



**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service du développement territorial

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Raumentwicklung

Directive technique

Itinéraires de mobilité de loisirs

Octobre 2018



Avenue du Midi 18, 1951 Sion
Tél. 027 606 32 51-50 · Fax 027 606 32 54 · e-mail : SDT-DRE@admin.vs.ch

Sommaire

I. Itinéraires de mobilité de loisirs - Définition	4
II. Planification	5
III. Constitution du dossier technique	7
1. Modifications sans constructions	7
2. Modifications avec constructions	8
3. Constructions relatives à un itinéraire sans modification du tracé lui-même	9
4. Données SIG	9
IV. Procédures et autorisations	10
1. Approbation / Modification	10
2. Autorisations forestières	10
V. Signalisation	11
VI. Classement cantonal des itinéraires de randonnée pédestre	12
VII. Subventionnement	13
VIII. Cohabitation sur les itinéraires de mobilité de loisirs	13
1. Champ d'application	13
2. Principes	13
IX. Documents	15
X. Bases légales / Normes	16
XI. Instances responsables / Contacts	17
XII. Aperçu des phases de planification et d'approbation	18

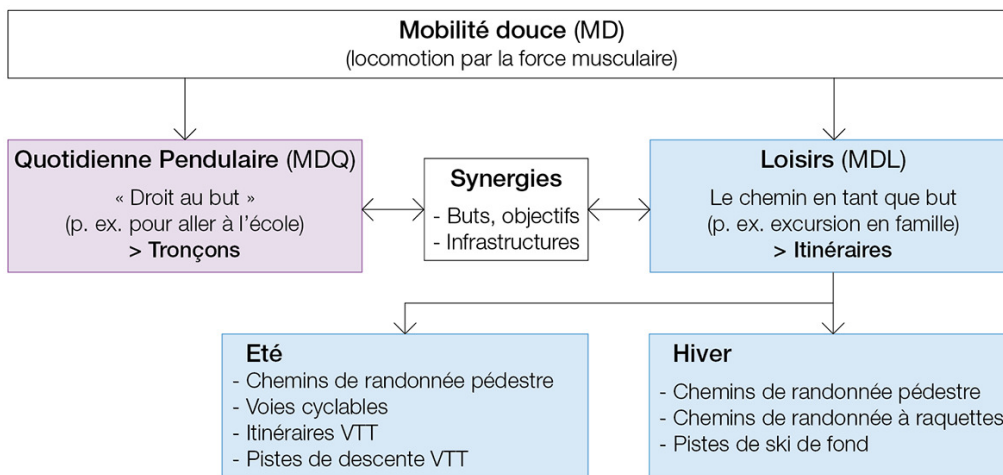
Le présent document a pour but de fournir toute explication utile pour une mise en oeuvre adéquate de la législation sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML/RIML). Il vise aussi à mettre en garde sur les éléments essentiels à prendre en considération lors de la procédure de planification et d’approbation des itinéraires de mobilité de loisirs.

Ce document est téléchargeable sur www.vs.ch/web/sdt/itineraire-de-mobilite-et-de-loisirs.

La législation sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML/RIML), entrée en vigueur le 1er janvier 2012, **visé à assurer l’aménagement, la signalisation, l’entretien et la conservation des itinéraires de mobilité de loisirs (liste des itinéraires définie à l’art. 2 al. 3 LIML) et ouvrages ainsi qu’à fixer les principes de subventionnement.** A cet effet, compétence a été donnée au service en charge de l’aménagement du territoire d’élaborer les conceptions directrices et d’établir la planification en collaboration avec les autres services concernés (art. 3 LIML). La présente Directive technique répond à cette exigence légale.

I. Itinéraires de mobilité de loisirs - Définition

La mobilité douce de loisirs (MDL) se compose des déplacements par la force musculaire à vocation de détente, de sport ou de loisirs (cf. schéma ci-dessous). Même si plusieurs critères de base importants (p.ex. sécurité, confort, continuité) leur sont communs, cette mobilité doit être distinguée de la mobilité dite « quotidienne » ou « pendulaire » (MDQ), dont l’objectif est plutôt de se rendre d’un point A à un point B de la manière la plus directe et rapide possible, et pour laquelle l’efficacité prime sur le plaisir, l’expérience, la qualité des paysages traversés et la tranquillité.



Bon à savoir : les pistes de descente VTT, vu notamment les infrastructures à mettre en place et/ou leur impact sur le territoire et l’environnement, se distinguent des itinéraires VTT. Un degré de détail plus important est ainsi requis dans le dossier technique (cf. chapitre « Constitution du dossier technique »).

Bon à savoir : les itinéraires de mobilité de loisirs homologués répondent à une logique de planification. C’est ainsi que les sentiers thématiques ou les parcours Vita, par exemple, ne doivent pas systématiquement être intégrés dans le dossier d’homologation.

La LIML n'englobe pas les chemins de randonnée alpine, les itinéraires à ski, les pistes de luge, les pistes de trottinette, ni les chemins pour piétons communaux. Dans certains cas et en accord avec les services compétents, des mesures de planification (adaptation du plan d'affectation des zones et/ou du règlement communal des constructions et des zones) peuvent être entreprises pour les pistes concentrées dans un secteur parfaitement déterminé (p. ex. bikeparks¹, rollerparks, pistes de cross, larges pistes de ski de fond, pistes enneigées techniquement).

D'autres types de mobilité peuvent par contre être amenés à entrer dans le champ d'application de la LIML. Les différents services compétents analyseront les demandes communales au cas par cas.

II. Planification

La phase de planification est indispensable dans la conception de réseaux et itinéraires de MDL de qualité. Elle définit le point de départ, la destination et les destinations intermédiaires des itinéraires ainsi que leur tracé, et structure l'ensemble des itinéraires en un réseau cohérent. Il est important de mettre en place des réseaux et itinéraires bien structurés, attrayants et sûrs, coordonnés avec les autres formes d'utilisation de l'espace ainsi qu'avec les intérêts de la faune, de la nature, du paysage, de l'agriculture et de l'environnement. Un défi important consiste également à éviter les conflits et surtout à identifier et mettre en valeur les potentiels de synergies entre MDQ et MDL en coordonnant les stratégies et planifications correspondantes. Finalement, un soin particulier doit être mis dans l'entretien, le balisage et le maintien d'un revêtement approprié, afin de garantir à long terme les atouts des itinéraires existants. Dans ce sens, le Plan directeur cantonal, en particulier la fiche de coordination B.6 « Mobilité douce de loisirs (MDL) », fixe différents principes liants pour les autorités.

Bon à savoir : le but de la planification est de coordonner les différents intérêts en présence et non de les exclure. Ainsi par exemple, des districts francs fédéraux, des zones de tranquillité de la faune homologuées ou des zones alluviales peuvent être traversées par des sentiers à raquettes, mais sous certaines conditions à respecter.

Les itinéraires de mobilité de loisirs sont en premier lieu liés à la détente. L'accent doit donc être mis avant tout sur la sécurité ainsi que sur la variété et la qualité du tracé, notamment à travers des détours et dénivellations adaptés. Les itinéraires monotones sont à éviter, la priorité devant toutefois être mise sur des tracés directs et logiques. La qualité de l'environnement traversé doit également constituer un objectif central de planification, notamment en reliant de manière judicieuse des paysages attrayants et des curiosités touristiques. Dans la mesure du possible, lors de la réalisation de nouveaux itinéraires, il est important de chercher à éviter de devoir mettre en place, outre le balisage, une infrastructure (constructions et installations) supplémentaire. L'infrastructure existante (p. ex. ponts) doit être examinée et dans la mesure du possible utilisée. Des compléments d'infrastructure doivent rester exceptionnels et faire l'objet d'un dossier spécifique (cf. chapitre « Constitution du dossier technique »).

¹ Selon définition de la brochure technique « Skateparks et bike parks » du bpa, voir ch. IX « Documents »

Bon à savoir : afin de juger si la cohabitation (coexistence) entre les différents types de mobilité de loisirs est possible, chaque situation doit être évaluée au cas par cas, notamment à travers les critères suivants : fréquentation, largeur, pente, visibilité, topographie, utilisation dans un sens/les deux sens, revêtement, aménagement, etc. En cas de superposition de deux itinéraires, ces éléments devront être traités dans le rapport technique (mesures organisationnelles et constructives détaillées, signalisation et balisage des itinéraires). Il en va de même pour les croisements (pour plus de détails, cf. chapitres « Cohabitation sur les itinéraires de mobilité de loisirs » et « Documents »).

Concernant la coordination avec les autres activités et intérêts ayant des effets sur l'organisation du territoire, les principes du Plan directeur cantonal leur sont spécifiquement consacrés. Ainsi, les intérêts notamment de l'agriculture (surfaces d'assolement, zones agricoles, bisses, meunières, etc.), de la faune (districts francs fédéraux et cantonaux, zones de refuge/tranquillité pour la faune, etc.), de l'environnement (cours d'eau et espace réservé aux eaux, zones de protection des eaux et des sources, etc.), de la nature et du paysage (aire forestière, zones de protection de la nature et du paysage, inventaires fédéraux (IFP, IVS, PPS, zones alluviales, etc.)) ainsi que les dangers naturels doivent être pris en compte lors de la planification de tout itinéraire de mobilité de loisirs.

Pour les itinéraires hivernaux, il est important de prendre également en compte différents aspects plus spécifiques, notamment concernant les dangers naturels, la faune et la forêt, en coordination avec le Service de la chasse, de la pêche et de la faune (SCPF) et le Service des forêts, des cours d'eau et du paysage (SFCEP).

De nombreux documents, normes et recommandations aident à planifier au mieux les différents réseaux (cf. chapitre « Documents »). Il est également conseillé de collaborer dès le début du projet avec le Service du développement territorial (SDT), notamment afin d'éviter des blocages plus tard dans la procédure (cf. chapitre « Aperçu des phases de planification et d'approbation »). Avant la mise à l'enquête publique, il est fortement recommandé de soumettre le dossier au Service administratif et juridique du Département de la mobilité du territoire et de l'environnement (SAJMTE) pour examen des aspects formels.

Bon à savoir : une planification et une conception à plus large échelle (communale voire intercommunale) permet une meilleure vision globale et donc une optimisation de tous les réseaux et une baisse des coûts d'études et de réalisation. Il est également utile de planifier simultanément les différents types de mobilité, selon qu'ils soient d'été ou d'hiver.

Bon à savoir : une planification globale communale ou intercommunale est fortement recommandée afin de pouvoir trouver des synergies avec d'autres types d'itinéraires et offres touristiques existantes. Lors de la planification d'un réseau d'itinéraires VTT, il est par exemple utile d'analyser la densité du réseau de randonnée pédestre pour, au besoin, transférer certains itinéraires pédestre en itinéraires VTT et ainsi répondre à la demande actuelle en singletrails.

III. Constitution du dossier technique

Les documents nécessaires à l'approbation de nouveaux itinéraires de mobilité de loisirs et des éventuels ouvrages y relatifs sont décrits aux articles 6 et 7 du RIML. Le SAJMTE donne son accord sur les aspects formels du dossier avant sa mise à l'enquête publique.

1. Modifications sans constructions

Les documents nécessaires à l'approbation des nouveaux itinéraires de mobilité de loisirs ou de leurs modifications sont (art. 6 RIML) :

- 1) **Un plan de situation au 1:25'000.** Ce document est principalement destiné à représenter les conflits et synergies éventuels entre types de mobilités (croisement d'un chemin pédestre avec une piste de descente VTT par exemple) et ne doit donc représenter que les itinéraires sur un fond cartographique. Il fait partie intégrante du dossier mais n'est pas homologué au même titre que les plans détaillés. Lorsqu'un seul type de mobilité est concerné et qu'aucun autre type de mobilité n'a encore été approuvé/reconnu au sens de la LIML, ce plan n'est pas requis. Les itinéraires d'été et d'hiver (cf. schéma page 4) doivent être représentés sur des plans différents. A des fins de lisibilité, une échelle plus précise peut être utilisée.
- 2) **Deux plans des itinéraires au 1:10'000, à savoir le plan des itinéraires avec les modifications et le nouveau plan des itinéraires après modifications.** Ces deux plans détaillés par types de mobilité constituent le cœur du dossier. Ils représentent les ajouts/suppressions de tronçons, ainsi que la situation après modifications. Les règles graphiques développées en lien avec les chemins pédestres ont été reprises et adaptées. Elles sont représentées dans le document « Légendes-types » (cf. chapitre « Documents »).
- 3) En cas de contestation de certains tronçons avant ou après la mise à l'enquête publique, le canton pourra exiger de la commune requérante concernée qu'elle établisse, à titre complémentaire, les parties de plan nécessaires à l'échelle entre 1:500 et 1:2'000, selon les cas.
- 4) Un **rapport technique**. Ce document doit faire partie de chaque dossier de mise à l'enquête publique. Il comporte une description des modifications et leur justification (selon les cas, possibilité d'utiliser le rapport simplifié, cf. chapitre « Documents »). En fonction de la situation, le dossier comprend également un plan des contraintes, lequel donne notamment des indications sur :
 - › Impact sur l'**aménagement du territoire**
 - › Impact sur l'**environnement, la forêt, la nature et le paysage**
 - › Impact sur la **faune**
 - › Risques liés aux **dangers naturels**
 - › Conflits avec d'**autres types de mobilité** de loisirs/moyens de transport (trafic routier, trafic forestier et agricole, etc.)
 - › Conflits avec des **pistes de ski et de luge**

Bon à savoir : selon les cas, un rapport simplifié (cf. chapitre « Documents ») peut être utilisé, pour autant qu'aucune mesure constructive ne soit prévue et qu'aucun conflit avec les dangers naturels et les zones de protection n'ait été identifié.

- 5) **Pour les itinéraires de randonnée hivernale à pied et à raquettes ainsi que les pistes de ski de fond**, un degré de détail plus important est requis. En plus des informations mentionnées ci-dessus, le dossier comprendra les éléments suivants :
- › Informations sur les buts, types et intensités d'utilisation
 - › Identification et gestion des conflits et synergies avec d'autres activités sportives
 - › Explications des mesures et moyens éventuels de sécurisation du tronçon lors de traversées de zones de danger (p. ex. zones de danger d'avalanches), le cas échéant à travers un concept de sécurité global
 - › Description des mesures et moyens organisationnels en cas de fermeture de tronçons
 - › Entretien des itinéraires
 - › Démonstration de la conformité avec toute Décision du CE concernant les zones de tranquillité homologuées pour la faune ou d'autres zones de protection (districts francs fédéraux, etc.)

Bon à savoir : dans la phase de préparation du dossier, il est conseillé de se coordonner, notamment, avec le SFCEP, le SCPF, le SDM, le SEN et le SCA. Ces services pourront par exemple indiquer la nécessité ou non de joindre une notice d'impact sur l'environnement (éventuellement avec carte des contraintes ou un rapport spécifique) au dossier.

Bon à savoir : pour les itinéraires cyclo-sportifs empruntant des routes homologuées, ouvertes au trafic, asphaltées et ne nécessitant aucune mesure constructive au sens de l'art. 7 RIML, se référer à la « Recommandation itinéraires cyclo-sportifs » mentionnée sous « Documentation ».

2. Modifications avec constructions

Les **documents supplémentaires** nécessaires à l'approbation des nouveaux itinéraires de mobilité de loisirs ou de leurs modifications **lorsque des ouvrages (construction de nouveaux tronçons, passerelles, ponts, etc.) sont prévus** (sur la notion d'ouvrage, cf. art. 7 al. 1 RIML) sont :

- 1) **Rapport technique complété.** Il doit notamment expliciter le type d'ouvrage prévu, sa justification, ses effets sur l'aménagement du territoire et l'environnement, les conflits éventuels avec d'autres ouvrages (canalisations, etc.) et les coûts de construction y relatifs (cf. art. 7 al. 3 let. d RIML).
- 2) **Plan de situation à l'échelle 1:25'000** avec indication de l'ouvrage prévu.
- 3) **Plan de construction détaillé** de l'ouvrage à l'échelle 1:1'000 (év. 1:2'000).
- 4) En principe, au moins **trois différents profils-type en travers.**
- 5) Un **accord signé** des **propriétaires fonciers** concernés.

Ces documents sont nécessaires pour chaque ouvrage prévu.

Pour les itinéraires de pistes pour VTT de descente (y.c. flowtrails), le dossier comprendra les éléments suivants :

- › Justification du besoin
- › Informations sur les buts, types et intensités d'utilisation
- › Identification et gestion des conflits avec d'autres activités sportives
- › Accord signé des propriétaires fonciers concernés
- › Entretien de la piste et éventuelle déconstruction de celle-ci

Bon à savoir : lors de croisements ou de situations de cohabitation qui nécessitent des mesures organisationnelles (p. ex. signalisation), le rapport technique doit également montrer la manière dont ces mesures seront mises en place.

Bon à savoir : contrairement aux ouvrages liés directement aux itinéraires de mobilité de loisirs et entrant dans le cadre de la LIML, les autres éléments constructifs non liés aux itinéraires (p. ex. installations didactiques et thématiques) doivent faire l'objet d'une autorisation de construire délivrée par la Commission cantonale des constructions (CCC).

En principe, pour les installations annexes et les pistes concentrées dans un secteur parfaitement déterminé (p. ex. bikeparks, larges pistes de ski de fond, pistes enneigées techniquement), non soumises à la LIML, des mesures de planification doivent être prises (adaptation du plan d'affectation des zones et/ou du règlement communal des constructions et des zones).

3. Constructions relatives à un itinéraire sans modification du tracé lui-même

Les documents nécessaires ici sont uniquement ceux de l'art. 7 al. 3 RIML ainsi qu'un accord signé des propriétaires fonciers concernés.

4. Données SIG

Les **données SIG doivent respecter le modèle de données** mis en place par le CCGeo et le SDT, en collaboration avec les services cantonaux concernés. Ce document ainsi qu'un catalogue d'objets sont disponibles sur le site internet du SDT. Afin de faciliter le travail de conception/modification d'itinéraires, le CCGeo met à disposition des communes et de leurs mandataires une geodatabase et les différentes couches utiles à leur travail (chemins homologués, zones d'affectation, etc.). Une fois leur travail effectué, les communes fournissent les données numériques au SDT, afin qu'elles puissent être intégrées à la base de données cantonale.

Bon à savoir : Même si les données SIG sont transmises, les plans papier sont toutefois nécessaires, notamment pour les consultations, l'approbation par le CE, et les éventuels recours.

Bon à savoir : toutes les demandes de données SIG doivent être adressées directement au CCGeo.

IV. Procédures et autorisations

1. Approbation / Modification

Tout nouvel itinéraire entrant dans le champ d'application de la LIML doit faire l'objet d'une procédure d'approbation via cette loi. On entend par « nouvel itinéraire » tout itinéraire nouvellement construit ou balisé et/ou dont la promotion est faite par la commune ou par un organe délégué par celle-ci. Il est recommandé que seuls les itinéraires approuvés ou reconnus selon la LIML fassent l'objet de communication touristique (promotion, cartes touristiques, etc.).

La législation sur les itinéraires de mobilité de loisirs énonce différents types de modifications des itinéraires, en fonction de leur importance (art. 5 LIML et RIML) :

- 1) **Modification « importante » d'itinéraire (art. 5 LIML)** : la procédure ordinaire s'applique.
- 2) **Projet de peu d'importance ou modifications mineures (p.ex. travail manuel sans machines, pas de dynamitage, pas de déplacement de terrain), mais qui impliquent une correction des plans (art. 5 al. 4 LIML)** : la procédure ordinaire s'applique, sauf lorsqu'il s'agit de projets de peu d'importance ou de modifications mineures et si les propriétaires intéressés ont donné leur accord par écrit, ou si l'occasion leur a été donnée d'en prendre connaissance et d'y faire opposition.
- 3) **Modifications mineures qui n'impliquent pas de corrections des plans des itinéraires ni constructions d'ouvrages** : au sens de l'art. 5 al. 1 RIML, aucune procédure d'approbation des plans par le Conseil d'Etat n'est nécessaire. Le SDT est compétent et demande de fournir :
 - › Demande justifiée de la commune
 - › Plan de situation avec ancien et nouveau tracé
 - › Extrait valable du Registre foncier ou du cadastre avec mention des servitudes et des restrictions de droit public si nécessaire
 - › Accord signé des propriétaires fonciers concernés

2. Autorisations forestières

En fonction du type de mobilité, une autorisation forestière peut être demandée. Lors de l'élaboration du projet, il est fortement conseillé de contacter l'arrondissement forestier concerné si le nouvel itinéraire touche à l'aire forestière.

Les nouveaux itinéraires VTT et pistes pour VTT de descente doivent être, si possible, planifiés sur les infrastructures existantes (routes, chemins, pistes de ski, etc.). Dans l'aire forestière, les espaces ouverts, les zones de protection et milieux naturels dignes de protection doivent, en principe, être évités.

Plusieurs cas doivent être distingués :

- 1) Les **pistes pour VTT de descente (y.c. flowtrails)** nécessitent, en principe, une autorisation de défrichement, quelle que soit leur largeur ou leur longueur en forêt (Arrêt du Tribunal cantonal Downhill-Trail Saas Fee du 22.12.2010).
- 2) Les **itinéraires existants (chemins de randonnée pédestre estivale ou hivernale, itinéraires VTT, etc.)** ne nécessitent aucune autorisation forestière, pour autant qu'ils répondent à l'un des critères suivants :
 - › existence depuis plus de 30 ans, ou

- › font partie du réseau principal ou secondaire (dans l'hypothèse où ils ont fait l'objet d'une procédure particulière selon la législation spéciale, pour autant qu'une enquête publique des plans et la possibilité de former opposition ait été prévue)

3) **Les nouveaux itinéraires de mobilité de loisirs ne répondant pas aux critères mentionnés à l'alinéa précédent ou les itinéraires existants sujets à des modifications constructives** (nouveau revêtement, élargissement d'un tronçon, etc.) nécessitent soit l'octroi d'une autorisation forestière d'exploitation préjudiciable (art. 27 LcFDN), soit l'octroi d'un défrichement (art. 14 LcFDN). Les extensions/adaptations ponctuelles (p.ex. virages) n'induisent en principe pas de procédure particulière. En principe, et sous réserve de circonstances particulières, les critères suivants sont applicables :

- › **Itinéraires de mobilité de loisirs** (y.c. itinéraires VTT) : la largeur des pistes nécessite une autorisation d'exploitation préjudiciable (servitude forestière)
- › **Pistes de descente VTT** (y.c. flowtrails) : la largeur des pistes aménagées nécessite une autorisation de défrichement
- › La construction des chemins et des pistes doit, au minimum, être réalisée conformément aux recommandations fixées par les documents mentionnés au chapitre IX
- › Les talus sont soumis à une procédure forestière si le profil de pente est supérieur à 1:1 (angle 45°) ou si des mesures constructives artificielles (murs, caisses en bois, etc.) sont nécessaires

4) Les **itinéraires de randonnée hivernale à pied et à raquette** situés sur des itinéraires de randonnée estivale existants ne sont pas soumis à autorisation forestière, pour peu que leur élaboration n'implique pas de terrassements ou d'installations spécifiques. Dans le cas contraire, les principes énumérés au point précédent sont applicables.

En fonction du type de mobilité, d'autres autorisations spécifiques pourraient être nécessaires.

V. Signalisation

La signalisation des chemins de randonnée pédestre, de voies cyclables, d'itinéraires pour VTT et de pistes de roller homologués est contraignante et doit respecter la norme VSS SN 640 829a *signaux routiers - signalisation du trafic lent*.

La signalisation des chemins de randonnée pédestre est contrôlée par le Service de la mobilité (SDM). Les itinéraires cyclables (sauf pistes de descente VTT) et itinéraires pour d'autres engins assimilés à des véhicules doivent être homologués par la Commission Cantonale de Signalisation Routière (CCSR). La CCSR effectue l'homologation sur la base d'un dossier de planification du balisage contenant entre autres un plan communal indiquant les emplacements des signaux, une liste des itinéraires et des emplacements, les fiches techniques détaillées de chaque emplacement. Cette procédure est menée indépendamment de la procédure d'homologation selon la LIML.

Les pistes de descente VTT ne sont pas soumises à la procédure de signalisation susmentionnée, car elles doivent se trouver en site propre, donc hors de la circulation routière. Il est toutefois recommandé de se conformer aux aides de travail du bpa. Si une connexion routière est nécessaire depuis les transports publics/parkings jusqu'au point de départ de la piste de descente VTT ou depuis le point d'arrivée de la piste jusqu'aux transports publics/parkings, outre l'homologation du tracé, une signalisation pour itinéraires VTT doit être

réalisée. Il est donc recommandé de joindre au dossier d'homologation selon la LIML, tous les éléments nécessaires à démontrer une utilisation sûre des itinéraires de mobilité de loisirs. Le document *Installations pour VTT* du bpa (cf. chapitre « Documents » ci-dessous) fournit des indications utiles sur cette thématique.

Pour la signalisation des chemins de randonnée hivernale à pied ou à raquette ainsi que les pistes de ski de fond, il est recommandé de se référer au guide *Manuel hiver* (cf. chapitre « Documents »). Aucune homologation du balisage n'est prévue dans ces cas. Il est donc recommandé de joindre au dossier d'homologation tous les éléments nécessaires à démontrer une utilisation sûre des itinéraires.

Lors de situations de cohabitation ou de croisements entre plusieurs types d'itinéraires, la situation devra être appréciée au cas par cas afin de déterminer s'il y a nécessité de mettre en place une signalisation particulière, par exemple de type OSR 2.05 « Circulation interdite aux cycles », avec plaque complémentaire indiquant la distance sur laquelle les cyclistes devront pousser le vélo. A ce sujet, se référer également à la proposition commune « *Coexistence entre randonnée pédestre et vélos/VTT* » de Suisse Rando – bpa – Swiss Cycling – SuisseMobile – Club Alpin Suisse CAS – Suisse Tourisme (cf. chapitre « Documents » ci-dessous).

Bon à savoir : quel que soit l'itinéraire de mobilité de loisirs, il est strictement interdit de fixer des indicateurs contre les arbres.

VI. Classement cantonal des itinéraires de randonnée pédestre

Le Service du développement territorial (SDT) est compétent pour le classement des itinéraires de chemins pédestres (principal-secondaire). Ce classement constitue l'une des bases du subventionnement (cf. art. 14 LIML). Après coordination avec les communes, le SDT propose une classification dans le réseau principal ou secondaire. Les critères de classement dans le réseau principal sont listés dans l'annexe au RIML.

Le réseau principal est composé, pour l'essentiel, des axes principaux de plaine, des axes reliant verticalement les localités entre la plaine et la montagne et des liaisons entre les villages et entre les alpages, en relation forte avec les réseaux de chemins historiques.

De manière générale, remplir un ou plusieurs critères ne garantit pas le classement d'un tronçon ou itinéraire dans le réseau principal. Dans tous les cas, une analyse globale de la situation communale est réalisée et déterminante pour le classement.

Bon à savoir : ce classement doit être distingué de celui des itinéraires qui existe au niveau fédéral, conformément à la norme *SN 640 829a Signaux routiers – Signalisation du trafic lent* et à la communication touristique de SuisseMobile, reprise par l'ensemble des acteurs touristiques en Suisse. En principe, un itinéraire classé dans le réseau SuisseMobile doit correspondre au réseau principal cantonal.

VII. Subventionnement

Le canton, par le biais du Service de la mobilité (SDM), alloue des **subventions** aux communes pour les travaux relatifs à l'établissement de plans, à l'aménagement, à la réfection, à l'amélioration et à la signalisation des chemins de randonnée pédestre faisant partie du réseau principal (art. 14 al. 3 et 4 LIML). L'entretien courant ne fait pas l'objet d'un subventionnement.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, le subventionnement attribué se monte à 50% pour les itinéraires de chemins de randonnée pédestre faisant partie du réseau principal ainsi que pour les itinéraires pédestres cantonaux (budget limité annuellement).

Le SDM a édicté des principes concernant la priorisation des projets subventionnés ainsi que les coûts maximaux reconnus. Ces documents sont disponibles auprès du SDM. Dans ce contexte, il serait opportun que les autres itinéraires de mobilité douce bénéficient également du subventionnement, et qu'un subventionnement additionnel soit octroyé aux endroits où un surcoût infrastructurel pour la cohabitation entre les modes est nécessaire.

VIII. Cohabitation sur les itinéraires de mobilité de loisirs

1. Champ d'application

La question de la cohabitation sur les itinéraires de mobilité de loisirs, ou de la superposition de deux itinéraires de mobilité de loisirs sur le même chemin, sentier, route ou autre, concerne en particulier la pratique de la randonnée pédestre et du VTT, voire du vélo. Ponctuellement, d'autres cas de conflits peuvent survenir (p. ex. entre randonneurs et activités équestres ou entre randonneurs hivernaux et activités liées aux domaines skiables).

La problématique de la cohabitation entre randonneurs et VTT est apparue dès l'engouement de la pratique du VTT dans notre canton. La LIML a d'ailleurs pour principal objectif de faciliter cette cohabitation. Dans son art. 11 « Superposition et croisement d'itinéraires de types différents », il est précisé que *Les itinéraires doivent être établis de manière à ce que, dans la mesure du possible, les itinéraires de types différents ne se superposent pas. Dans tous les cas, des mesures particulières telles que l'interdiction d'accès ou la fixation de priorité, doivent être prises en cas de croisement ou de superposition de voies.*

Du fait de la topographie accidentée, de la densité des réseaux existants et de la nécessité de préserver les ressources environnementales et paysagères, le Canton souhaite trouver des solutions pragmatiques et respectueuses de tous les utilisateurs et de leur sécurité. Le Concept cantonal de la mobilité 2040 souligne d'ailleurs l'importance d'une optimisation du réseau de chemins pédestres et du réseau pour VTT.

2. Principes

La position commune *Coexistence entre randonnée pédestre et vélos/VTT* entre les principaux acteurs suisses de la mobilité de loisirs constitue la base pour le traitement de la cohabitation et pour la planification. Il est également important de se coordonner assez tôt avec les services cantonaux, afin d'identifier au mieux les risques et opportunités liés à la création d'un nouvel itinéraire dans un secteur déjà occupé par des itinéraires de mobilité de loisirs. Afin de juger si

la cohabitation entre différents types de mobilité de loisirs est possible, chaque situation doit être analysée au cas par cas, notamment à travers les critères suivants :

- › Fréquentation
- › Largeur
- › Pente
- › Visibilité
- › Topographie
- › Sens d'utilisation prévu(s)
- › Revêtement, aménagement

S'il en résulte qu'une cohabitation est possible, alors il s'agit de profiter des opportunités présentées par une cohabitation entre les différents types de mobilité douce de loisirs ainsi qu'avec les itinéraires de mobilité douce quotidienne. Il est par contre souvent important d'accompagner cette utilisation commune par des mesures organisationnelles et/ou constructives. Il en va de même pour les croisements entre itinéraires.

IX. Documents

Documents	Accès sur internet
Légendes, modèles, géodatabase, rapports et autres documents-types, SDT	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Recommandation itinéraires cyclo-sportifs, SDM	www.vs.ch/web/sdm/documentation www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Coexistence entre randonnée pédestre et vélos / VTT, Position commune de Suisse Rando – BPA – Swiss Cycling – SuisseMobile – Club Alpin Suisse CAS – Remontées Mécaniques Suisses – Suisse Tourisme, 2017	www.randonner.ch → « Downloads » → « Manuels, dépliants, signalisation »
Présentation aux communes et bureaux techniques, SAJTEE, 2012	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Cartes interactives : Cadastre foncier et développement territorial	https://www.vs.ch/web/egeo/urbanisation
Cartes interactives : Nature, paysage et forêt	https://www.vs.ch/web/egeo/nature-paysage-foret
Districts francs cantonaux et fédéraux : carte interactive chasse, SCPF	https://www.vs.ch/web/scpf/carte-interactive-de-la-chasse
Zones de tranquillité de la faune homologuées et recommandées : carte interactive protection de la faune, SCPF	https://www.vs.ch/web/scpf/carte-interactive-de-la-faune
Cartes interactives: Dangers	https://web.vs.ch/web/egeo/dangers
Manuel Planification du réseau des chemins de randonnée pédestre, OFROU & Suisse Rando, 2014	www.randonner.ch → « Downloads » → « Chemins de randonnée » → « Manuels, dépliants, signalisation »
Manuel Signalisation des chemins de randonnée pédestre, OFROU & Suisse Rando, 2013	www.randonner.ch → « Downloads » → « Chemins de randonnée » → « Manuels, dépliants, signalisation »
Manuel Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules, OFROU & fondation SuisseMobile, 2010	www.suissemobile.org → « Download » → « Manuels » → « La Suisse à VTT »
Manuel hiver, SuisseMobile, 2018	www.suissemobile.org → « Download » → « SuisseMobile 2020 » → « Hiver »

Installations pour VTT, Guide pour la planification, Documentation technique, bpa, 2012	www.bfu.ch/fr → « Commander » → « Informations pour les spécialistes »
Signalisation des pistes VTT, Documentation technique, bpa, 2016	www.bfu.ch/fr → « Commander » → « Informations pour les spécialistes »
Skateparks et bike parks, brochure technique, bpa, 2018	https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.0.11.02_Skateparks_et_bike_parks.pdf

X. Bases légales / Normes

Documents	Accès sur internet
Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Règlement sur les itinéraires de mobilité de loisirs	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Ordonnance sur la signalisation routière	www.vs.ch/developpementterritorial → « Itinéraires de mobilité de loisirs »
Norme suisse VSS SN 640 241 : Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers ; passages piétons, 2016	www.vss.ch → Shop VSS → Votre recherche: 640 241 → Webviewer
Norme suisse VSS SN 640 273a : Carrefours ; conditions de visibilité dans les carrefours à niveau, 2010	www.vss.ch → Shop VSS → Votre recherche: 640 273a → Webviewer
Norme suisse VSS SN 640 829a : Signaux routiers - signalisation du trafic lent, 2006	www.vss.ch → Shop VSS → Votre recherche: 640 829a → Webviewer

XI. Instances responsables / Contacts

Action	Instance responsable / Contact
Conceptions directrices et planification, coordination dans le cadre des études préliminaires	Service du développement territorial (SDT)
Analyse de la demande et accord pour la mise à l'enquête publique ; après la mise à l'enquête publique, consultation des services et rédaction du projet de décision pour le Conseil d'Etat	Service administratif et juridique du Département de la mobilité du territoire et de l'environnement (SAJMTE)
Axe cyclable cantonal (entretien, signalisation, financement)	Service de la mobilité (SDM)
Subventionnement	Service de la mobilité (SDM)
Appui technique à la signalisation	Service de la mobilité (SDM)
Appui technique à la signalisation cycles (vélo/VTT) et rollers	Commission cantonale de signalisation routière (CCSR)
Approbation de la signalisation cycles (vélo/VTT) et rollers	Commission cantonale de signalisation routière (CCSR)
Elaboration des dossiers techniques	Communes
Entretien et conservation des itinéraires	Communes
Réalisation de cartes touristiques et promotion d'itinéraires	Communes
Notice d'impact sur l'environnement	Service de l'environnement (SEN)

XII. Aperçu des phases de planification et d'approbation

