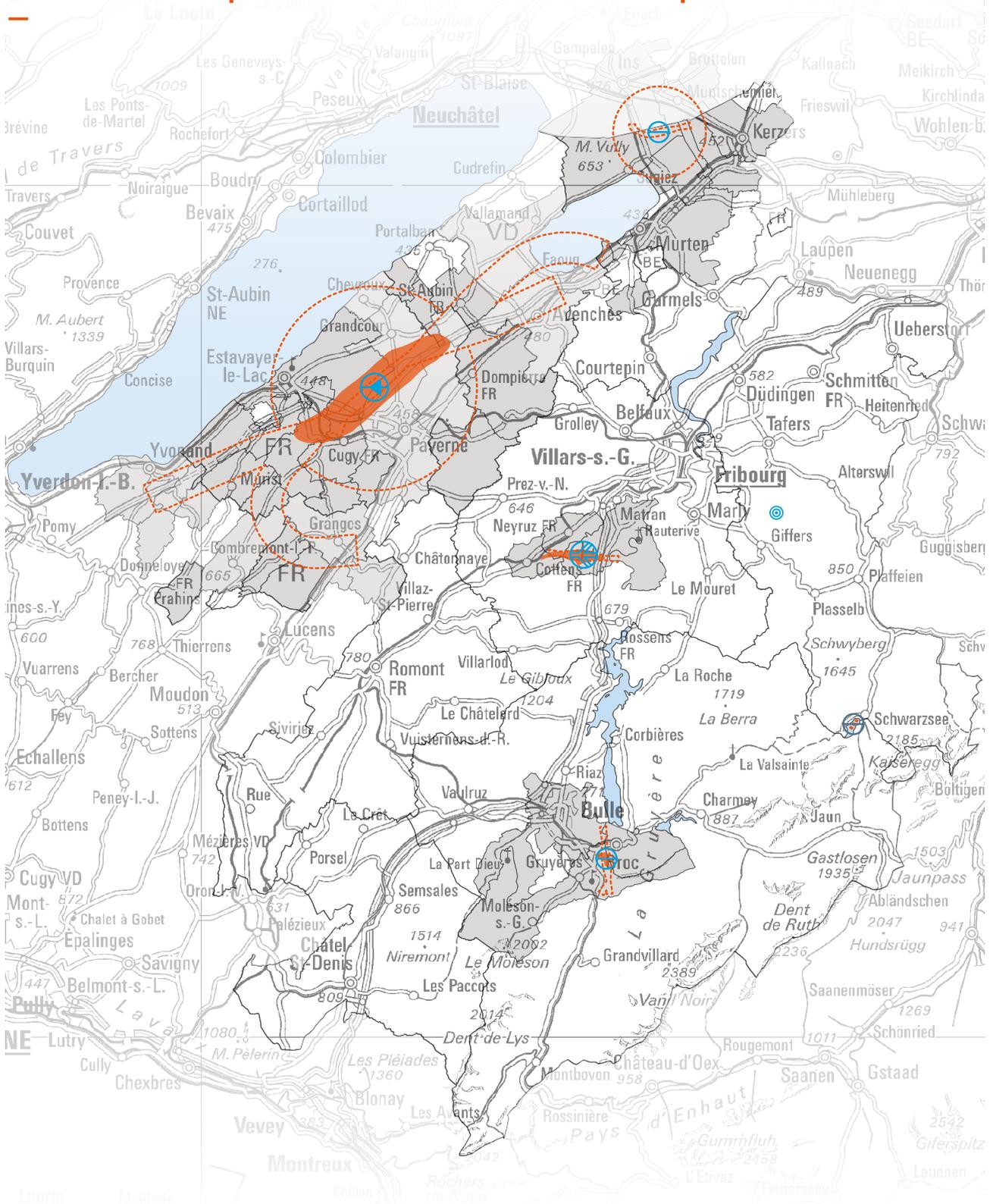
- › Reporter à titre indicatif les informations figurant au PSIA, à savoir:
 - › le périmètre d'aérodrome (englobant les constructions et installations nécessaires à l'exploitation aéronautiques) ;
 - › le territoire avec limitation d'obstacle ;
 - › le territoire exposé au bruit.

› Règlement communal d'urbanisme :

- Préciser que les installations et constructions situées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome sont régies par les principes prévus par le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique.
 - Préciser que le territoire avec limitation d'obstacle est régi par le cadastre de limitation d'obstacle en sus des dispositions de la zone.
 - Préciser que le territoire exposé au bruit est régi par le cadastre du bruit en sus des dispositions de la zone.
- Rapport explicatif :
- Justifier la planification des nouvelles zones à bâtir en matière de bruit et de sécurité en tenant compte de la présence de l'aérodrome.

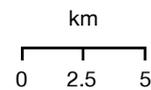


Localisation et impacts des infrastructures aéronautiques



Légende

-  Aérodrome régional
-  Aérodrome militaire avec utilisation civile
-  Champ d'aviation permanent / hivernal
-  Installation de navigation aérienne
-  Communes concernées par la problématique de l'aviation civile
-  Périmètre avec limitation d'obstacles
-  Zone d'exposition au bruit



Source : OFAC, swisstopo, Etat de Fribourg

Références

Plan sectoriel fédéral de l'infrastructure aéronautique, Office fédéral de l'aviation civile, 2000.

Participants à l'élaboration

SMo, SEn, SeCA

1. Objectifs

La planification étant fédérale, le rôle joué par le canton est mineur.

Le canton souhaite avant tout favoriser l'utilisation optimale des installations existantes notamment en développant la complémentarité entre les installations.

Le PSIA est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Il fixe de manière contraignante pour les autorités les objectifs et les exigences relatifs à l'infrastructure de l'aviation civile suisse. Il contient un recueil de fiches qui précisent les exigences pour chaque installation découlant de la partie conceptuelle. La coordination est fondée sur un partenariat entre les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents, les communes et l'exploitant de l'aérodrome.

Même si l'Aérodrome régional de Fribourg-Ecuvillens a obtenu un statut douanier, les liaisons avec les aéroports nationaux et avec l'aérodrome régional de Berne-Belp gardent leur importance. Dans la mesure où le canton de Fribourg ne dispose pas sur son territoire d'aéroports desservis par des lignes aériennes régulières, le maintien et l'amélioration des liaisons (route-rail) avec les aéroports principaux suisses (Zurich-Kloten, Genève-Cointrin, Bâle-Mulhouse) et l'aérodrome régional de Berne-Belp sont de première importance. L'infrastructure aéronautique cantonale sert à satisfaire principalement les déplacements privés d'affaires et les activités de loisirs liées à l'aviation.

Initialement réservée à l'aviation militaire, la base aérienne de Payerne (VD) accueille depuis 2015 un Aéroport, parc technologique dédié à l'aviation civile. Celui-ci est exploité par la Communauté régionale de la Broye (COREB). Le développement de cet aérodrome est coordonné avec la stratégie de développement des exploitants civil et militaire et avec les principes des plans directeurs cantonaux vaudois et fribourgeois qui soutiennent l'ouverture de Payerne à l'aviation civile.

On entend par « régions sensibles » les zones de déassement et de protection de la nature.

2. Principes

La terminologie des types d'infrastructures aéronautiques est définie dans les annexes du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique.

Sur le plan cantonal, les localisations des installations existantes sont les suivantes :

- › L'aérodrome régional sans trafic de lignes d'Ecuvillens ; les communes d'Arconciel, Cottens, Gibloux, Hauterive et Neyruz sont concernées par le cadastre de bruit et/ou les limites d'obstacle découlant de l'exploitation de cet aérodrome.
- › Le champ d'aviation de Gruyères ; les communes de Broc, Bulle et Gruyères sont concernées par le cadastre de bruit et/ou les limites d'obstacle découlant de l'exploitation de ce champ d'aviation.

- › Le champ d'aviation pour vol à voile de Bellechasse ; les communes de Mont-Vully, Morat, Galmiz, Kerzers et Ried b. Kerzers sont concernées par le cadastre de bruit et/ou les limites d'obstacle découlant de l'exploitation de ce champ d'aviation.
- › Le champ d'aviation d'hiver de Schwarzsee ; les communes de Plaffeien et Jaun sont concernées par le cadastre de bruit et/ou les limites d'obstacle découlant de ce champ d'aviation.
- › L'aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne se trouve sur territoire vaudois. Toutefois, les pistes sont pour plus de la moitié situées sur territoire fribourgeois ; les conséquences de cet aérodrome sur l'aménagement du territoire des communes voisines sont de même type que celles des aérodromes civils ; les communes de Estavayer, Cugy, Les Montets, Lully, Sévaz, Vallon sont concernées par le cadastre de bruit de cet aérodrome. Les communes de Belmont-Broye, Cheyres-Châbles, Châtillon, Cheiry, Cugy, Estavayer, Fétigny, Gletterens, Greng, Les Montets, Lully, Ménières, Montagny (FR), Nuilly, Saint-Aubin, Sévaz, Surpierre et Vallon sont concernées par le cadastre de limitation d'obstacles.

3. Mise en œuvre

3.1. Tâches cantonales

Le SMO a la compétence de coordonner, en collaboration avec l'OFAC, la gestion des obstacles à la navigation aérienne au niveau local ainsi que les procédures relatives aux demandes d'approbation des plans régies par la loi sur l'aviation et par les dispositions de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique.

3.3. Tâches communales

Le périmètre d'aérodrome est régi par le droit fédéral et ne doit pas faire l'objet d'une mise en zone. Des exceptions sont possibles lorsqu'il est prévu d'intégrer des installations qui ne servent pas uniquement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome. Celles-ci sont alors soumises à la procédure prévue par la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions et son règlement d'exécution.