



Stiftung Landschaftsschutz Schweiz  
Fondation suisse pour la protection  
et l'aménagement du paysage



# Vélo tout-terrain, protection de la nature et du paysage

## Prise de position

---

### État des lieux et objectif

Le vélo tout-terrain connaît depuis longtemps un bel essor parmi les sports de loisirs. Pratiquée en plein air, cette discipline relève de la mobilité douce – généralement écologique – et permet d'être en harmonie avec la nature et de la comprendre. Dans le même temps, la pression humaine s'est accrue aussi bien dans les montagnes que dans les espaces de détente proches des zones urbanisées. Avec le développement rapide du VTT électrique, le groupe des utilisateurs potentiels ainsi que le périmètre d'action s'étendent. On peut considérer que le volume de marché maximal est encore loin d'être atteint.

Or cette évolution n'est pas sans incidence sur la protection de la nature et du paysage. Dans de nombreuses régions, de nouveaux itinéraires sont signalés, des mesures de construction sont prises pour adapter le réseau de sentiers existant aux besoins des cyclistes, ou de nouveaux chemins VTT voient le jour. En outre, de plus en plus de pistes exclusivement réservées aux vététistes sont aménagées. Mais ces infrastructures peuvent altérer le paysage, perturber les animaux sauvages ou encore nuire à la végétation. L'immersion dans la nature des autres groupes d'utilisateurs peut également se voir compromise.

Cette prise de position porte sur l'utilisation d'itinéraires à l'écart des routes par des cyclistes circulant sur des vélos tout-terrain ou non, y compris ceux fonctionnant à l'électricité et munis d'une assistance au pédalage de 500 W ou 25 km/h.

Le présent document s'adresse aux responsables au sein de cantons, de communes et de destinations touristiques, aux personnes planifiant et mettant sur pied de nouvelles infrastructures, ainsi qu'aux associations de VTT, et vise à les sensibiliser aux problèmes qui se posent en matière de protection de la nature et du paysage. L'objectif est de faciliter la recherche de solutions acceptables pour l'environnement lors de la planification et de la création de nouveaux itinéraires et pistes pour VTT.

---

# Glossaire

<b>VTT</b>	Acronyme de «vélo tout-terrain».
<b>Vélo tout-terrain électrique (e-VTT)</b>	<p>e-VTT est un acronyme désignant un vélo tout-terrain électrique et recouvre tous les VTT dotés d'une assistance au pédalage. En principe, on distingue deux catégories de e-VTT:</p> <p>Les <u>Pedelects</u> (Pedal Electric Cycle) offrant une puissance motrice de 500 W max. et une assistance au pédalage allant jusqu'à 25 km/h sont assimilés par la législation – hormis pour la limite d'âge – à des vélos ordinaires et sont également traités comme des VTT normaux sans assistance au pédalage dans la présente prise de position.</p> <p>Les <u>S-Pedelects</u> (Speed Pedelects) disposent d'une puissance motrice pouvant monter à 1000 W et d'une assistance au pédalage allant jusqu'à 45 km/h. Ces e-VTT plus rapides équipés d'une plaque d'immatriculation jaune ne sont autorisés à rouler que sur des routes ouvertes aux véhicules motorisés. Ils ne sont pas traités dans cette prise de position.</p>
<b>Chemins VTT</b>	Les chemins VTT sont en général des sentiers ou des chemins accessibles sur des terrains vallonnés ou montagneux, dénués de couches d'asphalte ou de béton. Ils peuvent présenter des tronçons et des passages difficiles (où il faut tirer ou porter le vélo) sur le plan de la technique de conduite (définition selon la norme SN640 829 Signalisation du trafic lent). Il s'agit généralement de chemins de randonnée existants.
<b>Itinéraires VTT</b>	On entend par «itinéraire VTT» une liaison entre un point de départ et une destination sur le réseau de chemins existant. Les itinéraires VTT sont marqués par la signalisation SN640 829 (Signalisation du trafic lent) de La Suisse à VTT de SuisseMobile <sup>1</sup> . Le réseau d'itinéraires de La Suisse à VTT/SuisseMobile comprend des itinéraires nationaux, régionaux et locaux. Les itinéraires VTT empruntent en principe des chemins accessibles à d'autres utilisateurs (p. ex. des randonneurs).
<b>Pistes VTT</b>	Les pistes VTT désignent explicitement et exclusivement les infrastructures nouvellement créées pour le vélo tout-terrain. La terminologie exacte (p. ex. <i>flow trails</i> , <i>uphill flow trails</i> , <i>bike parks</i> , <i>skill areas</i> , <i>pumptracks</i> , <i>downhill parks</i> ) est parfois utilisée de façon différente, c'est pourquoi nous n'utiliserons que le terme générique de «pistes VTT». Aucun trafic mixte ou en sens inverse n'est prévu sur les pistes. Les pistes VTT sont très souvent empruntées par des vélos tout-terrain qui sont exclusivement adaptés à la descente. Les cyclistes sont par conséquent souvent dépendants d'aides à la montée sous la forme de remontées mécaniques ou de navettes de bus.
<b>Hélibiking</b>	Offre VTT destinée à la descente, utilisant l'hélicoptère comme aide à la montée.
<b>Chemins de randonnée</b>	Les chemins de randonnée sont accessibles aux piétons et prévus pour ceux-ci. Ils sont situés le plus à l'écart possible des routes destinées au trafic motorisé et sont généralement exempts de couches d'asphalte ou de béton (définition conformément au manuel «Signalisation des chemins de randonnée pédestre», Office fédéral des routes OFROU). Ils sont subdivisés entre les chemins de randonnée (sans exigences particulières), les chemins de randonnée de montagne (avec des tronçons parfois exposés et pentus) et les chemins de randonnée alpine (chemins plus ardu).

---

<sup>1</sup> SuisseMobile est le réseau national destiné à la mobilité douce, en particulier pour les loisirs et le tourisme (p. ex. marche, vélo, VTT, rollers et canoë). Ses membres sont des organisations actives dans ces domaines. La fondation est soutenue par divers offices fédéraux et par les cantons.

---

# Positions

## 1 Principes

**Le vélo tout-terrain fait partie de la mobilité douce. Il s'agit d'une discipline sportive exercée essentiellement en plein air à la force de ses mollets. Une pratique responsable contribue à ressentir et à comprendre la nature de façon positive. Une utilisation commune des chemins situés à l'écart des routes par les randonneurs, les cyclistes et les vététistes (coexistence) est souvent possible.**

### Exigences

- 1.1. L'usage commun (coexistence) des chemins par les randonneurs et les vététistes représente aux yeux des associations impliquées la solution la plus respectueuse de l'environnement et du paysage.
- 1.2. Les piétons ont la priorité sur les chemins situés à l'écart de la voie publique.
- 1.3. L'utilisation commune des chemins situés loin des routes par les e-VTT dotés d'une assistance au pédalage supérieure à 25 km/h, d'une puissance motrice de plus de 500 watt et/ou de la possibilité de rouler sans pédaler activement est en principe proscrite.
- 1.4. L'hélibiking est en principe proscrit.
- 1.5. La conduite hors des pistes et des chemins est en principe proscrite.
- 1.6. Les vététistes doivent être sensibilisés à une pratique responsable de leur sport.

## 2 Planification supérieure

**Une évolution non coordonnée du vélo tout-terrain ne va pas dans le sens d'une utilisation durable, respectueuse du paysage et de la nature. D'un point de vue touristique non plus, il n'est pas judicieux de proposer dans toute la Suisse des offres identiques se faisant concurrence.**

### Exigences

- 2.1. Les associations impliquées plaident en faveur de la création d'offres attractives et de la signalisation d'itinéraires particulièrement adaptés afin de canaliser la pratique du vélo tout-terrain.
- 2.2. Les cantons sont tenus de consigner dans des concepts et des planifications aux niveaux cantonal et régional les endroits où le vélo tout-terrain est favorisé et ceux où il ne l'est pas (p. ex. planification des itinéraires, plan directeur).
- 2.3. Les fonds publics pour les nouvelles infrastructures VTT doivent impérativement être liés à une planification d'ordre supérieur. Les autorités ont ainsi la possibilité d'exercer une action de pilotage en amont.
- 2.4. Lors de la planification d'offres VTT, la participation des divers acteurs concernés (p. ex. représentants du canton, des communes, des propriétaires fonciers, des habitants, de la sylviculture, de la chasse, de la surveillance de la chasse, des instances du VTT, des organisations environnementales) doit être assurée.

### 3 Coexistence en amont de la séparation et interdictions

**Il faut en principe considérer que les randonneurs et les vététistes peuvent utiliser la même infrastructure. Une décentralisation mène souvent à un morcellement croissant du paysage et des habitats, ainsi qu'à une exploitation accrue des terres.**

#### Exigences

- 3.1. Toutes les utilisations doivent si possible se faire sur le réseau de chemins et de routes existant. Il convient de renoncer à la séparation fondamentale du réseau de chemins pour les différents usages (randonneurs, vététistes, etc.), notamment si l'aménagement de nouveaux chemins est nécessaire à cet effet.
- 3.2. La compatibilité avec le réseau de chemins de randonnée doit faire l'objet d'une vérification scrupuleuse (cf. Prise de position «Coexistence randonnée pédestre et vélos / VTT» avril 2017), notamment sur des chemins très fréquentés, des passages étroits, des tronçons très raides, des chemins qui, de par leur nature (revêtement, sous-sol, construction) sont particulièrement exposés lors de l'utilisation par des VTT, et des chemins inscrits à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse IVS.
- 3.3. Si une utilisation commune de l'infrastructure n'est pas possible, il faut utiliser les chemins existants pour procéder à la séparation. Il convient si possible de renoncer à créer de nouvelles infrastructures.
- 3.4. Avant de procéder à une séparation à l'aide de constructions, il est indispensable de toujours envisager d'autres mesures plus compatibles avec la nature et le paysage, telles que la canalisation et les limitations (p. ex. obstacles, limitations temporelles, interdictions).
- 3.5. La séparation à l'aide de l'aménagement de nouveaux chemins VTT constitue du point de vue des associations impliquées le dernier recours, étant donné qu'il existe des conflits entre les différents groupes d'utilisateurs du fait des situations précitées. Elle ne sera soutenue par les associations impliquées que lorsque des axes prioritaires en matière de VTT auront été définis dans le cadre d'une planification régionale minutieuse.

### 4 Itinéraires VTT uniquement sur des chemins adaptés

**Tous les chemins ne sont pas adaptés à une utilisation par des VTT. Nous faisons notamment référence aux habitats particulièrement sensibles, aux chemins de randonnée très fréquentés ainsi qu'aux sentiers exposés, étroits et richement structurés. Afin de résoudre les conflits et pour des raisons de sécurité, on a tôt fait de réclamer des infrastructures supplémentaires sur de tels chemins (p. ex. élargissement de la route, ponts, balustrades, retrait d'obstacles, etc.). Or de telles adaptations peuvent avoir un effet perturbateur sur le paysage et l'immersion dans la nature.**

#### Exigences

- 4.1. Les chemins inadaptés (cf. ci-dessus) ne doivent pas être signalisés comme des itinéraires VTT. Si nécessaire, il convient de les rendre inaccessibles au moyen de panneaux indicateurs ou de mesures de construction (p. ex. obstacles).
- 4.2. Les mesures de construction (p. ex. retrait de marches en pierre ou de blocs) visant une meilleure expérience à VTT ne doivent pas nuire au caractère attractif des chemins empruntés par d'autres groupes d'utilisateurs sur les itinéraires mis à la disposition aussi bien des randonneurs que des vététistes.
- 4.3. Les chemins convenant spécifiquement aux VTT doivent être signalisés comme des itinéraires VTT et entretenus en conséquence. Les vététistes sont ainsi dirigés vers les chemins particulièrement adaptés,

ce qui permet d'assurer la qualité de l'offre. La signalisation en tant qu'itinéraire VTT par SuisseMobile garantit que l'itinéraire a été examiné dans le cadre d'une procédure cantonale et que les standards qualitatifs ont été respectés.

- 4.4. Les nouveaux itinéraires et chemins VTT sur les sites paysagers et sur les voies de circulation historiques sont considérés comme critiques. Ils doivent tenir compte des objectifs de protection correspondants. Dans les réserves naturelles, aucun nouvel itinéraire ou chemin VTT ne doit être aménagé.

## **5 Pistes VTT uniquement dans des zones prédisposées à les accueillir**

**Les pistes VTT ont des répercussions importantes sur le paysage, morcellent les habitats et présentent un fort potentiel de perturbation de la faune sauvage.**

### **Exigences**

- 5.1. Les nouvelles pistes VTT doivent exclusivement être créées dans des zones déjà prédisposées à les accueillir ou faisant l'objet d'une exploitation intensive et ne représentant aucun risque pour l'environnement. Les associations impliquées exigent de ne les autoriser que dans des zones de loisirs et de tourisme définies comme telles.
- 5.2. Il convient de renoncer à la création de pistes VTT sur les sites paysagers et les réserves naturelles ainsi que dans les paysages dignes de protection, dans les secteurs largement inexploités ou lorsque des espèces menacées sont mises en danger.

## **6 Aménagement et entretien compatible avec la nature et le paysage**

**Le travail ne se limite pas à la signalisation des itinéraires ou à la construction de nouvelles infrastructures pour le vélo tout-terrain. Un entretien adapté d'itinéraires et de pistes VTT représente un coût financier, qui doit être calculé de façon réaliste dès la phase de planification. Les responsabilités doivent quant à elles être clarifiées. C'est là le seul moyen de minimiser les pertes de jouissance.**

### **Exigences**

- 6.1. Lors de la création de pistes VTT, il faut veiller à une mise en œuvre compatible avec l'environnement et à une bonne intégration dans le paysage. Cela implique une prise en compte adéquate de la topographie et des éléments importants du paysage dans le tracé.
- 6.2. Pour les pistes et les itinéraires, il convient d'aménager aussi peu d'éléments artificiels que possible, à l'exception de ceux servant à préserver les habitats. Les éléments artificiels doivent être construits avec des matériaux naturels et locaux, et être aménagés de façon aussi respectueuse que possible.
- 6.3. Afin de prévenir des dommages indirects et d'éviter des installations inesthétiques et non utilisées, il convient de garantir, lors de l'autorisation de nouvelles pistes VTT, que les fonds pour l'entretien ainsi que le démantèlement et la renaturation sont disponibles (engagement de démantèlement).
- 6.4. Dans le cadre de l'entretien des pistes et des itinéraires, il convient de s'assurer qu'aucun raccourci ni aucune sortie de route n'est possible, ce qui pourrait créer de nouveaux chemins et nuisances à la faune et à la flore ainsi qu'aux cultures agricoles.

## 7 Pilotage via des limitations dans le transport des VTT

**Un moyen efficace de maîtriser le vélo tout-terrain réside dans la régulation du transport des VTT dans le cadre des remontées mécaniques et des autres moyens de transport (navettes, p. ex.).**

### Exigences

- 7.1. Le transport des VTT à l'aide des remontées mécaniques ne doit pas être autorisé de manière générale, mais uniquement dans le cadre d'une planification VTT régionale. Le transport de VTT ne doit être possible que là où une offre adaptée (piste, itinéraire) existe pour la pratique de VTT correspondante.
- 7.2. Dans certains cas spécifiques, des limitations du transport à certaines périodes de l'année (couaison et mise bas, p. ex.) ou à certaines plages horaires (crépuscule, p. ex.) sont pertinentes afin de préserver les animaux sauvages et de prévenir les éventuels conflits avec d'autres groupes d'utilisateurs.
- 7.3. Les entreprises de transport doivent assumer une co-responsabilité pour les pistes VTT dont elles favorisent l'utilisation, p. ex. pour l'entretien, le démantèlement, les contrôles ou la sensibilisation.

## 8 Interdiction d'éclairage et de circulation de nuit

**La pollution lumineuse a des répercussions multiples et graves sur la nature et sur l'homme. Les animaux sauvages, notamment, sont particulièrement sensibles aux perturbations pendant la nuit.**

### Exigences

- 8.1. Il convient en principe de renoncer à un éclairage fixe des pistes et itinéraires VTT situés au cœur de la nature.
- 8.2. La conduite sur des pistes et itinéraires VTT au crépuscule et de nuit est proscrite dans les zones abritant des populations de gibier vulnérables aux perturbations et à proximité d'habitats sensibles. Les vététistes doivent être informés et sensibilisés en conséquence.

Février 2019

Cette prise de position a été publiée par les associations suivantes:

Mountain Wilderness Schweiz

Pro Natura

Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage

BirdLife Suisse

WWF Suisse