Participants à l'élaboration

STE, UFT, BPN, SEn et SeCA

Cadre légal

Base légale fédérale ou cantonale inchangée depuis l'ancien plan directeur cantonal

Pratique administrative

Nouveaux buts pour la politique cantonale

Nouveaux principes et nouvelles mesures de mise en œuvre

Etude cantonale à réaliser

Nouvelles conséquences pour l'aménagement local

Répartition des tâches inchangée

1. PROBLÉMATIQUE

Le relevé des itinéraires réalisé dans le cadre de l'inventaire des chemins de randonnée pédestre a mis en évidence la part très élevée, 40%, des tronçons revêtus en dur dans le canton. Dans le district de la Broye et de la Veveyse, cette part atteint plus du 50% de l'ensemble des chemins. Cette situation s'explique surtout par le fait qu'un grand nombre de chemins ont été goudronné ou bétonné pour faciliter l'exploitation agricole ou forestière. Il convient de rappeler à ce sujet qu'en vertu de l'art. 7 LCPR, les chemins de randonnée pédestre doivent être remplacés si des tronçons importants sont revêtus de matériaux impropres à la marche. Une étude de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) montre par ailleurs que le coût de construction et d'entretien des routes goudronnées s'élève en moyenne au double des routes gravelées.

Districts	Nature du chemin et type de revêtement (en km)				
	Sentier	Naturel	En dur	Trafic	Total
Sarine	21.1	79.3	82.8	18.3	201.5
Singine	96.1	163.4	146.2	5.1	410.8
Gruyère	236.4	188.7	222.8	4.6	662.5
Lac	7.5	33.7	46.7	2.5	90.4
Glâne	16.6	34.1	40.5	6.4	97.6
Broye	22.1	21.6	71.7	1.6	117.0
Veveyse	32	20.1	74.5	3.6	141.2
Total	442.8	540.9	685.2	52.1	1721.0

Type de revêtement des itinéraires de randonnée pédestre

2. PRINCIPES

Principes de localisation

S'il ressort de la pesée des intérêts que la pose d'un revêtement est indispensable, il convient d'étudier des mesures de compensation (aménagement du paysage, interdiction de circuler, etc.) permettant de minimiser la perte d'attractivité de l'itinéraire.

Les routes avec trafic automobile sont manifestement impropres à la pratique du tourisme pédestre. Cependant, dans certains cas, il a été admis qu'un itinéraire puisse longer, sur une courte distance, une route recevant de la circulation automobile faute d'une meilleure alternative.

Plusieurs itinéraires interrompus par la construction de la A1 ont nécessité des concertations avec le bureau technique du Service des autoroutes pour que des solutions acceptables, parfois provisoires durant quatre à cinq ans, soient trouvées.

Principes de coordination

La plupart des chemins de randonnée pédestre inventoriés ont été balisés bien avant que soit effectué l'Inventaire fédéral des voies historiques (IVS). Certains parcours empruntaient déjà des tronçons de voies historiques. Vouloir systématiquement faire coïncider les deux types de chemins exigerait des modifications de signalisation coûteuses ou allongerait inutilement le kilométrage.

Dans les forêts, en principe, seuls les chemins existants doivent être utilisés et les arbres ne doivent pas servir de supports aux indicateurs de direction. Au cas où un itinéraire de randonnée pédestre longe ou traverse une zone de protection de la nature, les mesures adéquates devraient être prises afin de lui éviter des atteintes irrémédiables.