Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 73 (1978)
Heft: 4-fr

Artikel: Le piéton, au bord des routes? [Dossier]
Autor: Rausch, Ursula / Kaufmann, Remigius / Bösch, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174759

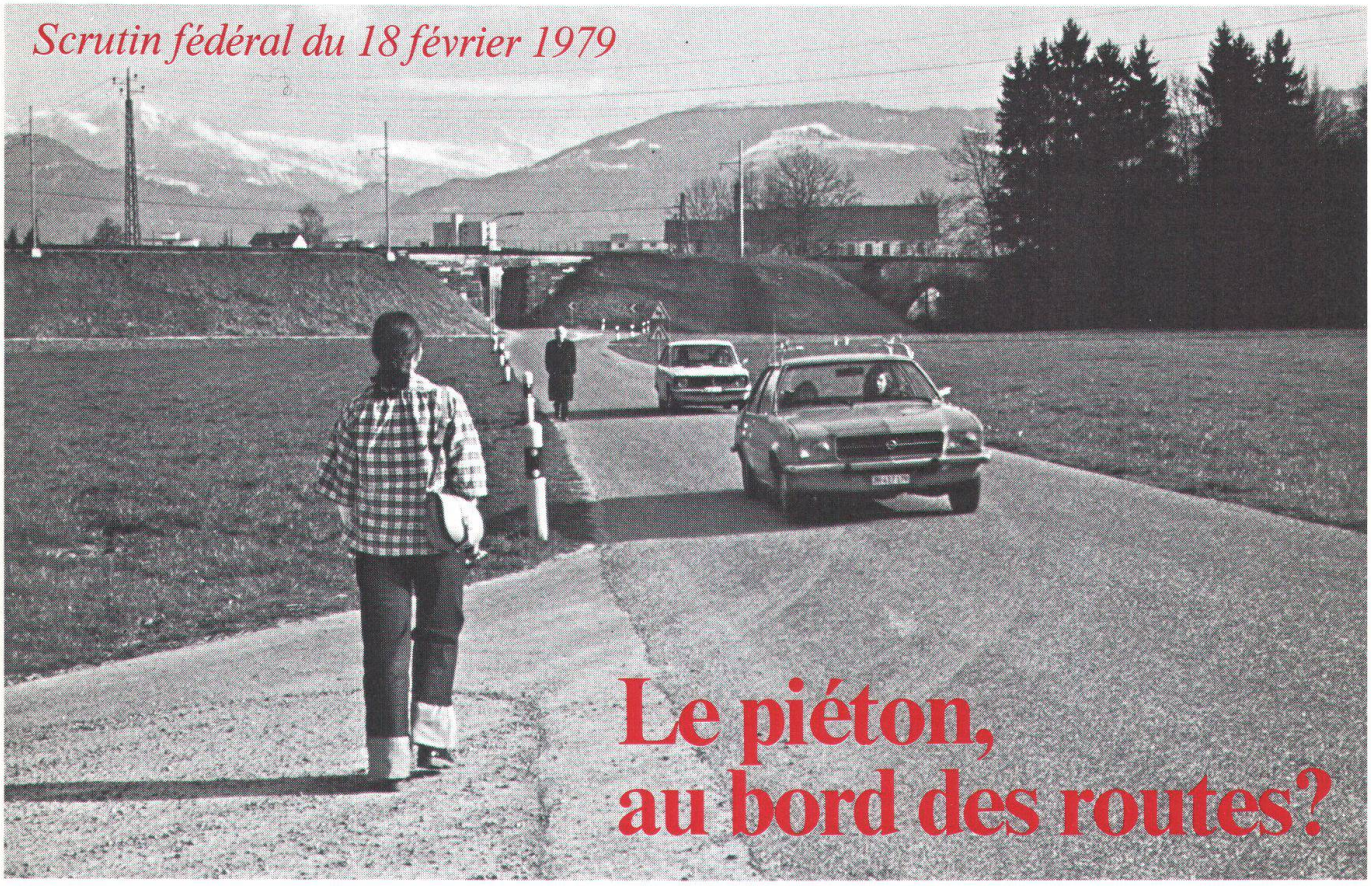
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Scrutin fédéral du 18 février 1979

Le piéton, au bord des routes?

Sommes-nous, ainsi que l'a déclaré un de nos parlementaires, «un heureux pays» parce que nous n'avons «pas de plus gros soucis» que la conservation des chemins pédestres? Pour qui considère le problème isolément et superficiellement, il est probable que nous avons en effet des choses «plus intelligentes» à faire que d'insérer dans notre Constitution un article sur ce sujet. Mais pour en juger sainement, il faut examiner l'ensemble de ce problème.

Jamais encore les hommes n'ont modifié aussi rapidement et aussi brutalement leur environnement et leur manière de vivre que durant ces trente dernières années dans les pays hautement industrialisés, comme la *Suisse*. De plus en plus, les inconvénients de cette évolution commencent à se manifester. En particulier, l'éloignement de la nature pour de larges couches de la population, par une forte urbanisation, se fait vivement sentir. Certes, personne ne peut faire tourner en arrière la roue du temps, et personne ne peut raisonnablement le vouloir. Mais des hommes toujours plus nombreux commencent à se rendre compte que l'évolution déclenchée par la révolution technique mérite réflexion, et que nous ne devons pas hésiter à en combler et corriger les lacunes.

Parmi les erreurs dont les conséquences sont toujours plus manifestes, il y a depuis des années, le développement unilatéral du trafic routier aux dépens des piétons. Ce n'est pas seulement à l'intérieur des localités que le piéton est rejeté en marge des voies de communication; hors des agglomérations également, les chemins cèdent toujours davantage la place aux routes carrossables.

Lorsqu'un sentier est transformé quelque part en route, on y voit de prime abord, et superficiellement, un progrès: il fallait naguère, pour parcourir ce tronçon, consentir un grand effort physique, braver à pied le vent et la pluie, alors que maintenant, en voiture, on est au sec et l'on arrive bien plus rapidement et commodément à destination... Mais *quel prix* payons-nous pour ces commodités? Abstraction faite du coût élevé qu'implique une construction de route, cela signifie chaque fois un peu de nature sacrifiée; la flore et la faune sont toujours plus étroitement limitées, et le piéton devient à vue d'œil un anachronique figurant, qui n'est pas à sa place dans notre environnement «progressiste».

(Suite page 2)

Il n'y a pas que les monuments

Qu'est-ce qui a incité la *Ligue suisse du patrimoine* et toute une série d'autres organisations nationales à soutenir la campagne en faveur d'un article constitutionnel sur les sentiers et les chemins pédestres? – On a reconnu depuis longtemps que protection du patrimoine ne signifie *pas seulement protection des monuments.* Ce ne sont pas que les belles maisons anciennes qui nous donnent le sentiment d'un agréable chez-soi. Les *jolis paysages,* les montagnes, les lacs, les forêts, les prés, les coteaux de vignes, font aussi l'ornement de notre pays. Il sied de les *préserver* et de les mettre à la disposition du promeneur, de l'ami de la nature, du flâneur, de tous ceux que la vie actuelle incite à chercher la détente.

Ici et là, on a récemment commencé dans les villes (après de durs combats!) à ménager des *zones pédestres.* C'est surtout le cas dans les centres historiques, et cela à juste titre: les piétons, à la différence des personnes motorisées, ne causent aucun dommage aux monuments, et les centres urbains étouffés par le trafic, quand les piétons y retrouvent la sécurité et l'absence de gaz et de bruit, redeviennent attractifs. Mais à la campagne, n'y a-t-il pas suffisamment de chemins pédestres? Avons-nous vraiment besoin de lois et de prescriptions supplémentaires, de nouvelles interventions de l'Etat? Les problèmes existants ne peuvent-ils être résolus par les Cantons et les Communes? Ces chemins pédestres méritent-ils la consécration constitutionnelle?

Les articles suivants montreront en détail quelles sont les raisons qui militent pour un *article constitutionnel* sur ce sujet. Ils montreront aussi que les partisans de cet article ne sont pas des hommes des bois qui se sentent mal à l'aise dans la société moderne et qui lorgnent du côté du «bon vieux temps»; que ce ne sont pas des gens qui peignent les choses en noir, qui passent la mesure, ni des partisans d'un centralisme illimité. Nous nous bornerons ici à résumer les arguments favorables.

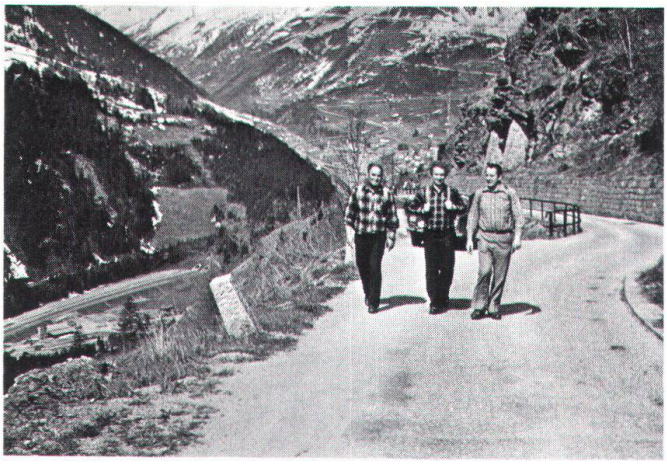
Le but d'un article constitutionnel

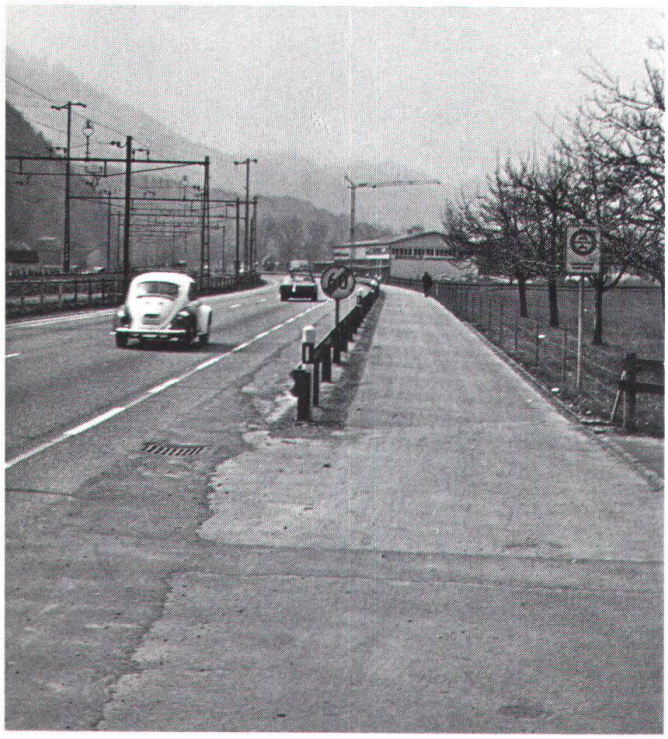
Relevons d'abord qu'il s'agit seulement, au scrutin fédéral du 18 février prochain, d'une *décision de principe,* sur la nécessité de créer des bases juridiques relatives aux sentiers et aux chemins pédestres, telles qu'elles sont admises depuis longtemps pour les routes et autres ouvrages intéressant le trafic public et privé. En cas d'acceptation, les détails figureront plus tard dans les loi et ordonnances d'application. L'article constitutionnel comprend quatre points:

- **La Confédération définit les principes applicables aux réseaux pédestres.**
- **L'aménagement et l'entretien des réseaux pédestres relèvent des Cantons. La Confédération peut soutenir et coordonner cette activité.**
- **Dans l'accomplissement de ses propres tâches, la Confédération doit ménager les réseaux pédestres et veiller à la construction de chemins de remplacement.**
- **La Confédération et les Cantons collaborent avec les organisations privées.**

Par ces dispositions, on entend d'abord faire reconnaître la *nécessité de l'aménagement et de l'entretien des chemins pédestres.* On empêchera ainsi la disparition de 1000 km par année de tels chemins. La *Confédération* est directement visée, du fait que dans le cadre de ses activités propres, par ses subventions et aussi par l'intermédiaire des Cantons, elle contribue dans une large mesure, actuellement, à la disparition progressive des chemins pédestres. Mais les *Cantons* et, à travers eux, les *Communes,* sont visés aussi. En de nombreux endroits on tient à peine compte du réseau existant des chemins. La moitié à peu près des quelque 50000 km de chemins pédestres dûment marqués représente des *routes* ouvertes aux véhicules. Faute de règles juridiques, cette évolution s'aggrave d'année en année. L'activité des *organisations privées* de tourisme pédestre ne doit pas être paralysée ou limitée par les nouvelles loi et ordonnance qui suivront l'adoption de l'article constitutionnel, mais au contraire renforcée et soutenue officiellement.

Cela ne nécessitera pas de nouvelle structure administrative. Sur le plan fédéral, une commission pourrait être constituée, qui remplirait sa tâche en étroite collaboration avec les cantons et les associations de droit privé. L'indispensable travail d'état-major pourrait être confié à une organisation privée ou à un service officiel déjà existant. Dans les cantons et communes,





le travail pourrait être intégré aussi dans un secteur administratif analogue, et accompli en collaboration avec les associations de tourisme pédestre existantes.

Pas seulement pour les excursionnistes

Il n'est pas dans l'intention des partisans du projet de clouer les automobilistes au pilori, ni de mettre les piétons sur un piédestal. Ils n'exigent pas non plus qu'aucun chemin ne soit plus jamais transformé en route. Ils voudraient simplement que là où des chemins sont coupés ou supprimés, on se préoccupe de les *remplacer,* et qu'en de tels cas, comme aussi lors de la construction de nouvelles routes, on pense davantage aux piétons. Ceci est aussi dans l'intérêt des conducteurs de véhicules à moteur.

Le projet d'article constitutionnel n'est pas seulement dans l'intérêt de ceux qui chaque dimanche partent sac au dos dans la nature. Les chemins sont des voies de raccordement avec des sites naturels et des lieux de détente qui intéressent aussi les gens qui ne désirent ou ne peuvent pas entreprendre de grandes excursions. Se déplacer à pied est une chose *saine.* De très nombreuses personnes, de toutes les classes de la population, aiment se promener. Le développement de cet excellent exercice est dans l'intérêt de la santé publique et coûte infiniment moins cher que la construction d'ambitieuses installations sportives. Le piéton, au surplus, est dans le trafic le plus grand ami de l'environnement. En ménageant et développant les sentiers et les chemins pédestres, on participe activement à la *protection de l'environnement.* Enfin, une nette séparation du trafic routier et du trafic pédestre est de toute importance pour la *prévention des accidents.* Là aussi s'applique le précepte: mieux vaut prévenir que guérir.

Ursula Rausch

De haut en bas: la moitié environ des itinéraires marqués comme chemins pédestres sont ouverts au trafic et dangereux pour les piétons (photo ALP).
Les chemins qui longent les routes à grande circulation montrent bien que les besoins des piétons ne sont guère pris en considération (photo ALP).
A l'intérieur comme à l'extérieur des localités, les chemins interdits au trafic sont pour jeunes et vieux un agrément et une sécurité (photo O.N.S.T.).

Pourquoi un article constitutionnel?

La Confédération favorise la transformation des chemins en routes

Des lois fixant les droits et les obligations de la Confédération dans un certain domaine ne peuvent être promulguées que sur la base d'un article constitutionnel «ad hoc». Pour que la disparition des sentiers et des chemins pédestres, qui se poursuit depuis des années, puisse être enrayée, les autorités doivent être obligées à tous les échelons, y compris sur le plan fédéral, de tenir compte des besoins des piétons dans les lois et ordonnances.

La Confédération exerce une influence sur le réseau actuel des sentiers et des chemins pédestres, dans le cadre de sa propre activité, par ses subventions, mais aussi par l'intermédiaire des cantons. Le conseiller national *R. Kaufmann, de St-Gall,* explique ci-après les motifs et les buts de l'article constitutionnel prévu.

Sans protection juridique

«La transformation continue de sentiers et de chemins pédestres en routes est un phénomène frappant. Elle se manifeste non seulement par le goudronnage des chemins, mais aussi par le fait que sur les 50 000 km de chemins pour piétons dûment marqués, *la moitié est ouverte au trafic motorisé.* Le *bilan des accidents* témoigne lui aussi du mépris voué aux piétons. Un quart de tous les morts de la circulation routière sont des piétons. Les enfants et les personnes âgées sont particulièrement menacés. Il n'y a que trop d'exemples du fait que ni les passages pour piétons ni les feux de signalisation n'offrent une sécurité suffisante. Une nette séparation du trafic piéton et du trafic motorisé est, du point de vue de la prévention des accidents, extrêmement urgente, et mérite tout autant d'intérêt que d'autres mesures visant la sécurité de la circulation.

Comment expliquer le triste sort des piétons? La réponse est facile: *les sentiers et les chemins pédestres sont actuellement quasiment dépourvus de protection juridique.* Pour le trafic motorisé et pour les routes, il y a sur le plan fédéral et cantonal un article constitutionnel, de nombreuses lois, des ordonnances de subventions, des prescriptions, etc. Pour le piéton, il n'existe pas de base légale qui permettrait d'empêcher que le réseau des sentiers et des chemins pédestres ne soit liquidé sans compensation.

Discutable politique des subventions

La Confédération contribue malheureusement dans une forte mesure à la disparition des chemins pour piétons. Ceci principalement par la voie indirecte des participations aux frais, en premier lieu pour les routes nationales, pour l'extension des routes de montagne, des routes forestières, agricoles, des voies de raccordement en général, des routes militaires, pour la suppression des passages à niveau, pour la construction de voies ferrées, pour les corrections de rivières, etc. En revanche, l'aménagement de chemins pédestres séparés du trafic, sûrs et bon marché, n'est pas encouragé par la Confédération pour l'instant. *Celle-ci n'est pas tenue, et fréquemment même pas en droit, de tenir suffisamment compte des besoins des piétons et des promeneurs.*

C'est au malaise que nous venons de signaler que doit répondre un nouvel article de la Constitution. Son

Par sa pratique actuelle des subventions, qui avantage nettement le réseau routier, la Confédération contribue à la disparition des chemins pédestres (photo ALP).

article 2 est de première importance: il oblige la Confédération à tenir compte des sentiers et des chemins pédestres dans l'accomplissement de ses tâches. Une disposition analogue existe déjà dans l'article constitutionnel sur la *protection de la nature et du patrimoine* (24^{sexies}), et dans la pratique elle a fait ses preuves. Le législateur fédéral, le Conseil fédéral et l'administration fédérale doivent être obligés de veiller équitablement aux intérêts des piétons et promeneurs dans l'accomplissement des tâches fédérales.

Solution fédéraliste

L'aménagement et l'entretien du réseau des sentiers et des chemins pédestres reste la tâche des *cantons.* Cette réserve en faveur des cantons n'apporte rien de nouveau en droit, mais elle est un *appel* aux cantons pour qu'ils comprennent que leur responsabilité est enga-

gée. En outre, la Confédération doit avoir la *possibilité* – non l'obligation – d'appuyer l'activité des cantons et, si besoin est, de la coordonner.
Enfin, l'article constitutionnel donne aussi à la Confédération la possibilité d'émettre des *principes de base pour les réseaux de sentiers et de chemins pédestres.* On songe ici, par exemple, à l'aménagement et à la liaison de chemins et de réseaux pédestres régionaux et nationaux; on considère également que les routes d'alpages, les routes agricoles et forestières, doivent être davantage réservées au trafic agricole et forestier.
Ces principes pourraient concerner aussi le tracé des chemins pédestres (remplacement des trottoirs et des pistes piétonnes longeant les routes principales par des chemins à l'écart des dites routes), etc. Puisqu'il existe une attribution de compétences à la Confédération et aux cantons dans le domaine des routes, la législation fondamentale de la Confédération dans le domaine des sentiers et chemins pédestres revêt une grande importance pour l'avenir.

Les mêmes droits pour tout le monde

Même à l'époque de la motorisation, l'homme devrait pouvoir se déplacer de la manière la plus favorable possible selon ses moyens naturels. La législation actuelle porte préjudice aux piétons qui ont le droit, comme le trafic motorisé, d'accéder aux honneurs constitutionnels.»

Remigius Kaufmann, conseiller national

La douloureuse histoire d'une initiative populaire

Quand, le 18 février 1979, on votera sur l'article constitutionnel en faveur des chemins pédestres, cinq années se seront écoulées depuis que les auteurs de l'initiative se sont adressés aux autorités fédérales. Dans l'intervalle, quelque 5000 km de chemins pédestres ont encore disparu dans notre pays. Le professeur Hugo Bachmann, président de l'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et chemins pédestres, qui a précisément lancé l'initiative, résume ci-après la laborieuse élaboration de l'article constitutionnel prévu.

«Pour la récolte des signatures, il n'a fallu que quatre mois. Le désir populaire s'est exprimé le 21 février 1974 par le dépôt à la chancellerie fédérale de 123000 signatures valables. Trois ans plus tard seulement parut le message du Conseil fédéral aux Chambres. Bien que le gouvernement fédéral dût convenir qu'on ne parvenait que rarement à empêcher la rapide transformation des chemins pédestres dûment enregistrés comme tels en routes carrossables, il rejeta l'initiative sans contreprojet.

Le Conseil national fut cependant d'un autre avis. La grande majorité des représentants du peuple se prononça en faveur de bases juridiques pour la protection et le développement d'un réseau de sentiers et de chemins pédestres. Mais à la différence des promoteurs de l'initiative, les députés voulaient confier la responsabilité de l'aménagement et de l'entretien des chemins non pas à la Confédération, mais aux cantons. La première devait toutefois poser des principes pour les réseaux pédestres, tenir compte dorénavant des sentiers et des chemins pédestres lors de l'accomplissement de ses tâches propres, et veiller en cas de nécessité au remplacement des chemins.
Dans le contreprojet du Conseil national, que cette Chambre vota le 19 septembre 1977 par 124 voix contre 32, les pistes cyclables étaient prises aussi en considération. Mais le Conseil des Etats écarta le projet, le 7 décembre 1977, à la faible majorité de 17 voix contre 14.
Il y avait donc une divergence entre les deux Chambres. Le 15 juin 1978, le Conseil national décida par 118 voix contre 13 de maintenir son contreprojet. Le Conseil des Etats finit par s'y rallier, mais en biffant la disposition sur les pistes cyclables. Le Conseil fédéral, par la voix de M. Hürlimann, approuva cette solution de compromis lors du débat du 15 juin au Conseil national.
Le 19 septembre 1978, le projet mis au net par le Conseil des Etats fut ratifié par 30 voix contre 9. Les auteurs de l'initiative retirèrent alors celle-ci au profit du contreprojet.
Une acceptation de l'article constitutionnel ne signifiera pas que les sentiers et les chemins pédestres soient sauvés. Il se passera encore du temps jusqu'à ce que la Confédération et les cantons élaborent ou modifient les lois qui s'y rapportent. En effet, les auteurs de l'initiative reconnaissent l'urgence de la réalisation du premier pas, opération décisive. Pour le moment la législation, à tous les échelons, est uniquement orientée vers le trafic routier. Pourquoi ne devrait-il y avoir des bases juridiques qu'au bénéfice des moyens de locomotion mécaniques? Pourquoi n'y en aurait-il pas au bénéfice des moyens de locomotion plus naturels?»

Piétons dans les localités

Les chemins renforcent la communication

L'article constitutionnel sur les chemins pédestres ne servira pas seulement aux promeneurs mais aussi à tous les piétons de nos quartiers habités. M. Hans Bösch, ingénieur du trafic et collaborateur de l'Institut de planification de l'Ecole polytechnique de Zurich, l'explique ci-après.

Les réseaux de chemins, dans les villages et les régions avoisinantes comme aussi dans les vieilles villes, sont depuis toujours extrêmement denses. Ces voies pédestres reliaient et relient en général de la façon la plus rapide et la plus attrayante les lisières de forêts, les fermes éloignées et les hameaux avec le centre des localités.

Ça commence avec les remaniements parcellaires

Malheureusement, depuis quelques décennies, ces chemins pour piétons sont abolis ou coupés. Ce processus a commencé lors des *remaniements parcellaires.* Les routes sont recouvertes ou détournées, et les sentiers qui les longeaient sont abandonnés. Le promeneur, pour aller par exemple du centre d'un village ou de l'arrêt d'autobus à l'orée du bois, doit alors faire un long et ennuyeux détour. Lors des remembrements de terrains à bâtir, le réseau des chemins doit aussi payer un lourd tribut, sans parler des corrections de routes où le piéton est régulièrement oublié.

Nombre de chemins sont simplement supprimés; sur les pentes, les routes de *quartiers extérieurs* montent en longs lacets, sans que l'ancien, rapide et commode *chemin pédestre,* conduisant directement de la colline au centre et à ses magasins, et aux arrêts des transports publics, soit intégré dans le nouveau réseau. Or il serait précisément très utile pour les familles qui viennent s'installer sur la hauteur: le chemin de l'école serait plus court, et moins dangereux, le bus serait plus aisément accessible et d'autant plus utilisé, le magasin de quartier pourrait être atteint par des enfants sans difficulté. D'autre part, la sortie du quartier du côté de la forêt ou des champs serait assurée de la façon la plus simple. On sait par expérience que les anciens chemins pédestres passent aussi par des lieux intéressants: ruisseaux, carrefours, fontaines, boqueteaux et groupes d'édifices. Qui circule à pied non seulement voit plus de choses, mais se pénètre de son environnement, s'identifie en quelque sorte avec lui; et c'est sans doute pour cela qu'il se met à l'aimer.

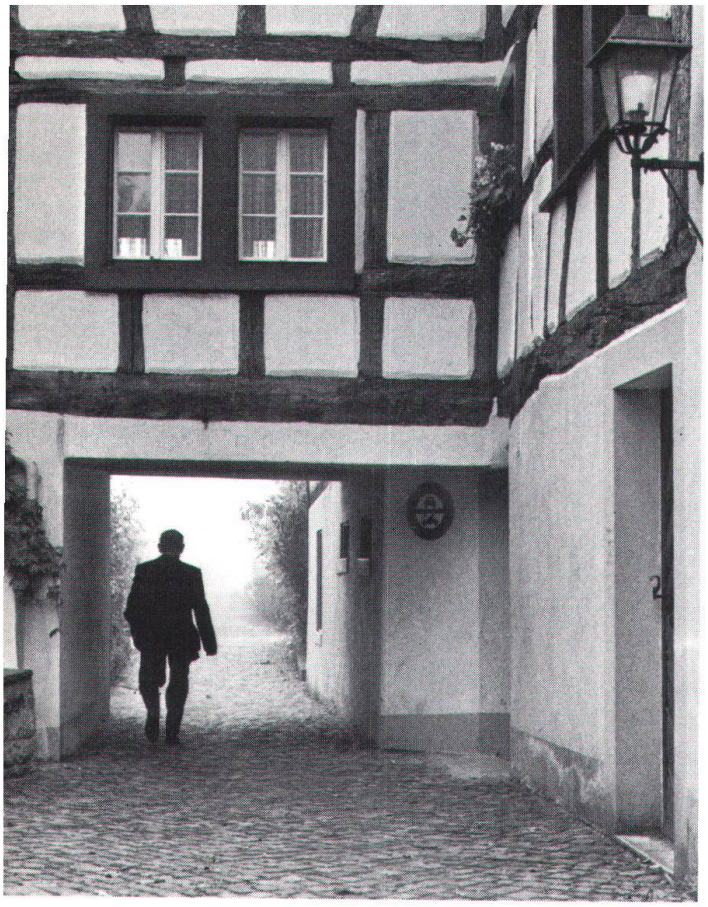
Ainsi les chemins pédestres ne sont-ils pas seulement salutaires parce qu'on y va à pied, qu'on y fait un sain exercice, mais parce qu'ils renforcent la communication entre le promeneur et son environnement, entre l'homme et la nature, entre l'homme et ses semblables. Ils ont une action psychologique, sociale et politique favorable. Ils permettent de compenser, au moins en partie, l'effet contraire de la motorisation.

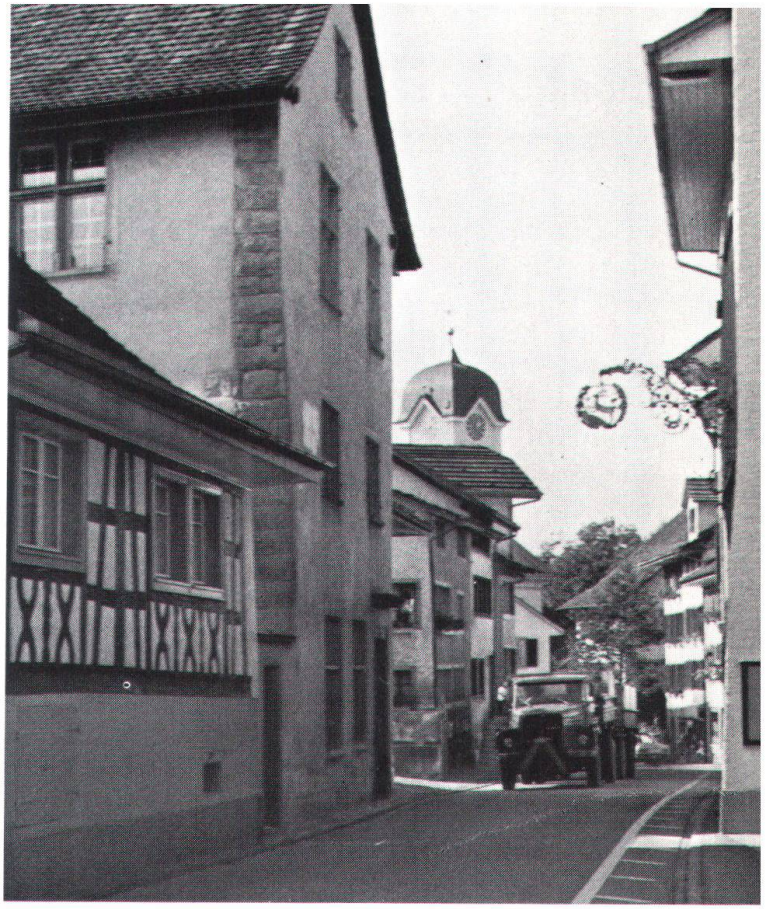
Dictature de la planche à dessin

Tous ces éléments positifs sont passés par dessous jambe au bénéfice de routes assurant les meilleures liaisons possibles. Les chemins et refuges finement structurés et conçus à la mesure de l'homme sont sacrifiés pour des routes tracées froidement sur des planches à dessin, généralement trop larges, souvent pas même techniquement adaptées au trafic, qui exhibent leur morne surface de bitume et que longent des trottoirs aussi tristes qu'interminables. Par leur dureté et leur monotonie, ils rebutent le piéton et n'incitent en tout cas pas à l'arrêt, à la flânerie, à la promenade. Au lieu d'encourager le piéton qui sommeille en tout citoyen, *on le pousse à utiliser la voiture* par des liaisons routières ennemies du piéton.

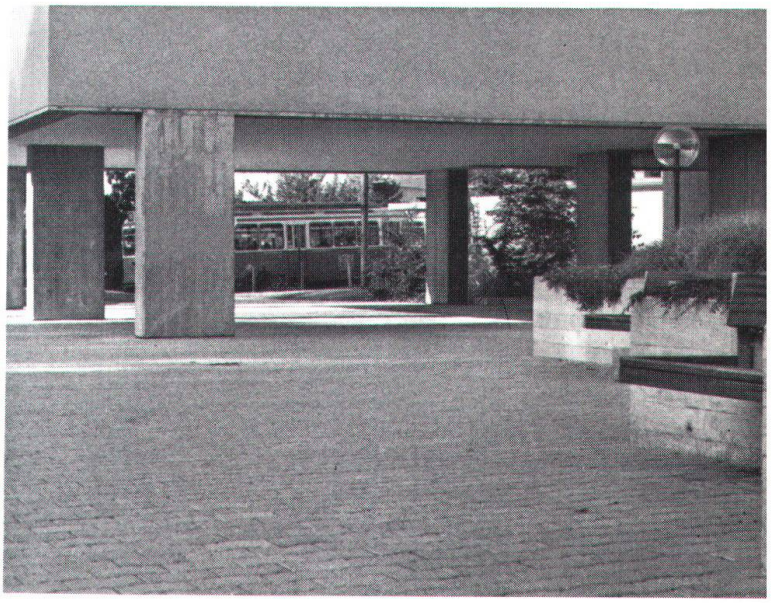
En maints endroits, les enfants ne peuvent plus se rendre à l'école qu'en *affrontant des dangers;* ceux qui vont au jardin d'enfants doivent être accompagnés; les courses au magasin du coin deviennent problématiques – si encore il reste un tel magasin. En outre, de nombreux quartiers neufs ont des liaisons piétonnes si mauvaises et si fatigantes avec la station de chemin de fer, que les travailleurs y habitant donnent la préférence à la voiture. Voilà un cas où l'on pourrait à peu de frais, et éventuellement à l'aide de règlements de construction et de circulation bien conçus, non seulement conserver, mais ranimer et développer un réseau pédestre utile et commode.

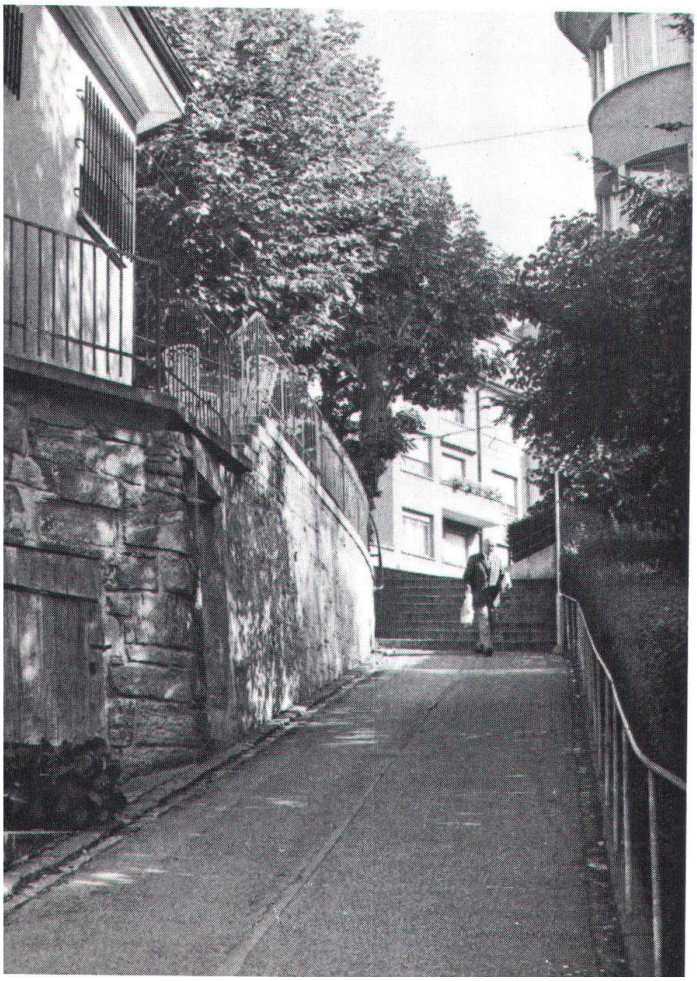
Chemins d'école, accès aux magasins, accès aux arrêts d'autobus, sentiers de promenade et sorties dans la nature doivent être combinés et complétés de manière à former un réseau sûr et attrayant. Il faut souligner à





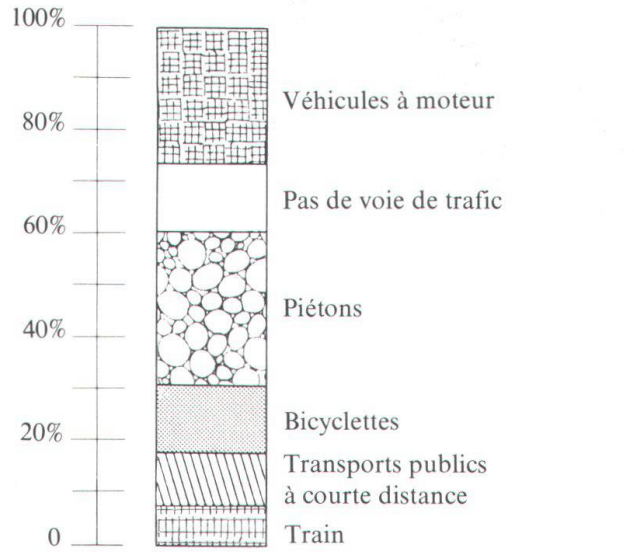
En haut à gauche: la liaison pédestre, traditionnelle et sans danger, avec la place du village. En haut à droite: liaison pédestre très dangereuse avec l'église.
Au milieu à droite: liaison protégée, et propice au piéton, avec la station de tramway.
En bas à gauche: chemin discret, mais menacé par un remaniement parcellaire, pour aller au travail, à l'école, ou faire ses courses. En bas à droite: les zones interdites au trafic rendent les villes et les centres historiques bien plus attirants (photos ALP).





ce propos que dans un tel réseau le piéton, l'enfant qui joue, les handicapés et les personnes âgées doivent garder la *priorité* sur le véhicule motorisé. Enfin, il va de soi que les lieux historiques, les places, les édifices et les hameaux intéressants doivent être intégrés dans le réseau; ils ajoutent au plaisir d'utiliser les chemins, ménagent d'agréables arrêts, et bénéficient à leur tour de l'attention qu'ils suscitent.

Pour atteindre les buts ainsi décrits à l'avantage du piéton, la *planification locale* et les projets de *plans de quartiers* devraient en maints endroits être soumis à la critique. Les règles juridiques nécessaires devraient aussi être réellement appliquées, voire élaborées en cas de lacune.



Parts respectives des moyens de transport pour se rendre à l'école et au travail (selon recensement fédéral 1970)

De frappants déséquilibres

Le tableau ci-dessus montre que ces impératifs ne sont pas une marotte de quelques originaux. La *forte proportion des piétons* surprend. Et les usagers des transports publics à courte distance et des trains sont, sur une partie au moins de leur trajet, aussi des piétons. La surprise est encore plus grande si l'on compare le pourcentage des cyclistes et des piétons avec celui, relativement modeste, des véhicules à moteur privés. Et un fait qui nous paraît plus étrange encore, c'est que l'on consent, de notoriété publique, de gigantesques dépenses et d'innombrables constructions de routes pour ce pourcentage «relativement modeste de véhicules motorisés», alors qu'on ne fait rien, ou bien peu de chose pour les piétons beaucoup plus nombreux. Pourtant, abstraction faite des avantages pour le piéton – et *chacun de nous en est un* – le développement des liaisons pédestres apporterait une certaine *décongestion des centres de localités et de quartiers* en y réduisant le trafic motorisé et les places de parc.

Pour terminer, il faut enfin souligner qu'un réseau pour piétons et cyclistes représente aujourd'hui pour la commune et le quartier une solution de rechange en cas de pénurie de carburant, comme certaines parties du réseau de trafic public. Etant donné que crises et récessions apparaissent déjà nettement à l'horizon (pas seulement pour les gens qui voient les choses en noir), l'oubli continu des liaisons réservés au trafic lent, notamment les chemins pédestres, est absolument incompréhensible.

Nous avons ainsi rapidement esquissé les avantages du réseau pédestre et les dangers qui le menacent. Les efforts doivent tendre maintenant à mettre en relief *l'importance des chemins pédestres dans les agglomérations aussi*, et à soutenir tout ce qui sera entrepris pour leur rendre vie et les développer. *Hans Bösch*

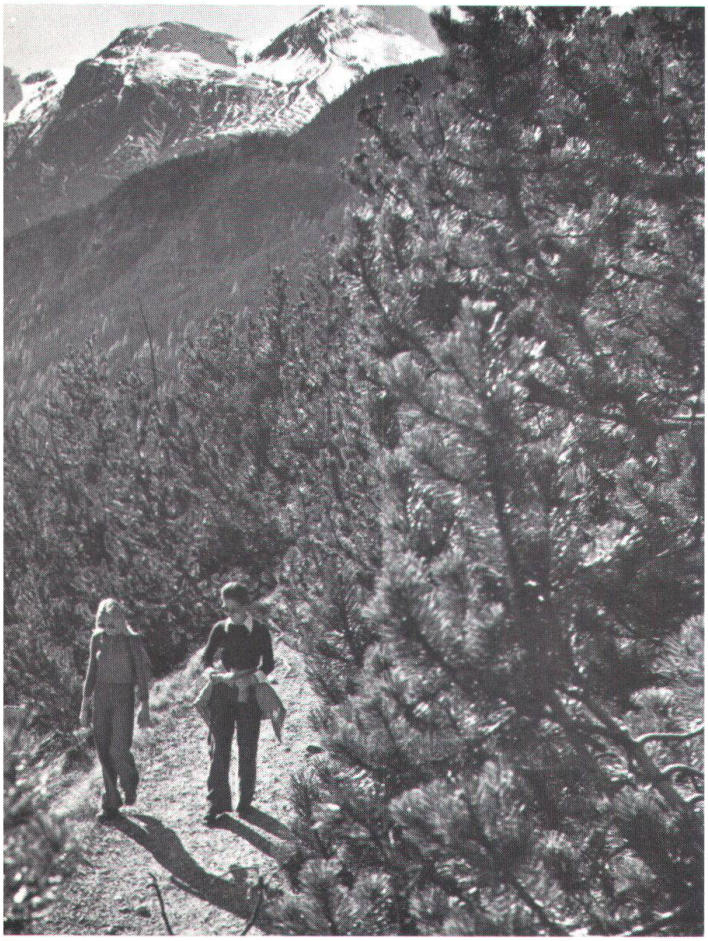
Ce n'est pas seulement à la montagne, mais aussi sur le Plateau, et spécialement aux alentours des grandes agglomérations, que la nécessité se fait sentir d'agréables sentiers et promenades (photo O.N.S.T.).

Un office fédéral n'est pas nécessaire

Il faut une meilleure collaboration!

Pour stopper la lente disparition des chemins pédestres, nous n'avons pas besoin d'un office fédéral de plus. Ce qui est nécessaire, c'est une meilleure collaboration entre les organisations privées et les pouvoirs publics, ainsi que des bases juridiques et financières plus satisfaisantes que jusqu'ici.

Nous devons en premier lieu à l'*Association suisse de tourisme pédestre (ASTP)* et à ses sections cantonales de disposer d'un réseau bien conçu de chemins pédestres, reliant les plus belles régions de délassement de notre pays. Avec l'urbanisation croissante et la tension nerveuse toujours plus vive de la vie quotidienne, le nombre de ceux qui cherchent, durant leurs loisirs, la tranquillité et la détente loin des lieux de travail et du vacarme de la circulation augmente chaque année. Il n'est cependant pas possible aux associations privées d'entretenir et développer le réseau existant, ou de remplacer les chemins qui disparaissent puisque leur moindre revenu n'est assuré que par des cotisations de membres, des collectes, de modestes subventions et des travaux bénévoles. Ces associations ne peuvent se passer d'*une plus étroite collaboration* avec les pouvoirs publics.



Depuis sa fondation en 1934, l'ASTP, s'efforce de planifier, tracer et entretenir des chemins pédestres, ou, quand les autorités s'en occupent, de les appuyer et de coordonner les activités. Dans quelques cantons et communes, la collaboration avec les pouvoirs publics est bonne. Ailleurs, un meilleur soutien serait souhaitable. Durant les 45 dernières années, les problèmes et les tâches se sont modifiés; mais le but reste de populariser la marche et de lutter en faveur d'un réseau approprié. Notre contribution a été et reste aussi le marquage des chemins au moyen des écriteaux indicateurs jaunes ou rouge et blanc que l'on connaît bien; nous nous efforçons d'unifier les indications et de publier des cartes de tourisme pédestre.

Le travail continue

Il existe aujourd'hui un réseau d'environ 50000 km de chemins pédestres. Mais nous ne pouvons nous satisfaire du résultat obtenu. Que voulons-nous? *Protéger juridiquement,* et donc défendre, ce réseau. D'où vient le danger qui le menace? Qui voudrait le supprimer? La Confédération? Non, elle ne le veut pas. Alors pourquoi un article dans la Constitution fédérale? Nous devons partir de cette triste réalité que *chaque année 1000 km environ de chemins pédestres disparaissent.* D'anciens chemins, inclus naguère dans le réseau et marqués à grands frais, sont transformés en routes carrossables. Cela se justifie souvent, puisque leur entretien serait trop coûteux. Mais il faut songer à les remplacer.

Pour stopper la disparition continue de chemins pédestres, nous n'avons pas besoin de nouveaux bureaux dans la ville fédérale. Nous souhaitons simplement des autorités un meilleur soutien juridique et un appui financier plus substantiel pour le travail pratique de l'ASTP. Après l'adoption d'un article constitutionnel, une *commission fédérale* pourrait consacrer au problème une attention particulière. En cas de construction de route et autres travaux publics touchant notre réseau pédestre, des représentants de l'ASTP, sur le plan fédéral et cantonal, devraient être associés en temps utile à la procédure de consultation, exactement comme pour les *commissions de protection de la nature et du patrimoine* cantonales et fédérale. Au demeurant,

l'ASTP continuerait à assumer avec ses sections les tâches dont elles se sont chargées jusqu'à présent.
Un exemple: le Canton de Schaffhouse élabore actuellement une nouvelle loi sur la construction routière. Le gouvernement n'a pas attendu des prescriptions fédérales. L'Etat a déjà construit un réseau de chemins pédestres parallèlement à son réseau routier (un kilomètre de chemins pour 4 km² de la surface cantonale) et en consacre l'existence juridique dans son projet de loi. C'est ainsi que si un chemin pédestre est transformé en route, les pouvoirs publics seront tenus de pourvoir à son remplacement. Dans les cas où, en raison de la pente, les routes bitumées ne peuvent être contournées, on s'est déjà efforcé, dans le Canton de Schaffhouse, d'aménager le long de ces routes une large piste pour les piétons, de façon qu'ils puissent continuer à marcher agréablement.

Ici, on a tenu compte des besoins du piéton. Un chemin de terre est beaucoup plus agréable pour la marche, et bien meilleur marché aussi, qu'un trottoir bitumé (photo ALP).

Tout le monde à la rescousse

Et s'il n'en va pas surtout ainsi? Pour l'avenir, la Confédération devrait soutenir la mise à disposition de chemins suffisants pour les piétons et pour les enfants. Cela concerne aussi les villes et communes. Où devra passer le piéton, quand bientôt la moitié des trottoirs seront marqués pour le parcage des voitures et que les palissades des jardins serviront à appuyer les motocyclettes? Où le promeneur pourra-t-il encore se promener, quand les chemins longeant les plus belles lisières seront transformés en routes? Et pourquoi les promeneurs doivent-ils être chassés des rives où ils aiment longer les ruisseaux, les rivières et les lacs?
Il est grand temps que ceux qui œuvrent en faveur d'un réseau pédestre intact soient soutenus partout dans le pays. Il ne s'agit pas d'un «match» des piétons contre les automobilistes; les uns et les autres ont droit à de l'espace. Il s'agit bien plutôt de *tenir compte équitablement des intérêts en présence.*

Ernst Neukomm, conseiller d'Etat, président de l'ASTP

Les enfants sont particulièrement menacés par la circulation. Il s'agit ici d'un tracé signalé comme chemin pédestre. En réalité, c'est une route carrossable (photo ALP).

L'article sur les chemins pédestres vu des cantons

«Des moyens modestes pour un grand but»

Entretien avec le conseiller des Etats Jacques Morier-Genoud, Lausanne

Ces dernières années, le nombre des initiatives populaires fédérales s'est fortement accru. Il est compréhensible que les députés réagissent avec une réserve grandissante devant ce flot, surtout maintenant que s'aggrave la situation des finances fédérales. Même dans le cas de l'initiative sur les chemins pédestres, les Chambres ont marqué au début une certaine froideur, surtout dans les milieux soucieux de la souveraineté cantonale. Le contre-projet élaboré par le Conseil national et le Conseil des Etats, et qui après le retrait de l'initiative fera seul l'objet du scrutin du 18 février, tient compte de ce souci. Le conseiller aux Etats *Jacques Morier-Genoud,* de Lausanne, explique au cours de l'entretien résumé ci-dessous ce qui l'a incité, ainsi que la majorité de ses collègues, à soutenir le projet.

Question: Quelle est la tâche d'une commission parlementaire? De quelle façon votre commission en est-elle arrivée aux décisions prises à propos de l'initiative sur les chemins pédestres?

M. Morier-Genoud: Une commission parlementaire a pour mission de préparer les délibérations de la Chambre, en l'occurrence du Conseil des Etats, en étudiant plus spécialement l'objet qui lui est confié. Dans notre cas chaque membre de la commission a tout d'abord reçu la documentation nécessaire et a pu demander des compléments d'information. Ensuite la commission s'est réunie. Chacun s'exprimait et avançait ses arguments pour ou contre l'initiative. A la fin il a fallu se prononcer en faveur de l'initiative ou du contre-projet qu'avait élaboré le Conseil national.

Qui a préparé la documentation dont les membres de la commission disposaient pour étayer leurs décisions?

Nous avons d'abord reçu le message du Conseil fédéral qui proposait le rejet pur et simple de l'initiative. Nous avons pu ensuite demander une revue de presse réunissant tous les articles qui avaient été consacrés à ce sujet et nous avions enfin – je dois le dire – une documentation très bien faite et très détaillée qui nous avait été soumise par les auteurs de l'initiative.

Avez-vous eu une bonne collaboration avec les auteurs de l'initiative?

Notre commission n'a pas reçu les auteurs de l'initiative. En revanche ces derniers ont développé une activité considérable. Ils ont eu beaucoup de contacts individuels avec plusieurs conseillers aux Etats, et je suis convaincu que leur action a été déterminante dans l'évolution des débats aux Chambres fédérales.

Après le scepticisme du début

Quels arguments ont finalement incité la majorité du Conseil des Etats à accepter le contre-projet du Conseil national et à approuver ainsi une adjonction à la Constitution?

Il faut dire tout d'abord que l'évolution au sein de la commission et du Conseil des Etats a été assez lente. Au début l'initiative a été accueillie avec un certain scepticisme. On la traitait un peu de bagatelle. Finalement les conseillers aux Etats, dans leur majorité, se sont persuadés de la nécessité de protéger et de sauvegarder notre réseau de sentiers et de chemins pédestres. C'est là l'argument principal qui a entraîné l'adhésion du Conseil des Etats. S'il s'est rallié finalement au contre-projet élaboré par le Conseil national, c'est parce qu'il respectait mieux le fédéralisme, qu'il définissait mieux les tâches respectives de la Confédération et des cantons et parce qu'il avait un caractère moins contraignant, mais certainement plus réalisable politiquement, que le texte de l'initiative.

Etes-vous personnellement convaincu que le contre-projet correspond à la conception actuelle de la répartition des tâches entre cantons et Confédération? Et que pensez-vous des arguments qui sont avancés dans certains milieux fédéralistes?

C'était la faiblesse du texte de l'initiative que de confier la sauvegarde de notre réseau pédestre à la Confédération, les cantons n'étant plus que des agents d'exécution. Une telle solution se serait heurtée à des difficultés politiques, à l'opposition des cantons et des collectivités locales. L'avantage du contre-projet est qu'il prévoit une disposition constitutionnelle qui s'imposera à tous les cantons. Mais la tâche de sauvegarder et d'aménager les réseaux pédestres incombera aux cantons. La Confédération aura avant tout un rôle de coordination. Autre point essentiel, la Con-

fédération prendra en considération dans l'accomplissement de ses propres tâches la garantie des sentiers et des chemins pédestres.
On connaît le rôle souvent déterminant que joue la Confédération dans l'anéantissement des sentiers et des chemins pédestres par la construction d'autoroutes, par des travaux d'aménagement forestier et d'améliorations foncières.

Espoir d'un changement de mentalité

Qu'attendez-vous d'une issue positive du scrutin?
Eh bien, j'en attends l'accomplissement du but de l'initiative: une meilleure sauvegarde de nos chemins et de nos sentiers pédestres. J'ai fait longtemps partie du parlement cantonal vaudois et combien de fois ai-je pu constater qu'à l'occasion de travaux d'aménagement fonciers et agricoles, on détruisait des chemins pédestres souvent magnifiques. Avec un peu plus d'attention et une meilleure approche des problèmes, j'ai remarqué qu'il était possible de sauver ces chemins, sans entraver pour autant l'amélioration des exploitations agricoles, des chemins d'accès. Mais souvent on ne tenait pas compte de cet aspect. Je souhaite que l'adoption de cet article constitutionnel modifie cet état d'esprit et que toutes les autorités cantonales et communales ainsi que la population soient sensibilisées par ce problème.
Peut-on dire que jusqu'à présent, les cantons ont été empêchés par les lois fédérales existantes, et les prescriptions concernant les subventions, d'entretenir des chemins pédestres ou de créer de tels réseaux?
Je ne sais pas si l'on peu dire que les cantons ont été empêchés, mais je pense qu'ils n'ont en tout cas pas été encouragés dans leur planification à tenir compte du réseau pédestre. En ce qui concerne les améliorations foncières, parfois les exigences fédérales ont pu conduire à la suppression de sentiers et de chemins. Mais je ne crois pas que les cantons étaient plus sensibilisés au problème que la Confédération .
Peut-on penser qu'une des utilités de l'initiative aura été de sensibiliser à ces problèmes les organes d'exécution compétents?
Certainement.
Pensez-vous qu'une acceptation de l'article constitutionnel aurait pour conséquence d'imposer à la Confédération une grosse charge financière?
Je ne le pense pas. A cet égard on a d'ailleurs entendu, lors du débat au sein du Conseil des Etats, des critiques que je trouve assez contradictoires. D'une part on craignait que ce nouvel article n'entraîne de nouvelles dépenses considérables pour la Confédération. D'autre part, lorsque les partisans de ce projet démontraient que ce n'était pas le cas, ce projet n'apparaissait plus comme très sérieux, mais comme une bagatelle, dont la Confédération n'avait pas à se soucier. N'est-ce pas bizarre que l'on ne considère plus un projet comme sérieux parce qu'il n'entraîne pas de grandes dépenses?

Mieux coordonner ce qui existe

Comment la Confédération devra-t-elle empoigner sa tâche?
Le conseiller fédéral Hürlimann, qui pour finir s'est rallié au contre-projet élaboré par le Conseil national et qui l'a défendu au Conseil des Etats avec une grande conviction et avec des arguments à mon avis tout à fait pertinents, a déclaré nettement que l'article en question ne nécessitera pas une mise sur pied d'un office avec une nuée de fonctionnaires. Il s'agit avant tout pour la Confédération d'un simple travail de coordination qui devrait déjà exister actuellement entre ses divers services: forêts, protection des eaux, routes. Il faut que ces derniers prennent en considération les sentiers pédestres existants, en cherchant dans la mesure du possible à les conserver.
Peut-on dire que l'article constitutionnel améliorera la qualité de vie? Sera-t-elle au bénéfice de l'excursionniste seulement, ou sera-t-elle au bénéfice du piéton et de nous tous?
Chaque Suisse est un piéton, parce que chaque Suisse marche à un moment ou à un autre. J'attends donc de cette initiative une amélioration de la qualité de la vie pour chacun – et pas seulement pour les promeneurs. Sa force, c'est qu'elle n'impose pas de restrictions. On ne va pas obliger les gens à faire telle ou telle chose ni leur interdire de faire quelque chose. On veut simplement leur offrir et leur assurer un réseau pédestre. Les associations privées en faveur des sentiers et des chemins pédestres font déjà un travail considérable qu'il faut souligner. Mai malgré tout le réseau pédestre perd du terrain. Chaque année il en disparaît mille kilomètres environ. Ces chemins devraient être conservés ou remplacés pour l'utilisation de chacun. Encore une fois, ce projet est peut-être modeste dans ses moyens, mais il est grand et bénéfique par le but qu'il vise.

Interview par Jürg Welti

Ci-contre: La Constitution du nouveau Canton du Jura oblige l'Etat à veiller sur le patrimoine architectural (photo Wolfstor, Delémont; O.N.S.T.)