

COMITE D'ACTION SUISSE "SENTIERS ET CHEMINS PEDESTRES OUI"
SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE "FUSS- UND WANDERWEGE JA"

Service de presse
case postale 2642

3001 B e r n e

031 22 34 38

Berne, le 16 Janvier 1979 ea

Aux rédactions des journaux romands

Mesdames et Messieurs,

Vous recevez sous ce pli une nouvelle édition de notre service de presse en vue de la votation fédérale du 18 février 1979. Il s'agit tout d'abord d'un article de M. Remigius Kaufmann, Conseiller national, St. Gall, qui explique que nous devons aujourd'hui songer sérieusement à la défense du piéton après nous être beaucoup occupé de trafic motorisé.

Le second texte résume la douloureuse histoire d'une initiative populaire.

En espérant que vous réserverez bon accueil à ces articles, nous vous présentons, Mesdames et Messieurs, nos salutations les meilleures.

Pour le comité de presse:

Chr. Beusch

Annexes mentionnées.

LA CONFEDERATION FAVORISE LA TRANSFORMATION DES CHEMINS EN ROUTES

Pourquoi un article constitutionnel en faveur des chemins pédestres ?

Par Remigius Kaufmann, Conseiller national, St. Gall

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.

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 engagée. 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.

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.

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.

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 123'000 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 convier 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.



The following information is for your information only. It is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only and should not be used as a substitute for professional advice.
