



Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs

Partie VTT

Septembre 2026



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

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

Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und
Umwelt RIMU

Impressum

Direction de projet

Service de la mobilité SMO, en coordination avec l'Union fribourgeoise du Tourisme UFT

Instances impliquées

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

Crédits photographiques

[1] Union fribourgeoise du Tourisme UFT [2] SuisseMobile [3] SuisseMobile [4] Canton de Saint-Gall, Chris Gollhofer [5]
Union fribourgeoise du Tourisme UFT

Table des matières

1	Volet contextuel	4		
1.1	Mission	4		
1.1.1	Cadre légal	4	A1.	Officialiser le réseau d'itinéraires VTT 20
1.1.2	Enjeux	4	A2.	Renaturaliser les itinéraires non officiels 22
1.1.3	But	5	A3.	Développer les installations et pistes VTT 23
1.1.4	Structure de la planification cantonale VTT	5	A4.	Développer les équipements VTT 24
1.2	VTT : introduction à la thématique	6	A5.	Définir un balisage et une signalétique propres à la pratique du VTT 25
1.2.1	L'essor du VTT	6	A6.	Assurer l'entretien du réseau 27
1.2.2	Pratiques et profils des vététistes	6	A7.	Améliorer l'offre transports publics / remontées mécaniques 28
1.2.3	Le système VTT selon SuisseMobile	7	B.	Conseiller et guider les partenaires impliqués 29
1.2.4	Équipements VTT	10	C.	Promouvoir l'offre VTT 30
1.3	Cohabitation	11	D.	Sensibiliser les publics cibles 32
1.4	Responsabilité	11	3	Volet opérationnel 33
1.5	Infrastructures VTT existantes dans le canton	11	A1.	Officialiser le réseau d'itinéraires VTT 33
1.5.1	Itinéraires VTT	11	A2.	Renaturaliser les itinéraires non officiels 33
1.5.2	Installations et pistes VTT	12	A3.	Développer les installations et pistes VTT 34
1.5.3	Équipements VTT	12	A4.	Développer les équipements VTT 34
1.5.4	Conclusion	12	A5.	Définir un balisage et une signalétique propres à la pratique du VTT 34
1.6	Étapes de l'élaboration du réseau VTT	14	Annexes —	36
2	Volet stratégique	15	1.	Plan du réseau cantonal VTT 36
2.1	Stratégie cantonale de mobilité	15		
2.1.1	Vision cantonale	15		
2.1.2	Stratégie globale	17		
2.2	Stratégie ciblée	20		

1 Volet contextuel

1.1 Mission

1.1.1 Cadre légal

Depuis l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les voies cyclables (RS 705) et de la loi cantonale sur la mobilité (LMob, RSF 780.1), les itinéraires de loisirs, dont font partie les itinéraires VTT, doivent faire l'objet d'une planification. La loi fédérale décrit les grandes lignes de ces planifications et donne la compétence aux cantons de les réaliser.

La loi sur la mobilité définit un cadre clair pour les compétences et la mise en œuvre de ces planifications. Ainsi, selon la LMob, la mobilité au sein du canton est organisée par la stratégie cantonale de mobilité, dans laquelle il est fait référence au Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs. Celui-ci est planifié par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME), par l'intermédiaire du Service de la mobilité (SMo), en collaboration avec l'Union fribourgeoise du tourisme (UFT).

Le Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs, partie VTT (ci-après Plan cantonal VTT) est constitué du présent rapport et du plan du réseau des itinéraires officiels VTT.

Le Plan cantonal VTT, qui comprend le plan du réseau et le rapport, est approuvé par la DIME. Il lie les autorités ainsi que les particuliers et peut faire l'objet d'oppositions.

1.1.2 Enjeux

La pratique du VTT ne cesse de croître depuis plusieurs années en Suisse, et ce encore davantage depuis l'arrivée de l'E-VTT¹. Selon les indicateurs actuels, cette tendance va perdurer. Le canton de Fribourg, terrain propice à l'activité VTT, par la diversité de ses paysages et ses remontées mécaniques, est évidemment concerné par cette évolution. Il compte de nombreux pratiquant-e-s (de manière indépendante ou dans des clubs et associations) et pourtant l'offre en matière d'itinéraires et d'installations VTT est faible.

L'État, qui a pour mission d'encourager et de promouvoir la pratique sportive locale, a pris conscience des attentes de la population en matière d'infrastructures pour pratiquer le VTT et des nombreux enjeux qui entourent son développement.

Économie

Il veut également profiter du VTT pour offrir aux régions de nouvelles perspectives en matière de tourisme « 4 saisons » et de loisirs de proximité. Le VTT est un sport populaire qui est en mesure d'impacter positivement de nombreux acteurs économiques et de générer de la valeur ajoutée. Ce potentiel économique ne pourra être exploité que si des investissements sont réalisés dans les infrastructures et la commercialisation d'offres touristiques pérennes. Dans les réflexions menant à ces investissements, les attentes des différentes parties concernées doivent être prises en considération, qu'il s'agisse des pratiquant-e-s, des propriétaires fonciers, des acteurs et actrices touristiques, des prestataires de services de mobilité (transports publics et remontées mécaniques) ou des organismes de protection de la nature.

Environnement

En développant l'activité VTT sur l'ensemble du territoire cantonal, au travers d'un réseau d'itinéraires cohérent et attractif, l'État entend mettre en place un outil permettant aux Fribourgeois-e-s de pratiquer une activité sportive ou de loisirs de proximité, tout en répondant aux attentes des touristes, dans le respect d'une pratique responsable du VTT.

¹ Vélo tout terrain à assistance électrique

La définition d'un réseau VTT sûr, performant et attractif permettra de canaliser la pratique de cette activité et de sensibiliser les pratiquant-e-s, individuellement et collectivement, aux enjeux environnementaux. Cela se traduira par une diminution de l'activité humaine dans les secteurs hors réseau et contribuera à mieux protéger les forêts et, de manière plus générale, la nature.

Santé et sécurité

La promotion de la pratique du VTT contribuera directement à la lutte contre la sédentarité. Une prévention efficace devra accompagner la promotion du VTT dans le but de rendre la pratique sûre pour ses pratiquant-e-s.

Le VTT se pratique dans des zones accueillant d'autres activités de loisir, telles que la promenade ou la randonnée pédestre. Le Plan cantonal VTT offre l'opportunité de créer un réseau tenant compte des besoins et attentes de ces différents types d'activités, tout en proposant des mesures destinées à sensibiliser les pratiquant-e-s aux règles de cohabitation.

1.1.3 But

L'État souhaite encadrer la pratique du VTT. Pour ce faire, le Plan cantonal VTT a pour objectifs de :

- ◆ Développer un réseau d'itinéraires VTT cohérent et attractif ;
- ◆ Encourager un tourisme durable et local, dans un esprit de loisirs de proximité ;
- ◆ Canaliser la pratique du VTT pour réduire la pression sur la nature et l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs, l'État se dote d'une structure opérationnelle pérenne permettant de réunir et de sensibiliser toute la communauté des acteurs concernés par le développement du VTT. La protection des écosystèmes et l'utilisation responsable des ressources naturelles sont également prises en compte.

Le VTT et sa pratique offrent la possibilité à tout un chacun d'accroître son lien avec la nature et participent au bien-être en général. Cet impact sociétal ne doit pas être négligé.

Seul un réseau attractif en termes de diversité et de qualité de parcours permettra de canaliser les pratiquant-e-s et ainsi de préserver cet environnement qui contribue lui aussi à rendre le réseau intéressant. Limiter l'impact sur la nature se fait aussi en incitant les pratiquant-e-s à limiter les déplacements en transports individuels motorisés (TIM). Pour ce faire, le réseau VTT doit se déployer sur l'ensemble du canton et doit aussi encourager le développement d'une offre adaptée pour les déplacements en transports publics.

1.1.4 Structure de la planification cantonale VTT

Le Plan cantonal VTT se décompose en deux documents :

- > Le plan du réseau cantonal VTT ;
- > Le présent rapport.

1.2 VTT : introduction à la thématique

1.2.1 L'essor du VTT

La pratique du VTT est de plus en plus populaire en Suisse. Selon l'Office fédéral du sport, en 2020, 7,9 % de la population suisse de plus de 15 ans pratiquait le VTT, soit environ 550'000 personnes. Cette discipline attire des pratiquant-e-s de tous âges, rattrapant même le ski et le football en nombre de pratiquant-e-s. Les statistiques de vente publiées par VéloSuisse illustrent cet engouement : 190'804 VTT ont été vendus en 2021, dont 75'408 à assistance électrique.

L'image du VTT évolue et son attrait dépasse désormais le cercle des sportifs aguerris. L'essor du E-VTT élargit les publics et les possibilités de parcours. Avec ou sans assistance électrique, sa pratique répond à un besoin de contact avec la nature et contribue au bien-être de la population.

Ce chapitre introduit la thématique VTT et présente la méthodologie et les typologies proposées par SuisseMobile² dans son guide de recommandations *Planification du réseau de chemins VTT* (2026)³. Cette méthode montre comment un réseau de chemins VTT peut être planifié et développé de manière systématique. SuisseMobile fournit également des repères sur des questions centrales telles que le tracé, les infrastructures, les besoins des usagers et des usagers ainsi que la gestion des conflits d'usage potentiels.

Élaborée dans le cadre du système VTT coordonné à l'échelle nationale par SuisseMobile, cette méthodologie constitue une référence pour la planification des réseaux de chemins VTT aux différents niveaux territoriaux. Dans le cadre de la présente planification cantonale, l'État s'est appuyé sur ces principes et ces recommandations pour structurer sa démarche de planification et élaborer le Plan cantonal VTT. La méthodologie nationale a ainsi été adaptée et déclinée à l'échelle cantonale, en tenant compte des caractéristiques du territoire, des besoins identifiés et des enjeux propres au canton.

1.2.2 Pratiques et profils des vététistes

SuisseMobile distingue trois profils de vététistes, dont les attentes orientent la planification :

Profil	Motivations principales	Chemins et accès privilégiés
Axé sur l'activité physique	Profiter de la nature et de la liberté, découvrir une région et faire des pauses gastronomiques	Chemins larges (2 mètres et plus), notamment routes forestières et chemins d'exploitation
Axé sur la technique	Développer et mettre à l'épreuve ses capacités techniques	En montée : chemins larges (2 mètres et plus), éventuellement remontées mécaniques ou transports publics. En descente : chemins d'environ 1 mètre de large, chemins de randonnée, singletrails et pistes VTT
Axé sur la descente	Rechercher l'expérience de la descente	En montée : remontées mécaniques ou transports publics En descente : trails exigeants, parcours spécialement construits (bikeparks, pistes VTT)

² Fondation à but non lucratif, SuisseMobile coordonne depuis 2008 le réseau de mobilité douce pour les loisirs et le tourisme en Suisse. En collaboration avec la Confédération, les cantons et les organisations spécialisées, elle accompagne la planification et contribue à la qualité des réseaux.

³ Ce guide de recommandations a été rédigé par SuisseMobile sur mandat et en étroite collaboration avec l'OFROU. Par souci de simplification dans ce rapport, seule la mention « SuisseMobile » sera utilisée par la suite.

Catégories : Enduro (en dehors des bikeparks) et Parkistes (à l'intérieur des bikeparks)

Selon les données présentées dans le guide, environ trois quarts des sorties débutent au domicile et deux tiers ne nécessitent aucun moyen de transport supplémentaire. Une sortie dure en moyenne deux heures. Les excursions d'une journée durant les vacances représentent environ un cinquième des sorties, contre 5 % pour les parcours de plusieurs jours.

Ces habitudes soulignent l'importance d'une offre de proximité, complétée par des parcours destinés aux excursions et aux séjours touristiques.

1.2.3 Le système VTT selon SuisseMobile

Selon SuisseMobile, les infrastructures VTT comprennent les chemins VTT et les installations pour VTT. Une distinction est faite entre les chemins partagés avec d'autres usagers et ceux spécialement aménagés pour le VTT. Le schéma ci-dessous présente cette organisation, utilisée pour structurer la planification cantonale VTT du canton de Fribourg.

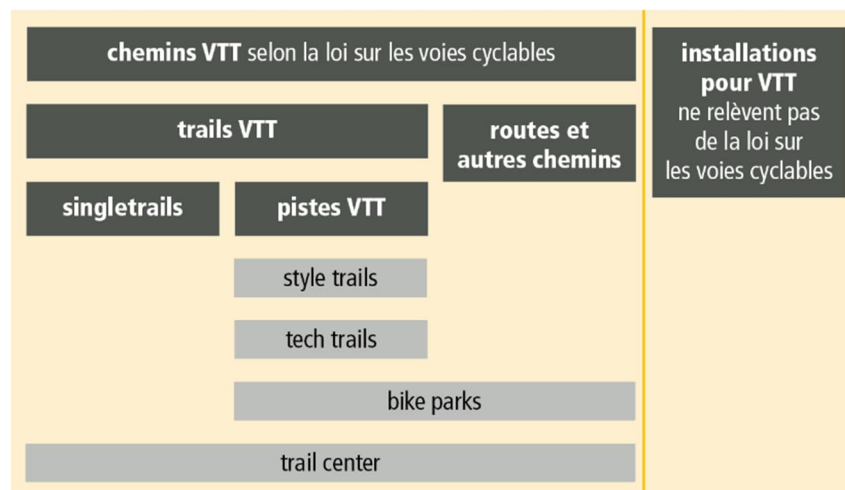


Figure 1. Aperçu des différentes infrastructures VTT. (Source : « Planification du réseau de chemins VTT », SuisseMobile, 2026)

1.2.3.1 Chemins VTT : planification du réseau

Les chemins VTT inscrits dans le plan cantonal constituent le réseau de base, sur lequel l'offre et les produits touristiques sont développés (cf. chapitre 1.2.3.3). Ils comprennent les trails VTT, subdivisés en singletrails et pistes VTT, ainsi que les routes et autres chemins.

Trails VTT

Ces chemins d'environ 1 mètre de large sont particulièrement appréciés et se divisent en deux catégories :

- **Singletrails** : chemins étroits et non stabilisés, comportant des éléments naturels tels que des racines ou des pierres, mais sans éléments construits comme des sauts ou des drops. Ces chemins ne sont pas aménagés spécifiquement pour le VTT et ne nécessitent en principe pas de travaux d'adaptation lorsqu'ils deviennent partagés avec d'autres utilisateurs. Généralement partagés avec d'autres usagers, ils sont parcourus dans les deux sens. Une utilisation réservée aux vététistes peut être envisagée avec une signalisation et une information adaptées. Ils peuvent également être classés selon leur niveau de difficulté.
- **Pistes VTT** : chemins en principe réservés aux vététistes et parcourus dans un seul sens, sauf indication contraire. Les tronçons partagés ou à double sens sont signalés en conséquence. Les pistes sont systématiquement classées selon leur degré de difficulté et comprennent deux sous-catégories :
 - Tech trails** : chemins étroits et non stabilisés, caractérisés par des éléments techniques tels que des racines ou des pierres.

Style trails : chemins généralement plus larges et compactés, comportant des éléments construits ou aménagés, comme des sauts, des drops ou des virages relevés.

Une même piste peut combiner des éléments techniques et de style. Les exigences de sécurité sont plus élevées pour les pistes VTT que pour les singletrails.

L'aménagement, l'exploitation et l'entretien des pistes VTT peuvent relever des communes, des entreprises de remontées mécaniques ou d'associations, selon le mode d'exploitation et la nature de l'infrastructure. Les pistes exploitées à des fins commerciales, notamment celles desservies par des remontées mécaniques, sont généralement soumises à des exigences accrues en matière d'entretien, de surveillance et de contrôle, qui incombent à leur exploitant. Les pistes à vocation non commerciale relèvent quant à elles généralement des communes, des associations ou d'autres groupes d'intérêt, qui en assurent l'aménagement et l'entretien.

Les pistes VTT peuvent également être proposées comme des offres indépendantes, selon les catégories présentées au point 1.2.3.3.

Exemples		usage partagé	circulation à double sens	protection contre les chutes	éléments techniques	éléments de style
Singletrails	chemins de randonnée pédestre étroits, autres chemins de 1 m	✓	✓	(✓)	✓	✗
Pistes VTT	tech trails piste VTT technique	✗	(✓)	✓	✓	(✓)
	style trails freeride trail, play trail, flow trail, jump trail	✗	(✓)	✓	(✓)	✓

Figure 2. Les trails VTT et leurs caractéristiques. (Source : « Planification du réseau de chemins VTT », SuisseMobile, 2026)

Routes et autres chemins

Cette catégorie regroupe les routes et chemins ouverts au vélo, généralement d'une largeur de deux mètres ou plus. Ces voies sont partagées avec d'autres usagers et ne sont pas spécialement aménagées pour le VTT. Selon le guide, leur usage conjoint par les vététistes n'entraîne pas de surcroît d'entretien. Elles assurent notamment les accès aux trails et les liaisons entre les destinations.

Profils VTT	Singletrails	Pistes VTT	Autres routes et chemins	Installations pour VTT
axé sur l'activité physique	++	+	+++	++
axé sur la technique	+++	++	++	++
axé sur la descente	++	+++	+	++

Figure 3. Pertinence des différentes infrastructures VTT pour la planification, répartie selon les trois profils VTT. (Source : « Planification du réseau de chemins VTT », SuisseMobile, 2026)

1.2.3.2 Installations VTT

Les installations VTT sont généralement situées en zone urbaine ou à proximité des lieux de vie. En tant qu'installations sportives et de loisirs, elles contribuent à l'apprentissage, à la progression technique et à la promotion du vélo. Il s'agit notamment des skills centers, pumptracks, dirt parks et autres infrastructures similaires.

1.2.3.3 Itinéraires et pistes : planification de l'offre

La planification de l'offre consiste à organiser les parcours proposés aux pratiquant-e-s à partir du réseau de base. Les itinéraires VTT empruntent les différents chemins décrits au point 1.2.3.1 et ne constituent donc pas une infrastructure distincte.

Un itinéraire relie un point de départ à une destination. Il possède généralement un nom et un identifiant indiqués sur la signalisation. Des itinéraires sans champ de désignation sont également possibles.

Itinéraires SuisseMobile

Les itinéraires SuisseMobile constituent une sélection de parcours particulièrement recommandés (« best-of »), répondant à des critères de qualité définis.

- ◆ Itinéraires nationaux : ils traversent une grande partie de la Suisse en plusieurs étapes. Ils portent un numéro à un chiffre.
- ◆ Itinéraires régionaux : ils desservent des corridors d'importance régionale et suprarégionale et relient des origines et des destinations, y compris au-delà des frontières cantonales. Ils traversent généralement plusieurs régions en plusieurs étapes. Ils portent un numéro à deux chiffres.
- ◆ Itinéraires locaux : ils constituent en général une seule étape (excursion d'une journée). Ils traversent les paysages les plus beaux et les plus caractéristiques de la région concernée et s'adressent à un groupe cible spécifique. Ils portent un numéro à trois chiffres.

Autres itinéraires

Les autres itinéraires balisés complètent la sélection SuisseMobile à l'échelle cantonale ou régionale. Lorsqu'une instance responsable les présente comme une offre, ils peuvent porter un nom indiqué dans le champ de désignation d'itinéraire. Leur présentation touristique peut être assurée sur les sites régionaux et cantonaux et bientôt aussi sur les supports de communication de SuisseMobile, en tant qu'itinéraires du « réseau de base ».

Pistes SuisseMobile et autres pistes

Les pistes peuvent également être proposées comme des offres indépendantes. Le guide les intègre dans les catégories plus larges des « trails SuisseMobile » et des « autres trails », qui comprennent aussi les singletrails :

- ◆ Trails SuisseMobile : trails particulièrement recommandés, portant un nom et un degré de difficulté indiqués dans le champ de désignation de trail.
- ◆ Autres trails : singletrails et pistes VTT balisés appartenant au réseau, mais ne faisant pas l'objet d'une communication active. Leur degré de difficulté peut figurer dans le champ de désignation ; son indication reste obligatoire pour les pistes VTT.

1.2.3.4 Degrés de difficulté

Les pistes VTT sont systématiquement évaluées selon un degré de difficulté. La prise en compte de ces niveaux dès la planification facilite l'orientation des pratiquant-e-s et contribue à la prévention des accidents. SuisseMobile distingue cinq niveaux : très facile, facile, moyen, difficile et très difficile.

TRÈS FACILE	FACILE	MOYEN	DIFFICILE	TRÈS DIFFICILE
Novices	Débutants/Débutantes	Avancés/Avancées	Experts/Expertes	Virtuoses

Figure 4. Différents degrés de difficulté. (Source : « Planification du réseau de chemins VTT », SuisseMobile, 2026)

L'évaluation des singletrails existants est également recommandée. L'indication de leur degré de difficulté sur la signalisation reste facultative et s'apprécie au cas par cas ; elle est recommandée pour les singletrails conçus dans une logique de séparation des usages.

Des signes distincts permettent de différencier les singletrails, les tech trails et les style trails. Les symboles des pistes sont complétés par un signe « tech » ou « style », tandis que ceux des singletrails n'en comportent pas.

1.2.4 Équipements VTT

Les équipements aménagés le long et à proximité des itinéraires améliorent le confort et la sécurité des pratiquant-e-s et renforcent l'attractivité du réseau.

Passages de clôture

Des systèmes adaptés permettent de franchir les clôtures en toute sécurité tout en maintenant le bétail dans les pâturages.

Bornes de recharge pour E-VTT

Installées à proximité des services, elles proposent idéalement une recharge rapide avec les câbles nécessaires. Une alimentation solaire peut convenir aux sites isolés.

Supports à vélos

Des supports adaptés facilitent le stationnement sans endommager les vélos et permettent idéalement de les sécuriser. Ils équipent également les transports publics et les remontées mécaniques.

Stations de lavage

Elles permettent de nettoyer les VTT après une sortie et contribuent à préserver le matériel ainsi que la propreté des moyens de transports et des hébergements.

Stations d'outillage

Une pompe et des outils en libre-service permettent d'effectuer les réglages et petites réparations en cours de parcours.

Équipements pour les hôtels et autres établissements d'hébergement

Un local sécurisé, équipé de rangements et d'outils, permet d'entreposer idéalement les vélos et de les entretenir si besoin. Une offre de consommables de base peut compléter ce service.



Différents types d'équipements VTT [1]

1.3 Cohabitation

Ce principe prévoit l'utilisation commune d'itinéraires existants. Il peut s'agir de cohabitation entre randonneurs et cyclistes sur un chemin de randonnée pédestre (cohabitation au sens étroit) mais également de cohabitation avec d'autres usages (au sens large), tels que les travaux forestiers et l'agriculture, tout en préservant la faune et la flore.

L'utilisation mutualisée des itinéraires existants pour la pratique du VTT permet d'utiliser les sols et la nature avec parcimonie. Néanmoins, la séparation de chemins peut demeurer nécessaire et est examinée au cas par cas, notamment pour des questions de sécurité.

Sur un sentier partagé entre piétons et cyclistes, la priorité est, sauf indication contraire explicite, toujours accordée au piéton. Dans la pratique, il est nécessaire de se référer notamment à l'aide-mémoire pour la planification « Randonnée et VTT – Outil décisionnel pour la cohabitation et la séparation », document édité par l'OFROU (Office fédéral des routes), Suisse Rando et SuisseMobile.

En toutes circonstances, les vététistes doivent adapter leur comportement à la situation. Élaboré au niveau national, le Code VTT encourage une pratique sûre et respectueuse des autres usagers et de la nature.

1.4 Responsabilité

La planification cantonale pose un principe clair qui est celui de la responsabilité individuelle du cycliste. Ce principe a été repris du manuel de l'OFROU et de SuisseMobile. Il s'agit là d'un aspect fondamental de la pratique du VTT, aussi bien avant le départ, en s'assurant d'avoir le matériel, un équipement adéquat et de faire le bon choix d'itinéraires en fonction des conditions météorologiques passées et à venir, que sur les chemins en faisant preuve de vigilance et de maîtrise en tout temps de son VTT.

À ce titre, le manuel SuisseMobile indique qu'en cas d'accident, les vététistes sont en règle générale tenus pour responsables. La responsabilité des tiers peut être engagée dans le cas de dangers atypiques ou assimilés à des pièges, que les vététistes, même en adoptant une conduite prudente et attentive, ne sont pas en mesure d'identifier ou de percevoir à temps.

Un contrôle et un entretien réguliers, adaptés aux caractéristiques des itinéraires et aux risques identifiés, contribuent à réduire les risques d'accident. Cela tend à exclure le risque de responsabilité envers les tiers.

Pour le détail du rythme des contrôles et de l'entretien, il est renvoyé à la documentation officielle de SuisseMobile⁴.

1.5 Infrastructures VTT existantes dans le canton

L'état des lieux décrit la situation du VTT dans le canton de Fribourg et a servi de base à l'élaboration du réseau d'itinéraires VTT figurant sur le plan.

1.5.1 Itinéraires VTT

En dressant le portrait du canton de Fribourg en matière de VTT, il a été possible de relever notamment que le Canton compte :



Figure 5. Code VTT (Source : « Planification du réseau de chemins VTT », SuisseMobile, 2026)

⁴ « Responsabilité en cas d'accident sur les infrastructures VTT », OFROU et SuisseMobile, 2025.

- ◆ un seul itinéraire SuisseMobile qui traverse son territoire, le Panorama Bike qui est de catégorie nationale. Il représente 0,62 % des itinéraires SuisseMobile ;
- ◆ les itinéraires non officiels du Grand Fribourg ;
- ◆ des itinéraires non officiels en Glâne;
- ◆ un itinéraire non officiel dans la région des Arbogues.

Ces quelques données ont confirmé que les conditions pour la pratique du VTT ne sont pas satisfaisantes dans le canton de Fribourg. Malgré cette situation, les vététistes sont nombreux à arpenter routes, chemins, forêts et montagnes fribourgeoises.

Effectivement, le premier inventaire qui a été réalisé sur le territoire cantonal (cf. chapitre 1.6) recense près de 5'000 km d'itinéraires pratiqués régulièrement par les VTT et E-VTT. Bien que ces itinéraires exercent une certaine pression sur la nature et la forêt puisqu'ils ne sont pas coordonnés, leur nombre démontre le potentiel du canton en matière d'itinéraires VTT et sa capacité à se profiler comme une destination phare en Suisse.

1.5.2 Installations et pistes VTT

Le canton de Fribourg dispose, au moment de l'établissement de ce rapport, de quelques installations spécifiques VTT :

- ◆ 7 pumptracks situés à Broc, Bulle, Charmey, Châtel-St-Denis, Heitenried, Marly et Planfayon ;
- ◆ 3 skillsparks (ou parcours d'obstacles) situés à Châtel-St-Denis, Lussy ainsi qu'à Cremin ;
- ◆ 5 biketracks situés à Vaucens (Bulle, parcours de cross-country), à Treyvaux (le « BikeYard », terrain de dirt jump),⁵ ainsi que dans les stations de remontées mécaniques de La Berra (parcours de downhill), de Moléson (flowtrail et enduro) et de Schwarzsee (flowtrail).

L'offre en installations spécifiques VTT est complétée par 2 pumptracks mobiles mis à disposition des communes par le canton de Fribourg, grâce au soutien de l'Office de la Circulation et de Navigation (OCN) et de l'Union Cycliste Fribourgeoise (UCF) et avec l'aide du Service du sport (SSpo).

Malgré ces offres et tout comme pour les itinéraires VTT, la situation dans le canton de Fribourg par rapport aux installations ne répond pas encore aux attentes des pratiquant-e-s :

- ◆ L'offre en installations reste disparate et non coordonnée ;
- ◆ Le développement reste très faible dans les stations ;
- ◆ Plusieurs installations existantes sont à renouveler ou à assainir ;
- ◆ Il n'existe aucune offre intérieure ;
- ◆ Il n'existe que très peu d'installations pour les pratiquant-e-s de haut niveau.

1.5.3 Équipements VTT

Le constat actuel démontre que, de manière générale, l'équipement « Bike Friendly » fait défaut sur l'ensemble du canton de Fribourg, notamment les passages de clôture qui ne conviennent actuellement que très rarement pour les vététistes. Très peu d'établissements d'hébergement sont labellisés « bike friendly » avec des aménagements en relation avec la pratique. Les bornes de recharge sont encore trop peu nombreuses et souvent situées en dehors des itinéraires.

1.5.4 Conclusion

Le canton de Fribourg compte un large éventail de pratiquant-e-s de VTT, représentés notamment par plusieurs écoles de vélo, des clubs réunissant des compétiteurs de tous âges, des associations de pratiquants de loisir, ainsi que de nombreuses personnes pratiquant le VTT à titre individuel.

⁵ Le dirt jump consiste à exécuter des figures dans les airs et sur des bosses.

Malgré la diversité des pratiques et des profils de pratiquant-e-s de VTT, ainsi que l'existence de près de 5'000 km d'itinéraires régulièrement utilisés et répartis sur l'ensemble de son territoire, le canton de Fribourg dispose encore de peu d'infrastructures et d'équipements spécifiquement dédiés au VTT. Le potentiel de développement de cette activité, tant pour la population locale que pour l'attractivité touristique du canton, apparaît toutefois important.

Dans cette perspective, si le canton de Fribourg entend renforcer son positionnement en tant que destination VTT, la mise en place du Plan cantonal VTT constitue une étape essentielle. Celui-ci permet de structurer et de canaliser la pratique sur des itinéraires adaptés, répondant aux besoins des différents publics. Il contribue ainsi à améliorer la qualité et la lisibilité de l'offre pour les pratiquant-e-s locaux et les visiteurs, tout en créant les conditions favorables au développement des activités économiques et touristiques qui y sont liées.

Afin de concrétiser cette ambition, une stratégie cantonale de développement du VTT a été élaborée sur la base de la vision cantonale, puis déclinée en objectifs concrets. Le Plan cantonal VTT présente la traduction spatiale de cette stratégie et définit les itinéraires retenus et affinés selon la méthodologie présentée au chapitre 1.6. Sur la base de cette stratégie et du plan de réseau, les axes d'intervention ainsi que les modalités de mise en œuvre sont ensuite définis.

1.6 Étapes de l'élaboration du réseau VTT

Ce chapitre décrit le processus ayant permis l'élaboration du Plan cantonal VTT.

Une première étape, effectuée en 2021, a consisté à réaliser un sondage auprès des pratiquant-e-s. Les résultats ont permis d'une part d'affiner le profil des usagers et usagères et, d'autre part, d'explicitier les attentes et les besoins en matière d'offre VTT.

Une seconde étape a été l'inventaire des itinéraires « sauvages ».⁶ Cet inventaire a permis de recenser, sur l'ensemble du canton de Fribourg, les quelque 5'000 km d'itinéraires empruntés régulièrement par les VTT et E-VTT. Cet inventaire s'appuie sur trois sources d'informations principales :

- ◆ Les données provenant des itinéraires proposés par Fribourg Région, les offices de tourisme régionaux et locaux ;
- ◆ Les données provenant de vététistes locaux et associations de pratiquant-e-s ;
- ◆ Les données provenant de diverses plateformes et applications digitales dédiées (Komoot, Strava, Wikiloc, etc.).

Sur la base de cet inventaire et avec la participation de groupes « d'experts locaux » issus de chaque région qui avaient pour mission de différencier les segments ou itinéraires VTT à conserver et ceux à ne pas garder, une première version du Plan cantonal VTT a été établie.

Un des objectifs était de planifier un réseau cohérent et attractif, comprenant notamment l'ensemble des différents types d'itinéraires du système VTT, assurant ainsi une diversité de l'offre pour répondre à l'ensemble des publics cibles. Cette planification du réseau a été également établie dans le but d'encourager le tourisme durable et local, dans un esprit de loisirs de proximité.

Le Plan cantonal VTT a fait l'objet d'une consultation interne auprès du Service des forêts et de la nature (SFN) et de Grangeneuve, Section Agriculture, ainsi que d'une consultation externe auprès des communes, des ONG et des groupes d'intérêts concernés (Pro Natura, WWF, Agri Fribourg, SuisseMobile, Forêt Fribourg, etc.). Les retours recueillis ont permis d'adapter le réseau.

⁶ Itinéraire « sauvage » : itinéraire VTT existant, non officiel, emprunté régulièrement par les pratiquant-e-s.

2 Volet stratégique

2.1 Stratégie cantonale de mobilité

La stratégie cantonale de mobilité fixe les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années, en tenant compte des grands enjeux environnementaux, de l'évolution importante de la démographie, des spécificités régionales et des impératifs sociétaux, et contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent. Elle se fonde sur l'ensemble des instruments de planification prévus dans la LMob.

Ainsi, ce chapitre explique la stratégie cantonale en matière de développement VTT, découlant de la stratégie cantonale de mobilité.

2.1.1 Vision cantonale

L'État souhaite, au travers du Plan cantonal VTT, développer et officialiser un réseau VTT cohérent et attractif, canalisant la pratique et encourageant le tourisme local et les loisirs de proximité, tout en réduisant la pression sur la nature et en améliorant les conditions de cohabitation (notamment avec les randonneur-euse-s) en responsabilisant les pratiquant-e-s. L'ambition est de placer le canton de Fribourg comme une destination reconnue en Suisse et à l'étranger pour la pratique du VTT. Les acteurs locaux bénéficieront ainsi d'une nouvelle valeur ajoutée impactant positivement l'économie locale.

Pour y parvenir, l'État a retenu des itinéraires plutôt que d'autres qui seront rendus à la nature, ce que fixe justement le Plan cantonal VTT. Pour ce faire, celui-ci intègre un volet stratégique (chapitre 2), réunissant les axes stratégiques ainsi que les objectifs nécessaires au développement du VTT dans le canton ainsi qu'un volet opérationnel (chapitre 3), comprenant les modalités de mise en œuvre (avec définition des tâches et des responsabilités) du volet stratégique afin d'assurer le développement d'une offre VTT durable, responsable et coordonnée. Ces valeurs sont au cœur du Plan cantonal VTT.

Une offre VTT durable

Cette notion est prise en compte pour l'ensemble du développement du VTT dans le canton de Fribourg afin d'assurer la pérennité de l'offre sur les plans environnemental, économique et social.

La durabilité environnementale consiste à gérer de manière efficace les ressources naturelles et à protéger les écosystèmes pour favoriser leur maintien, ceci aujourd'hui et à l'avenir. Dans le cadre de du Plan cantonal VTT, il s'agit ainsi de :

- ◆ Concevoir le réseau et les infrastructures VTT en limitant au maximum l'impact sur la nature et l'environnement ;
- ◆ Mettre en place une offre sur l'ensemble du territoire de façon à limiter les déplacements motorisés tout en intégrant les moyens de transport multimodal.

La durabilité économique consiste à encourager la compétitivité économique, favoriser le bien-être social, accroître l'efficacité énergétique et minimiser l'utilisation des ressources. Elle s'accompagne, autant que possible, d'un découplage entre croissance et consommation de ressources.

Pour y parvenir, il s'agit de mettre en place les outils nécessaires pour assurer le fonctionnement économique de l'offre à long terme, soit de :

- ◆ Mettre en place un réseau de qualité dès le début du projet réduisant les charges d'entretien ;
- ◆ Mettre en place les outils d'analyse et de contrôle nécessaires ;

- ◆ Soutenir les projets ou les développements innovants pour se démarquer de la concurrence ;
- ◆ Travailler avec des acteurs locaux et valoriser les produits du terroir ;
- ◆ Sensibiliser les milieux de la restauration et de l'hôtellerie afin qu'ils s'adaptent à la clientèle cycliste et profitent de sa présence.

Enfin, la **durabilité sociale** fait référence aux actions qui soutiennent un développement en harmonie avec son environnement et plus particulièrement avec les personnes. Ainsi, il s'agit d'assurer l'intégration de toutes les parties prenantes, qu'il s'agisse des prestataires de services, des pratiquant-e-s actuels et futurs ou de toute autre personne ou entité concernée par le projet, soit de :

- ◆ Pouvoir s'appuyer sur un groupe d'intérêts qui permet à tous de contribuer à l'élaboration du projet et de tirer profit de ses bénéfices ;
- ◆ Offrir la possibilité à un public le plus large possible de pratiquer ou de découvrir l'activité VTT et ce, quel que soit le milieu social et l'âge ;
- ◆ Contribuer par l'intermédiaire de l'activité VTT à la santé et au bien-être physique et mental de la population du canton et d'ailleurs.

Une offre VTT responsable

Une offre responsable consiste à réaliser un réseau d'itinéraires cohérent avec les besoins et les attentes des pratiquant-e-s, tout en tenant compte des autres intérêts en présence. En effet, le plan tient compte des intérêts de la faune et de la flore en déterminant certains itinéraires mais également en prévoyant de rendre à la nature, ou renaturaliser là où c'est nécessaire, les itinéraires non retenus (objectif A2). De même, le Plan cantonal VTT encourage l'utilisation des transports publics (objectif A7). Prévoir une offre responsable implique également de permettre la cohabitation entre les différents usager-ère-s (cyclistes, randonneur-euse-s, cavaliers et usager-ère-s agricoles) là où cela est possible et de prévoir, lorsque cela est nécessaire pour des raisons de sécurité, des itinéraires séparés.

Une offre VTT coordonnée

Le fait de coordonner la mise en place du réseau et de l'offre du VTT en général sur l'ensemble du canton de Fribourg doit permettre d'avoir un regard complet et global sur le développement de l'activité VTT à court, moyen et long terme. Une offre coordonnée permet aussi d'assurer que chaque itinéraire, installation, équipement, action et produit puisse être pensé et mis en place de manière globale, réfléchie et ciblée.

Pour répondre aux objectifs, l'offre VTT doit également passer par une coordination avec le réseau cyclable cantonal utilitaire et celui dédié au cyclotourisme, afin d'assurer une bonne cohabitation entre usager-ère-s, ainsi qu'avec l'offre en transports publics, afin de favoriser le report modal et d'encourager leur utilisation.

Cette coordination au niveau cantonal doit aussi permettre des économies d'échelle. En effet, une coordination réalisée pour l'ensemble du territoire cantonal que ce soit au niveau des installations, du balisage, de la communication de sensibilisation ou de la promotion permettra de réduire les charges et d'assurer la cohérence du réseau. De plus, le résultat, tant au niveau de l'expérience client qu'au niveau des retombées économiques, ne pourra qu'être meilleur.

Les règles de financement issues de la LMob sont différentes entre le plan cantonal du réseau cyclable quotidien, du réseau des itinéraires officiels de loisir, partie cyclotourisme ou VTT, si bien qu'une hiérarchie est nécessaire en cas de superposition. De manière générale, les réseaux ont été développés de manière à assurer leur continuité, mais dans certains cas, la superposition de certains réseaux demeure. Ainsi, la règle de hiérarchie définit que le plan de cantonal du réseau cyclable quotidien prime sur le réseau des itinéraires de cyclotourisme, qui prime sur le réseau des itinéraires VTT.

Sur certaines routes, une interdiction générale de circuler est en force. L'officialisation d'un itinéraire de VTT permet de légaliser la circulation des VTT par principe et la signalisation devrait être adaptée en conséquence.

2.1.2 Stratégie globale

Afin de développer l'attractivité du canton de Fribourg au travers d'une offre VTT durable, responsable et coordonnée, une stratégie, basée sur la vision cantonale et développée autour de **4 axes prioritaires**, a été définie. Pour préciser cette stratégie de développement de l'offre VTT, les 4 axes prioritaires s'articulent en **10 objectifs généraux**.

Bien que répartis dans les 4 différents axes, les objectifs sont interdépendants et devront être réalisés dans leur ensemble pour assurer une offre de prestations de qualité et permettre au canton de Fribourg de devenir une destination VTT reconnue et attractive.

A. Réseau : un réseau VTT officiel

Contexte et stratégie

La mise en place du réseau cantonal d'itinéraires VTT ainsi que des installations et équipements spécifiques doit être coordonnée à l'échelle de l'ensemble du canton. Cette coordination vise à répondre aux besoins et aux attentes de l'État, des régions, des publics cibles et des prestataires de services, tout en veillant à préserver l'environnement et à limiter les incidences sur le territoire.

Dans cette perspective, le réseau retenu s'appuie quasi exclusivement sur des itinéraires existants et déjà empruntés par les cyclistes. Ces itinéraires sont, dans de nombreux cas, partagés avec d'autres formes de mobilité et permettent ainsi de valoriser des infrastructures existantes tout en limitant la création de nouveaux aménagements.

Il s'agit du premier axe sous-tendant les trois autres puisqu'il concerne toute la partie opérationnelle de la planification cantonale. Il comprend l'officialisation des itinéraires qui forment le réseau cantonal et par extension, la gestion de ceux qui ne peuvent plus être empruntés au travers notamment de leur renaturalisation. L'officialisation d'un itinéraire passe également par son aménagement en termes d'équipements et de balisage ainsi que son entretien. Le réseau officiel comprend également les infrastructures spécifiques VTT dont l'offre est coordonnée au niveau cantonal. Enfin, pour que le réseau soit fonctionnel, l'accessibilité aux itinéraires doit être garantie notamment au travers d'une offre adaptée en transports publics et en remontées mécaniques.

Objectifs généraux

- ◆ A1. Officialiser le réseau d'itinéraires VTT ;
- ◆ A2. Renaturaliser les itinéraires non officiels ;
- ◆ A3. Développer les installations et pistes VTT ;
- ◆ A4. Développer les équipements VTT ;
- ◆ A5. Définir un balisage et une signalétique propres à la pratique du VTT ;
- ◆ A6. Assurer l'entretien du réseau ;
- ◆ A7. Améliorer l'offre transports publics / remontées mécaniques.

B. Conseiller et guider les partenaires impliqués

Contexte et stratégie

Il est primordial de collaborer avec l'ensemble des prestataires de la chaîne de services afin de créer un environnement adapté au VTT à tous les niveaux, en contribuant à la mise en place d'infrastructures spécifiques dédiées à la pratique du VTT en particulier et du cyclotourisme en général.

Effectivement, ce deuxième axe vise à la mise en réseau des différents prestataires de services dans une association « *Fribourg Bike Friendly* », regroupant des acteurs privés et publics. Le but est de conseiller et d'accompagner les prestataires dans le développement du réseau qui se fera de manière coordonnée sur l'ensemble du canton grâce à cette association. Avec cette coordination des acteurs, de la valeur ajoutée peut être créée en développant et valorisant

toute la chaîne des prestations autour de la pratique du VTT, que ce soit en termes d'hébergement, de restauration, de liens vers des sites touristiques, etc. ou dans la création de produits d'appel, de forfaits et offres personnalisées.

Objectif général

- ◆ B. Conseiller et guider les partenaires impliqués ;

C. Promouvoir l'offre VTT

Contexte et stratégie

Il faut promouvoir l'activité par la mise en place des moyens de communication nécessaires dans le but de créer et de consolider l'attractivité du canton de Fribourg en tant que destination VTT, que cela soit par une plateforme digitale dédiée, des événements, une manifestation phare ou d'autres acteurs.

Objectif général

- ♦ C. Promouvoir l'offre VTT ;

D. Sensibiliser les publics cibles

Contexte et stratégie

Il faut pérenniser l'activité par la mise en place des moyens nécessaires pour assurer la cohabitation entre tous, pour sensibiliser et pour responsabiliser les pratiquant-e-s, mais aussi pour assurer financièrement et en termes de ressources le développement du projet à long terme.

Objectif général

- ♦ D. Sensibiliser les publics cibles ;

2.2 Stratégie ciblée

Chacun des objectifs généraux découlant des 4 axes prioritaires fait l'objet d'une description détaillée présentant son contexte et la stratégie cantonale retenue pour l'atteindre. Il en découle des objectifs spécifiques dont certains sont repris dans le volet opérationnel, en détaillant leurs modalités de mise en œuvre.

Ainsi, chaque sous-chapitre correspond à un objectif général qui est détaillé selon la même structure : contexte, stratégie et objectifs spécifiques.

A1. Officialiser le réseau d'itinéraires VTT

Contexte

Après consultation des services cantonaux, le réseau cantonal VTT planifié compte environ 1'700 km d'itinéraires dans le Canton. Ces itinéraires permettront de créer des parcours, répartis dans les différents districts du canton. L'ensemble de ces itinéraires constitue le « réseau de base » VTT du canton qui sera idéalement majoritairement référencé sur SuisseMobile. Certains de ces itinéraires feront partis des meilleurs parcours VTT et seront dès lors estampillés selon les trois catégories du système VTT : les itinéraires nationaux, régionaux, locaux.

Objectif spécifique général

- ◆ Planifier un réseau d'itinéraires VTT attractif et coordonné dans le canton de Fribourg ;

Pour ce premier objectif spécifique général, qui concerne les itinéraires VTT et donc le cœur de cette planification, un découpage a été effectué selon les trois catégories principales d'itinéraires.

Itinéraire national

Contexte

Disposer d'un itinéraire national sur son territoire, c'est bénéficier d'une visibilité assurée à l'échelle nationale et au-delà. Ces parcours étant de plus en plus prisés par les vététistes, ils sont empruntés tant pour le loisir de proximité que par les touristes qui souhaitent découvrir une région, le pays. Parcourir ces itinéraires nécessite plusieurs jours, si bien qu'ils contribuent grandement à prolonger les durées de séjours, ceci au profit de l'économie locale et régionale.

Le Panorama Bike relie Rorschach (lac de Constance) à Montreux (lac Léman), sur une distance totale de quelque 450 km. Cet itinéraire compte 67 km sur le territoire fribourgeois, en passant par Schwarzsee, Charmey et Les Paccots. Près de la moitié de ces 67 km empruntent des routes goudronnées et leurs équipements ne sont pas toujours adaptés au VTT. L'itinéraire ne répond donc pas ou plus aux attentes actuelles des vététistes.

Stratégie

Le parcours suscite néanmoins un intérêt important et il est fréquemment parcouru et il traverse plusieurs destinations touristiques d'importance cantonale. En faire un parcours modèle, une vitrine pour l'offre VTT dans le canton serait un atout indéniable. Il devrait donner envie de revenir dans le canton pour découvrir de manière plus approfondie son offre VTT et touristique en général. Cet itinéraire sera ainsi amélioré au travers de cette planification cantonale.

Objectifs spécifiques

- ◆ Ajuster le tracé global de l'itinéraire dans le canton de Fribourg pour le rendre plus attractif et sécurisé en limitant les portions sur goudron ;

Itinéraires régionaux

Contexte

À ce jour, aucun itinéraire régional n'est proposé dans le canton de Fribourg. La création de tels itinéraires permettrait de renforcer l'attractivité et la visibilité de l'offre VTT cantonale. Par leur longueur et leur portée territoriale, les itinéraires régionaux offrent la possibilité de découvrir une région dans son ensemble, voire de parcourir le canton sur plusieurs jours, tout en privilégiant une pratique respectueuse du territoire. Ils répondent également aux attentes des pratiquant-e-s à la recherche de parcours plus exigeants ou de grandes randonnées itinérantes. En s'appuyant sur les différentes régions traversées et sur leurs offres touristiques et de services, ces itinéraires peuvent contribuer au développement économique et, plus largement, à l'attractivité du canton de Fribourg comme destination VTT.

Stratégie

Le développement de trois itinéraires est proposé dans ce Plan cantonal VTT.

Objectifs spécifiques

- ◆ Développer l'itinéraire le « Tour des Préalpes » reliant toutes les stations avec remontées mécaniques du canton ;
- ◆ Développer l'itinéraire le « Tour des Grands Lacs » faisant le tour du canton en passant par tous les districts ;
- ◆ Officialiser l'itinéraire de base de la course VTT BerGiBike passant par les sommets de la Berra et du Gibloux.

Itinéraires locaux

Contexte

Les itinéraires locaux constituent l'essentiel de l'offre VTT d'une région et d'un canton. De difficulté physique et technique variée, ils sont adaptés à la topographie du territoire ainsi qu'aux caractéristiques et aux besoins des régions et des localités qu'ils desservent. Ils permettent ainsi de proposer une offre diversifiée, adaptée aux différents profils de pratiquants, qu'ils soient issus de la population locale ou en séjour touristique.

La répartition d'itinéraires locaux sur l'ensemble du canton de Fribourg favorise une pratique de proximité pour la population résidente, avec des possibilités de parcours accessibles directement depuis les lieux de vie. Pour les visiteurs, ces itinéraires offrent également la possibilité de pratiquer le VTT au départ de leur lieu de séjour et de découvrir les différents territoires du canton.

Certains de ces itinéraires locaux sont repris sur la base des parcours empruntés pour des compétitions de VTT. Des adaptations de ces parcours sont cependant faites dans le cadre de leur officialisation. Ceci implique pour les organisateurs de compétitions de VTT dans le canton de Fribourg de continuer à faire les demandes d'autorisations en

bonne et due forme pour les parcours prévus pour le ou les jours de compétition. Ceux-ci peuvent donc différer en certains points des parcours officiels.

Stratégie

La définition des itinéraires locaux passe par une analyse des différentes régions constitutives du canton de Fribourg qui peuvent être associées à un découpage par district. Effectivement, chaque district dispose de spécificités qui lui sont propres et l'offre en itinéraires locaux développée les a prises en compte. Ces spécificités sont relatives notamment à la topographie variable dans chaque district, à la présence de points d'intérêt et d'éléments paysagers intéressants (Préalpes, forêt, lac). La présence de stations et de remontées mécaniques exerce également une influence dans le développement de l'offre, de même que la présence de clubs, associations et courses déjà établies dans certaines régions du canton.

Ainsi, les itinéraires locaux doivent être développés dans une logique de pouvoir offrir une expérience complète et diversifiée sur l'ensemble du canton, tant en termes de pratiques et de difficultés différentes que de publics cibles différents, avec une volonté également de pouvoir relier différents itinéraires entre eux sur plusieurs districts.

Les objectifs spécifiques des itinéraires locaux sont propres à chaque district.

A2. Renaturaliser les itinéraires non officiels

Contexte

La planification du réseau cantonal VTT permet de définir où il est possible de pratiquer le VTT mais aussi, là où sa pratique n'est pas ou plus possible. Effectivement, sans cadre clair à la pratique, les pratiquant-e-s circulent là où bon leur semble, créant parfois des situations de conflits d'usages et des problèmes de sécurité avec des piétons ou portant préjudice à la faune et à la flore en présence. Ainsi, il s'agira de cadrer la pratique afin de limiter l'activité là où elle est planifiée et de renaturaliser les tracés qui ne devraient plus être empruntés à l'avenir au travers de diverses mesures.

Stratégie

Des expériences vécues en Suisse et à l'étranger ont permis de constater que le fait de proposer des itinéraires VTT attractifs sur un territoire permettait de canaliser la grande majorité des pratiquant-e-s sur ces parcours. De ce fait, les vététistes sont beaucoup moins, voire plus du tout présents dans les zones où ils ne sont pas ou plus les bienvenus. En plus de proposer des parcours attractifs, le balisage systématique des itinéraires permettra de diriger les pratiquant-e-s sur ceux-ci.

Ces mesures permettront de libérer les zones où la pratique du VTT n'est pas ou plus adaptée et donc de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour permettre la renaturalisation du terrain. En effet, cela contribuera à canaliser les pratiquant-e-s puisque ces zones ne seront plus praticables.

Un accent devra être mis sur la sensibilisation aux enjeux environnementaux afin que les usager-ère-s puissent comprendre les raisons pour lesquelles ces parcours n'ont pas été conservés.

Cette campagne de sensibilisation (axe D), mise en place dès le début du projet, permet aussi d'éduquer les pratiquant-e-s aux règles et principes de base que l'on retrouve dans le code national VTT établi en 2022.

Objectifs spécifiques

- ◆ Canaliser les pratiquant-e-s avec l'officialisation d'itinéraires VTT attractifs et balisés ;
- ◆ Rendre à la nature ou, au besoin, renaturaliser les itinéraires où la pratique VTT n'est pas ou plus possible ;
- ◆ Développer une stratégie de communication pour sensibiliser aux enjeux de biodiversité liés à la pratique du VTT dans les forêts notamment.

A3. Développer les installations et pistes VTT

Contexte

Les installations et pistes VTT actuelles ne répondent pas encore aux attentes des pratiquant-e-s dans le sens où l'offre reste encore maigre, et ce malgré plusieurs projets fraîchement réalisés. Le développement est encore plutôt faible dans les stations avec remontées mécaniques et certaines installations (pumptrack, skillspark, ...) existantes sont à assainir ou à développer. L'intégration des installations et pistes VTT dans cette planification cantonale va permettre d'assurer un développement cohérent et complémentaire aux itinéraires VTT.

Stratégie

Le canton souhaite soutenir et encourager le développement d'installations pour VTT, notamment dans les pôles touristiques et les zones propices à l'activité. Des installations pour VTT dans ces secteurs contribueront à la démocratisation de la pratique et à l'amélioration des compétences des cyclistes. Cela permettra aussi de canaliser les adeptes de ce genre d'offre spécifique dans des zones adaptées puisque déjà dévolues à l'activité touristique dans les stations avec remontées mécaniques par exemple.

Une coordination au niveau cantonal doit permettre la mise en place d'installations et de pistes sûres et adaptées, mais aussi d'assurer une diversité dans l'offre et permettre une répartition équilibrée à l'échelle du canton. Il est non seulement nécessaire de considérer les intérêts de chaque région, mais aussi de répondre aux attentes des pratiquant-e-s et des différents publics cibles qu'ils constituent.

Des outils doivent être mis à disposition des porteurs de projets afin de faciliter leurs démarches et d'harmoniser l'offre à l'échelle du canton. Le réseau d'itinéraires VTT devra permettre d'accéder à ces installations et pistes spécifiques, d'où l'importance encore une fois d'un développement coordonné à tous les niveaux.

Objectifs spécifiques généraux

- ◆ Soutenir l'implantation d'installations et de pistes VTT dans chaque région et davantage encore dans les zones touristiques où les attentes sont plus importantes ;
- ◆ Localiser les projets d'installations et pistes pour VTT le long ou à proximité des itinéraires officiels VTT ;
- ◆ Établir une fiche technique pour la procédure.

A4. Développer les équipements VTT

Contexte

Pour proposer des itinéraires et des installations VTT de qualité, il est primordial de les équiper de manière adéquate. Passages de clôture adaptés, bornes de recharge pour E-VTT, stations de lavage pour vélos, supports à vélos et sets d'outillage de réparation font notamment partie de ces équipements nécessaires. En effet, proposer un itinéraire sur des chemins très attractifs ne suffira pas à satisfaire les pratiquant-e-s en l'absence d'équipements appropriés.

Stratégie

Mettre en place des équipements adéquats, faciles d'utilisation et avec un maximum d'uniformisation sur l'ensemble du territoire du canton de Fribourg doit permettre de contribuer largement à la réussite de l'expérience client durant son séjour.

La mise en place de ces équipements a pour objectif de favoriser de manière indéniable la qualité des services proposés par l'ensemble des acteurs et prestataires de services concernés par la pratique du VTT et dès lors de contribuer à leur essor économique. Leur implantation doit être définie en lien avec le réseau d'itinéraires, avec celui des transports publics et avec l'attractivité de l'offre en présence. Leur implantation sur d'autres sites secondaires permettrait de répondre directement aux attentes des prestataires concernés (cf. B. Conseiller et guider les partenaires impliqués).

Objectifs spécifiques

- ◆ Analyser, en fonction du réseau, les besoins d'installation ou d'assainissement des équipements nécessaires à la pratique.

Sur l'ensemble du canton : aux emplacements stratégiques sur les itinéraires VTT et notamment dans les chefs-lieux des 7 districts, les gares, les principaux sites touristiques, les stations avec remontées mécaniques et aux abords de certains hôtels, restaurants et buvettes d'alpages :

- ◆ Mettre en place des bornes de recharge avec une bonne répartition territoriale et en tenant compte notamment les différents points d'intérêts (restaurants, musées, etc.) ;
- ◆ Mettre en place des supports à vélos dans les différents points d'intérêts ;
- ◆ Mettre en place des stations de lavage au bas des stations avec remontées mécaniques et à proximité des centres multimodaux et des agglomérations ;
- ◆ Mettre en place des sets d'outillage au bas des stations avec remontées mécaniques et à proximité des centres multimodaux et des agglomérations.

A5. Définir un balisage et une signalétique propres à la pratique du VTT

Contexte

C'est un aspect très important du réseau d'itinéraires et des installations VTT. Il permet de guider les pratiquant-e-s sur les chemins officiels et de les canaliser de manière plus efficace. Dans le canton de Fribourg, où le réseau VTT officiel est quasiment inexistant, il contribuera aussi à faciliter la cohabitation entre usager-ère-s. L'absence de balisage VTT peut faire penser que la pratique n'y est pas possible ou, au contraire, autorisée partout, ce qui peut engendrer des conflits entre usager-ère-s. Y remédier contribuera grandement à informer les usager-ère-s que certains chemins sont à partager. De plus, le monitoring permettra d'avoir un retour d'expérience des usager-ère-s sur les conditions de cohabitation.

SuisseMobile a mis au point, pour les itinéraires qui sont actuellement répertoriés sur sa plateforme, un système de balisage et d'identification des itinéraires très efficace. Ce système basé sur la norme VSS SN 640 829a définit :

- ◆ La forme, la taille et la couleur de base des indicateurs ;
- ◆ Le pictogramme de mobilité et la couleur du champ de désignation concerné ;
- ◆ Un contenu du champ de désignation qui fait référence au type d'itinéraire dont il est question :
 - Le nom de l'itinéraire est dans tous les cas, accompagné de :
 - 1 chiffre : pour les itinéraires nationaux ;
 - 2 chiffres : pour les itinéraires régionaux ;
 - 3 chiffres : pour les itinéraires locaux ;
 - 1 éventuelle lettre ou autre symbole pour les itinéraires du réseau de base.



Différents exemples d'indicateurs VTT SuisseMobile [2], [3], [4], [5]

Stratégie

Afin de faciliter la cohabitation entre usager-ère-s et de veiller à la canalisation des pratiquant-e-s sur les itinéraires, il est nécessaire de baliser les itinéraires. Une collaboration avec SuisseMobile ainsi qu'une réflexion à l'échelle du canton de Fribourg ont permis de proposer un nouveau système de balisage pour le réseau de base.

Il est primordial que, sur le terrain, l'identification soit efficace, de façon à être facilement et rapidement reconnue. Il est en effet important que les utilisateurs et utilisatrices puissent s'orienter tout en roulant, d'un simple regard vers l'indicateur, ceci même à une vitesse qui pourrait être relativement élevée. Pour ce faire, il convient de mettre en place un système d'identification simple sur les indicateurs. Une coordination avec SuisseMobile permettra de référencer sur sa plateforme un nombre conséquent des itinéraires VTT du canton.

Les installations, et en particulier les pistes VTT, doivent disposer d'un système de balisage propre. Pour les pistes VTT, le concept de désignation récemment mis en place à l'échelle nationale doit être appliqué, notamment en ce qui concerne la classification des pistes selon cinq degrés de difficulté.

Objectifs spécifiques

- ◆ Assurer le balisage des itinéraires VTT des installations et des pistes VTT selon les systèmes d'identification existants à l'échelon national ;

-
- ◆ Assurer une coordination avec SuisseMobile pour le référencement sur sa plateforme des itinéraires VTT « best-of » et ultérieurement du réseau de base, mais aussi des installations et pistes VTT.

A6. Assurer l'entretien du réseau

Contexte

Officialiser des itinéraires et créer des infrastructures constituent une première étape. Coordonner et organiser leur entretien de manière efficace afin d'assurer la qualité du réseau d'itinéraires et des installations pour VTT sur le long terme est tout aussi important. La sécurité sur les itinéraires et les installations dépend également de leur entretien. De plus, un entretien approprié permet également d'assurer la pérennité des itinéraires et installations.

Selon les expériences d'autres destinations et les données récoltées auprès de constructeurs d'itinéraires VTT d'expérience et de SuisseMobile, les charges annuelles d'entretien se situent entre 5 et 8 % du montant investi lors de la réalisation, pour autant que celle-ci ait été réalisée de manière qualitative. Si ce n'est pas le cas, les frais d'entretien peuvent monter jusqu'à 20 à 25 % de l'investissement. Il vaut donc la peine de consacrer également davantage de temps et de moyens dans la planification et la construction d'un itinéraire ou d'une installation de qualité. Les investissements entrepris lors de la réalisation constituent ainsi également un levier permettant de contenir les futures charges d'entretien, la rentabilité n'en sera que meilleure et la durabilité plus grande.

Plusieurs facteurs interagissent et influencent les besoins en matière d'entretien. Dès lors, les charges induites diffèrent en fonction de la nature du terrain, de la déclivité, des conditions météorologiques, du type de pratique VTT auquel l'itinéraire est dévolu, de la fréquentation, etc. Il est donc difficile de faire une estimation uniforme des charges d'entretien pour l'ensemble du réseau cantonal VTT.

Stratégie

L'entretien des itinéraires, installations et pistes VTT et les charges qui en découlent doivent être gérés à deux niveaux. Premièrement, plusieurs facteurs vont permettre de contenir les charges d'entretien déjà au moment de la planification du réseau, de l'itinéraire de la piste ou de l'installation: il conviendra notamment de planifier méticuleusement l'itinéraire en fonction de sa typologie et des objectifs fixés, en fonction de la topographie car plus un chemin est pentu, plus son coût d'entretien sera élevé. Une attention particulière doit également être portée au choix des matériaux. Effectivement, dans une optique de durabilité des infrastructures, investir plus au début pour une bonne qualité de construction garantira des coûts d'entretien maîtrisés. Des facteurs annexes à l'itinéraire, comme la gestion de l'évacuation éventuelle des eaux (drainage), auront aussi une incidence sur les charges d'entretien.

Deuxièmement, pour assurer l'entretien et gagner en efficacité, une fois les itinéraires, pistes et installations réalisés, des outils d'accompagnement devront être mis en place. Ils doivent notamment permettre de signaler rapidement un problème sur un chemin, car plus rapide est l'intervention, plus facile est la remise en état.

Objectifs spécifiques

- ♦ Planifier judicieusement la réalisation des itinéraires, installations et pistes VTT pour l'obtention d'infrastructures durables et ne nécessitant des coûts d'entretien aussi limités que possible ;
- ♦ Mettre en place des outils pour assurer un contrôle et un entretien efficaces des itinéraires, pistes et installations VTT.

A7. Améliorer l'offre transports publics / remontées mécaniques

Contexte

Afin de faciliter l'accès aux itinéraires VTT tout en évitant une utilisation excessive de véhicules individuels motorisés, les pratiquant-e-s doivent être sensibilisés à l'impact de leurs déplacements et incités à utiliser les transports publics. Mais ce report modal n'est possible que si les vététistes ont la possibilité d'emprunter les transports publics (TP) avec leurs vélos.

Offrir un tel service dans le canton de Fribourg permettra de gagner en attractivité autant pour les entreprises de transport que pour les cyclistes. Tous les bus et les trains n'ont pas besoin d'être équipés de solutions pour assurer le transport des vélos, mais ils doivent l'être aux bons endroits et aux bons moments, tout en assurant une capacité d'accueil suffisante.

De même, les remontées mécaniques (RM) peuvent faciliter l'accès à certains itinéraires d'altitude pour autant que leurs installations soient adaptées au transport de vélos. Dans les Préalpes, la pratique du VTT s'étend en principe de début mai à la fin octobre, soit six mois par année au minimum : le potentiel pour les RM est donc très intéressant.

Stratégie

Pour améliorer l'accessibilité aux itinéraires et ainsi répondre aux attentes et besoins, les entreprises de transport et les stations avec RM doivent être intégrées au processus de développement du réseau VTT. Le départ d'itinéraires VTT depuis les zones à importante densité démographique doit figurer parmi les critères d'évaluation qui permettront de développer un réseau cohérent. Ainsi, il est nécessaire de collaborer entre prestataires « mobilité » afin de permettre aux usager-ère-s d'une part de pouvoir transporter leur vélo et d'autre part de voyager facilement (minimum de changements, temps de trajet raisonnable). Il est dès lors important de pouvoir bénéficier d'un réseau, d'infrastructures et de transports publics aussi adaptés que possible au réseau des itinéraires et installations pour VTT.

Objectifs spécifiques

- ◆ Prendre en compte la localisation des lignes et arrêts de transports publics stratégiques pour développer le réseau des itinéraires et installations spécifiques VTT ;
- ◆ Intégrer les prestataires de services de mobilité et les exploitants de remontées mécaniques pour améliorer le transport des vélos et l'accessibilité aux itinéraires et installations spécifiques VTT.

B. Conseiller et guider les partenaires impliqués

Contexte

Si chaque prestataire œuvre de manière indépendante en mettant en place des produits et services pour attirer sa clientèle VTT, les forces et les moyens seront dispersés et le résultat ne pourra pas être à la hauteur du potentiel du marché. Renforcer la coopération entre les régions et les prestataires est un objectif prioritaire.

Pour atteindre les différents publics cibles et répondre à leurs attentes, une communication et une qualité de prestations couplées à des services coordonnés sur l'ensemble du territoire cantonal deviennent primordiales.

Stratégie

Regrouper l'ensemble des acteurs et parties prenantes sous une même bannière (la destination VTT Fribourg) permettra de proposer une offre VTT complète, durable, responsable et coordonnée sur l'ensemble du territoire fribourgeois. Ainsi, une communauté d'intérêts a vu le jour à partir de l'année 2022 et en juin 2024, elle a pris la forme d'une association : *Fribourg Bike Friendly*. Cette association regroupe des acteurs privés et publics, principalement les associations faîtières concernées, mais aussi des associations et des sociétés privées.



Figure 6. Schéma de la chaîne des services (UFT)

La liste des membres de cette association n'est pas fermée, mais est amenée à évoluer en fonction du développement de l'activité et des besoins.

L'association est soutenue par la Promotion économique du canton de Fribourg et chapeautée par un pôle de compétences constitué par Innoreg et l'UFT. Ce pôle de compétences est spécialisé dans le développement économique et touristique en général ainsi que dans celui du VTT et du cyclotourisme en particulier.

Ce pôle de compétences permet d'avoir une vision complète de la destination VTT et de son offre. Les objectifs spécifiques illustrent le rôle de l'association *Fribourg Bike Friendly*.

Objectifs spécifiques

- ◆ Conseiller et accompagner les prestataires dans le développement des prestations et services ;
- ◆ Coordonner et harmoniser le développement sur l'ensemble du canton ;
- ◆ Orienter le développement en fonction de l'évolution du marché ;
- ◆ Mettre en commun les prestations et produits proposés et en assurer la promotion ;
- ◆ Assurer la communication de la destination dans son ensemble ainsi que des produits proposés.

C. Promouvoir l'offre VTT

Contexte

En développant un réseau d'itinéraires et d'installations VTT, l'objectif est de créer des prestations adaptées pour les pratiquant-e-s et de la valeur ajoutée pour l'ensemble des prestataires de service concernés de près ou de loin par la pratique du VTT. Il s'agira de compléter et de valoriser cette chaîne de prestations nécessaires aux pratiquant-e-s pour proposer une expérience VTT réussie. Les différents produits et services annexes développés autour du VTT pourront prendre la forme de produits d'appel, de forfaits, d'offres personnalisées par exemple.

Ainsi, il est important de communiquer sur cette nouvelle planification cantonale VTT et de promouvoir la pratique pour développer son attractivité et contribuer à sa commercialisation. Pour favoriser cela, l'État devra soutenir et offrir les conditions-cadres nécessaires.

Stratégie

La promotion de l'offre VTT passe par deux axes principaux : une plateforme digitale d'informations et l'organisation d'une manifestation phare.

Un site internet dédié au VTT, coordonné par l'UFT, constitue un outil de communication et de promotion adapté pour valoriser l'offre VTT cantonale. Dans la phase actuelle du projet, le site www.bikeinfr25.ch présente principalement le projet, ses réalisations ainsi que les actions de sensibilisation menées depuis son lancement.

À terme, une fois le réseau cantonal d'itinéraires VTT constitué et l'offre structurée, ce site a vocation à évoluer vers une plateforme de promotion et de mise en valeur de l'offre VTT. Pour assurer sa pertinence et son utilisation, il devra apporter une réelle plus-value en centralisant les informations relatives aux itinéraires, pistes et installations officiels, aux équipements disponibles et à leur accessibilité, notamment en transports publics. Il pourra également intégrer des fonctionnalités facilitant la préparation et l'organisation des séjours, telles que la réservation d'hébergements et la recherche de prestations de restauration.

Le développement de cette plateforme vise ainsi à centraliser l'information et à faciliter l'accès à l'ensemble de l'offre VTT cantonale. Elle constituera un point de référence tant pour les pratiquants locaux et les visiteurs que pour les prestataires touristiques et les autres acteurs concernés, tout en contribuant à la visibilité et à la promotion de la destination VTT fribourgeoise.

En parallèle, la communication auprès des régions, communes et acteurs politiques reste nécessaire afin de les sensibiliser à l'activité du VTT, à l'importance de son développement et de leur expliciter le rôle et les responsabilités de chacun. Par la suite, la communication pourra s'étendre à tous types de canaux de communication jugés pertinents (réseaux sociaux, ambassadeurs, etc.) ou au travers du développement d'une marque pour la destination VTT Fribourg.

Hormis quelques épreuves de Cross-Country et de Downhill, le canton de Fribourg ne dispose pas d'événements majeurs récurrents. L'organisation d'un nouvel événement récurrent d'importance nationale ou internationale permettrait de mettre en avant le canton comme destination phare pour la pratique du VTT. Pour assurer la promotion, le choix du type d'événement doit être judicieux en reflétant les valeurs et l'offre disponible dans le canton tout en bénéficiant d'une bonne couverture médiatique.

Pour mettre sur pied de tels événements et en assurer la pérennité, il est nécessaire de mettre en place un comité d'organisation professionnel.

Objectifs spécifiques

- ◆ Développer un site internet dédié pour l'organisation et la promotion du VTT permettant la commercialisation de l'activité ;
- ◆ Réaliser des séances d'information à la population, aux communes et régions ;

-
- ◆ Étudier la possibilité de développer une marque pour la destination VTT Fribourg et d'étendre la stratégie de communication à d'autres canaux ;
 - ◆ Étudier les possibilités de développer dans le canton une course de VTT, un événement populaire ou de grande envergure ;
 - ◆ Constituer un comité d'organisation professionnel pour la concrétisation d'un événement récurrent.

D. Sensibiliser les publics cibles

Contexte

Les vététistes n'ont pas attendu la mise en place de parcours officiels VTT pour pratiquer leur activité, ce qui peut provoquer des conflits de cohabitation entre usager-ère-s, voire des problèmes de sécurité. Des préjudices à la faune et à la flore peuvent également survenir. Avec la planification cantonale VTT, le cadre est donné à la pratique et les itinéraires officialisés offriront un terrain de jeu attractif et légal aux vététistes, ce qui permettra d'améliorer la situation. Cependant, pour le développement d'un réseau et de prestations VTT s'inscrivant dans la durée dans le canton de Fribourg, un important travail de sensibilisation auprès des vététistes ainsi que des autres usager-ère-s est nécessaire. Il sera soutenu par un monitoring visant notamment à disposer d'un retour des expériences des usager-ère-s (randonneur-euse-s, vététistes, usager-ère-s agricoles, etc.).

Effectivement, il est primordial de communiquer les bonnes pratiques en matière de préservation de l'environnement, de cohabitation entre usager-ère-s (vététistes et randonneur-euse-s) et de respect des principales règles de comportement. Pour ce faire, il est nécessaire de mener des actions ciblées.

Inculquer aux vététistes les règles en matière de pratique de l'activité, qu'elles soient nouvelles ou déjà existantes, est un processus continu. Plus rapidement le processus sera lancé, plus vite les résultats se feront sentir. Ainsi, de premières actions de sensibilisation ont déjà été entreprises dès le début du projet et doivent continuer d'être menées. Un slogan a notamment été créé pour inciter au respect (ci-contre).



Figure 7. Logo « Tout terrain, pas tout permis (UFT) »

Stratégie

Afin d'avoir une pratique du VTT adaptée et respectueuse, la sensibilisation des publics cibles doit être faite au travers d'actions ciblées qui assurent une communication efficace des règles en la matière. Cette communication propre à la thématique de sensibilisation doit être intégrée à la stratégie de communication 360° (cf. axe C) et se faire à plusieurs niveaux : sur le site internet dédié, sur les réseaux sociaux et principalement sur les itinéraires et installations spécifiques VTT.

Cette sensibilisation, au travers des divers moyens qui seront mis en place, est un effort qui devra s'inscrire sur le long terme et ne pourra s'atténuer que lorsque les résultats en matière de cohabitation et de respect des différentes règles établies seront probants. La sensibilisation devra être réfléchie et adaptée en fonction des besoins, qui seront certainement différents d'une région à l'autre, d'un public cible à l'autre et qui vont évoluer dans le temps.

Objectifs spécifiques

- ◆ Assurer la cohabitation, le respect et la sécurité en développant et en communiquant une réglementation destinée aux pratiquant-e-s ;
- ◆ Mettre en place de la signalétique d'information et de sensibilisation complémentaire au balisage sur les itinéraires VTT ainsi que dans des endroits stratégiques (gares, chefs-lieux, départs et arrivées des RM, etc.) ;
- ◆ Communiquer les 6 règles de base pour vététistes du code national VTT;
- ◆ Réaliser et diffuser des capsules vidéo, traitant de sujets importants liés au respect ;
- ◆ Aller à la rencontre des pratiquant-e-s et de la population avec des messages et produits adaptés à un large public.

3 Volet opérationnel

Le volet opérationnel décrit les modalités de mise en œuvre des objectifs spécifiques détaillés dans chaque objectif général de l'axe prioritaire A. *Réseau : un réseau VTT officiel*. En effet, seul cet axe fait l'objet de mesures puisque la stratégie et les objectifs spécifiques des trois autres axes prioritaires, B., C. et D., n'appellent pas de mesures spécifiques. Il en va de même pour les objectifs généraux A6. Assurer l'entretien du réseau et A7. Améliorer l'offre transports publics / remontées mécaniques, qui ne sont, de ce fait, pas traités dans le volet opérationnel.

Chacun des objectifs généraux fait l'objet d'une courte description et est suivi des modalités de mise en œuvre avec la précision des organes responsables et des instances concernées.

A1. Officialiser le réseau d'itinéraires VTT

Description

Les itinéraires VTT sont pour la grande majorité déjà existants et praticables. Avec l'approbation du Plan cantonal VTT, ils acquièrent un statut officiel. Toutefois, quelques rares tronçons encore impraticables feront l'objet d'une procédure PIM (plan d'infrastructure de mobilité) ultérieure pour leur mise en œuvre.

Mise en œuvre

- ◆ Approuver le plan du réseau des itinéraires VTT pour officialiser le réseau d'itinéraires VTT.
 - Instance concernée : DIME
- ◆ Déposer les PIM pour les tronçons non praticables.
 - Instances concernées : UFT (organe responsable), Communes
- ◆ Pour tout nouvel itinéraire ou toute nouvelle piste VTT ne figurant pas au Plan cantonal VTT : élaborer un PIM et adapter le Plan cantonal en cas de préavis favorable des services cantonaux.
 - Instances concernées : UFT (organe responsable), Communes

A2. Renaturaliser les itinéraires non officiels

Description

L'officialisation des itinéraires VTT et par extension leur balisage permet de canaliser les pratiquant-e-s. Les itinéraires non officiels se retrouvent ainsi moins fréquentés et la nature pourra reprendre ses droits. Cependant, il s'agit de s'assurer que cette renaturalisation se concrétise bel et bien et que les infrastructures qui ont pu être mises en place soient retirées.

Mise en œuvre

- ◆ Réaliser un monitoring pour assurer un suivi ;
- ◆ Définir une stratégie identifiant les itinéraires non officialisés à renaturer, en tenant compte des réseaux de mobilité et politiques connexes ;
- ◆ Établir un plan d'action comprenant notamment des mesures de renaturation, de retrait des infrastructures, etc.
 - Instances concernées : SFN (organe responsable), UFT, Communes

A3. Développer les installations et pistes VTT

Description

En ce qui concerne les installations et pistes VTT, la stratégie cantonale identifie les besoins d'implantation des différentes installations et pistes VTT dans chaque région et dans les zones touristiques du canton. Cette stratégie se veut complète et coordonnée à l'échelle cantonale et sa concrétisation dépend des initiatives privées et communales.

Mise en œuvre

- ◆ Assurer le suivi du développement des installations et pistes VTT afin de garantir une offre complémentaire et coordonnée à l'échelle du canton.
 - Instance(s) concernée(s) : UFT (organe responsable), Communes et/ou tiers porteurs de projet
- ◆ Pour toute installation, piste : constituer un dossier de demande de permis de construire.
 - Instance(s) concernée(s) : Communes (organe responsable) et/ou tiers porteurs de projet

A4. Développer les équipements VTT

Description

La stratégie démontre à quel point il est primordial d'avoir des équipements adaptés sur les itinéraires et installations VTT afin de garantir la qualité de l'offre. Ces équipements, judicieusement localisés, sont mis en place par les Communes et/ou tiers porteurs de projet avec l'appui de l'UFT et de l'association *Fribourg Bike Friendly*, qui jouent un rôle d'incitation et de soutien.

Mise en œuvre

- ◆ Encourager la mise en place des équipements VTT, au travers de mesures spécifiques (guide des bonnes pratiques, catalogue d'équipements à prix préférentiels, etc.).
 - Instance(s) concernée(s) : UFT (organe responsable), Association *Fribourg Bike Friendly*

A5. Définir un balisage et une signalétique propres à la pratique du VTT

Description

Le balisage des itinéraires selon le système VTT est assuré par l'UFT pour la pose des indicateurs et par les communes pour le reste. Il sera accompagné par un monitoring qui permettra notamment de disposer d'un retour d'expérience direct des usager-ère-s (randonneur-euse-s, vététistes, usager-ère-s agricoles, etc.). Ce retour sera utile pour affiner le balisage des réseaux et la sensibilisation (axe stratégique D).

Mise en œuvre

- ◆ Poser le balisage des itinéraires et installations VTT officialisés selon le système d'identification ;
- ◆ Assurer le suivi de la pratique du VTT.
 - Instance(s) concernée(s) : UFT (organe responsable), Communes

Approbation

Mis à l'enquête publique par parution dans la Feuille officielle n° _____ du : _____

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

Le : _____

Jean-François Steiert

Conseiller d'État, Directeur

Annexes

1. Plan du réseau cantonal VTT

