

POUR LA VOTATION DU 18 FEVRIER 1979

ARTICLE CONSTITUTIONNEL SUR LES SENTIERS ET CHEMINS PEDESTRES

GUIDE POUR EXPOSES

COMITE D'ACTION SUISSE «SENTIERS ET CHEMINS PEDESTRES» OUI
CASE POSTALE 1691, 3001 BERNE, TEL. 031-22 87 88

ON PEUT OBTENIR D'AUTRES INFORMATIONS AUPRES DE
L'ASSOCIATION SUISSE EN FAVEUR DE BASES LEGALES POUR LES
SENTIERS ET CHEMINS PEDESTRES (ALP)
BEETHOVENSTRASSE 11, 8002 ZUERICH, TEL. 01-201 13 92

TABLE DES MATIERES	pages
1. CONSIDERATIONS GENERALES	5
2. LA SITUATION ACTUELLE	6
21 Un problème qui existe depuis des décennies	6
22 Les premières tentatives de solution	6
23 Les empiètements subis par le réseau pédestre	7
24 Destruction de voies pour piétons dans les localités	9
25 Nécessité de séparer la circulation des piétons du trafic motorisé	9
3. INFLUENCE DE LA CONFEDERATION SUR LE RESEAU PEDESTRE	11
31 La situation par trop privilégiée sur le réseau pédestre	11
32 L'exemple des routes nationales	12
33 L'exemple des routes principales	12
34 L'exemple des routes forestières	13
35 L'exemple de l'équipement de terrains	14
4. IL NE FAUT PAS DEMANDER UN TROP GRAND EFFORT AUX ORGANISATIONS PRIVEES	16
5. L'INITIATIVE	18
51 Le lancement et le texte	18
52 Le Conseil fédéral s'oppose à l'initiative	19
6. LE CONTRE-PROJET DU PARLEMENT	20
61 Genèse du contre-projet	20
62 Les motifs à l'appui du contre-projet du Parlement	21
64 Le retrait de l'initiative	23

	pages
7. LES BUTS DE L'ARTICLE CONSTITUTIONNEL	24
71 Les buts à court terme	24
72 Les buts à moyen terme	24
73 Les buts à long terme	25
74 Ce à quoi les nouvelles dispositions ne visent pas	25
8. PAS DE LOIS SANS ARTICLE CONSTITUTIONNEL	26
81 La situation juridique actuelle	26
82 Exemple	27
9. UNE SOLUTION FEDERALISTE	28
91 La tâche principale incombe aux cantons et aux communes	28
92 La Confédération ne doit pas entraver les cantons, elle doit au contraire les soutenir	28
93 La collaboration de la Confédération et des cantons est d'une urgente nécessité	29
10. REPOSE A DES QUESTIONS ET OBJECTIONS	31
12. DEFINITIONS	
121 Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres	37
122 Association suisse de tourisme pédestre	37

1. CONSIDERATIONS GENERALES

La Suisse compte quelque 50 000 km de chemins pédestres et de sentiers marqués comme tels. On pourrait en conclure qu'elle est un pays nettement favorable aux piétons. Mais ce n'est qu'une apparence. Une grande partie des voies de circulation qualifiées de pédestres sont en réalité ouvertes à la circulation des différentes sortes de véhicules.

Depuis de nombreuses années, les nouvelles constructions exécutées dans le domaine du trafic par la Confédération, les cantons et les communes, ainsi que d'autres activités exercées par ces collectivités, ont pour effet d'interrompre des chemins pédestres et des sentiers ou de les transformer en routes. En moyenne, plus de 1 000 km de voies favorables aux piétons disparaissent chaque année. Ce chiffre comprend quelque 400 km de chemins pédestres marqués comme tels. Dans les localités, le trafic motorisé dérange les piétons dans une plus large mesure encore.

De larges milieux de la population ont reconnu qu'il y a là un problème et demandent des contre-mesures. Lorsque le Groupe de travail pour le développement des chemins et sentiers lança à fin 1973 une initiative populaire, celle-ci recueillit en quatre mois plus de 123 000 signatures.

Le Parlement lui aussi a reconnu que les lois et ordonnances en vigueur ne permettent pas de tenir suffisamment compte des intérêts des piétons. Encouragés par l'initiative populaire, le Conseil national et le Conseil des Etats ont adopté à de fortes majorités un article constitutionnel ouvrant la voie à la modification des lois et ordonnances en question. Les promoteurs de l'initiative se sont ralliés au projet du Parlement en ont retiré l'initiative.

La votation populaire du 18 février 1979 ne portera ainsi, que sur le projet du Parlement.

des chemins transformés en routes, les piétons en font les frais

initiative populaire

contre-projet du parlement

votation populaire

2. LA SITUATION ACTUELLE

21 UN PROBLÈME QUI EXISTE DEPUIS DES DÉCENNIES

La motorisation de la circulation routière croissante a ses mauvais côtés. On l'a reconnu il y a déjà des dizaines d'années. Ses multiples dangers se sont révélés au cours des années 30. Le piéton s'est vu de plus en plus écarté de la chaussée à l'intérieur comme à l'extérieur des localités. Et les chemins à travers champs et forêts, qui étaient autrefois si tranquilles et sûrs, sont de moins en moins faits pour qui chemine à pied. Aussi des organisations en faveur des chemins pédestres se créèrent-elles un peu partout en Suisse. Elle s'occupèrent d'abord de la signalisation, puis également de la propagation de l'idée du tourisme pédestre en général. Ces groupements fusionnèrent en 1934 pour former *l'Association suisse de tourisme pédestre*.

Un problème déjà ancien

La constatation du fait que les questions en rapport avec la conservation et le développement des chemins pédestres sont principalement d'ordre juridique, amena la création de *l'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres*. Celle-ci s'emploie à la solution des problèmes juridiques touchant ces voies de communication, qui se posent sur le plan de la Confédération ou sur celui des cantons et des communes. Elle voue en particulier son attention aux voies pour piétons dans les *localités et les zones proches des agglomérations*.

22 LES PREMIÈRES TENTATIVES DE SOLUTION

L'Association suisse de tourisme pédestre s'est occupée dès le début, des problèmes posés par une circulation automobile qui emprunte toujours plus les chemins ruraux et forestiers. Elle a pris notamment contact en 1953 avec les orga-

Pas encore de solution

nisations d'automobilistes et les départements cantonaux de justice et police. Ces contacts n'ont cependant guère porté de fruits, la situation ayant évolué avec une rapidité imprévue.

Le vaste champ des problèmes à résoudre ne suscita l'attention soutenue des autorités compétentes que lorsque l'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres eut lancé son initiative populaire.

Dans son message du 16 février 1977, le Conseil fédéral devrait reconnaître "qu'il avait été rarement possible d'empêcher l'asphaltage rapide de chemins à vocation typiquement pédestre et que l'Association de tourisme pédestre ne pouvait se référer à des dispositions légales qui auraient permis que les chemins de ce genre fussent reconnus comme tels."

Défaut de bases légales

23 LES EMPIÈTEMENTS SUBIS PAR LE RÉSEAU PÉDESTRE

On ne cesse de faire remarquer que la Suisse, avec ses quelque 50 000 km de réseau pédestre, occupe une place hors de comparaison avec celle des autres pays. Mais une grande partie des chemins dits pédestres ne méritent depuis longtemps plus cette appellation.

- Une partie importante du réseau marqué en jaune est maintenant ouverte au trafic motorisé. Les piétons et les amis du tourisme pédestre sont constamment exposés au danger et à ces nuisances que sont le bruit et les gaz d'échappement.
- De nombreuses sections de chemins, représentant quelque 14 000 km ou, en chiffre rond, 30 % du réseau sont asphaltées ou bétonnées. Cheminer longuement sur ces sections est devenu pénible.

Nombre de chemins deviennent des routes

Cette évolution fâcheuse se produit toujours plus rapidement

- Des sentiers et des chemins pédestres sont supprimés par suite
 - . de nouvelles constructions pour le trafic, telles que les autoroutes, les routes principales, les lignes de chemin de fer
 - . de la suppression de passages à niveau,
 - . de remembrements de terrains agricoles ou forestiers,



L'amélioration des chemins pédestres

- Bien des chemins pédestres disparaissent peu à peu, faute d'entretien.
- Des réseaux de chemins pédestres sont disloqués du fait que des sections sont transformées en routes.
- Toujours plus nombreux sont les chemins qui reçoivent un revêtement dur qui ne convient pas au corps humain. L'expérience apprend que le trafic motorisé s'accroît rapidement sur les chemins devenus des routes. La conséquence en est que de nombreuses régions servant à la détente perdent leur valeur.

On estime que 1000 km de chemins à vocation pédestre disparaissent chaque année sans qu'il y ait remplacement. Cela fait 3 km par jour. Il ressort d'enquêtes récentes de l'Association de tourisme pédestre qu'on asphaltte annuellement quelque 400 km de chemins pédestres marqués comme tels.

24 DESTRUCTION DE VOIES POUR PIÉTONS DANS LES LOCALITÉS

Dans les localités, chacun peut constater de manière très directe que le piéton est actuellement traité comme un être de seconde classe. En maint endroit, la situation est devenue intenable, surtout pour les personnes âgées et les enfants. Le danger d'accident est particulièrement grand. *Un quart des personnes qui meurent des suites d'un accident de la circulation sont des piétons.* Les passages rayés et les feux n'offrent pas une protection suffisante.

Trafic dans les localités

Toujours plus nombreux sont ceux qui formulent des plaintes ou qui réclament des "zones piétonnes" et des restrictions de la circulation, notamment dans les régions d'habitation. Ce qu'on peut faire aujourd'hui sur la base des lois en vigueur n'est le plus souvent que fort peu de chose.

25 NÉCESSITÉ DE SÉPARER LA CIRCULATION DES PIÉTONS DU TRAFIC MOTORISÉ

Les piétons et les conducteurs de véhicules automobiles n'ont pas les mêmes besoins. Lorsqu'ils se trouvent ensemble, ils se gênent les uns les autres et se mettent aussi mutuellement en danger. C'est pourquoi il importe de mieux séparer la circulation des piétons du trafic motorisé.

Mise en danger mutuelle

RÉCAPITULATION

La circulation croissante gêne de plus en plus les piétons, les promeneurs et les marcheurs. Des chemins pour piétons sont constamment transformés en routes. Le plus souvent, on n'offre au piéton aucune voie de remplacement qui réponde à ses besoins.

Il est urgent de mieux séparer, à l'intérieur et à l'extérieur des localités, la circulation des piétons du trafic motorisé. Le réseau pédestre actuel doit être protégé et entretenu. Là où il est interrompu par des routes nouvelles ou d'autres voies ouvertes à la circulation des véhicules, il importe de créer de nouveaux chemins fermés au trafic motorisé.

Lors de leurs travaux de raccordement, la Confédération, les cantons et les communes devront désormais tenir davantage compte des besoins des piétons.

Pour que cela soit possible, il faudra, à tous les niveaux (Confédération, cantons et communes) adapter les lois aux conditions actuelles et à l'évolution probable. Si l'on veut que les lois fédérales puissent être adaptées, que les efforts des cantons puissent être soutenus et coordonnés, un texte constitutionnel est nécessaire. Le projet d'article sur les sentiers et les chemins pédestres devrait devenir ce texte constitutionnel.



Près de 50 000 km de sentiers et chemins pédestres ont été aménagés, surtout par des organisations privées

Depuis longtemps, les indicateurs jaunes ne garantissent plus partout une marche agréable, loin du bruit et des gaz d'échappement



Chaque année, l'asphaltage en particulier fait disparaître quelque 1000 km de voies pour piétons, dont 400 km de chemins marqués comme tels

3. INFLUENCE DE LA CONFEDERATION SUR LE RESEAU PEDESTRE

31 LA SITUATION PAR TROP PRIVILEGIEE DU TRAFIC MOTORISE

La Confédération exerce une série d'activités et subventionne des activités cantonales qui ont, les unes et les autres, le plus souvent un effet négatif sur le réseau pédestre. Ces atteintes se rencontrent principalement dans les domaines suivants:

Influence
négative

- la construction des routes nationales
- l'amélioration des routes dans la plaine et dans les Alpes
- les améliorations de structures dans l'agriculture et la sylviculture
- la correction de cours d'eau
- la construction de chemins de fer
- la suppression de passages à niveau
- la construction de routes militaires
- le raccordement de zones d'habitation.

Il est souvent nécessaire de développer le réseau routier pour l'adapter au trafic motorisé. Les partisans de l'article constitutionnel sur les chemins pédestres et les sentiers ne le contestent aucunement. *Mais les lois et ordonnances actuelles favorisent unilatéralement ce trafic. Or, on trouverait souvent des solutions qui, sans frais supplémentaires ou à peu de frais, apporteraient des améliorations considérables pour les piétons. Dans certains cas, une planification tenant compte de ceux-ci pourrait même assurer des économies considérables.*

le piéton
est
négligé

32 L'EXEMPLE DES ROUTES NATIONALES

Lorsque des projets de routes nationales sont mis à l'enquête, *les intérêts des piétons, en particulier des marcheurs, ne sont pas suffisamment pris en considération.* La raison en est que les organisations à but idéal - excepté celles qui s'occupent de la protection de la nature et du paysage - n'ont pas voix au chapitre. C'est pourquoi la Confédération subventionne actuellement la construction de routes nationales sans tenir convenablement compte des intérêts des piétons.

33 L'EXEMPLE DES ROUTES PRINCIPALES

La Confédération subventionne l'amélioration et la construction des routes principales en vertu de l'arrêté fédéral concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinés aux constructions routières. *Les trottoirs construits le long des routes principales en dehors des localités* donnent également droit à la subvention. La construction de sentiers à l'écart - en lieu et place d'un trottoir - pourrait également être subventionnée.

Mais c'est une possibilité dont il est fait trop peu usage. On ne cesse de construire des trottoirs le long des routes principales en dehors des localités bien qu'ils soient la plus coûteuse des voies de communication mises à disposition des piétons et que ceux-ci soient constamment exposés au danger d'accident, au bruit et aux gaz d'échappement.

les trottoirs sont coûteux et peu attrayants

On voit ainsi qu'il serait bien souvent possible d'aménager à moins de frais des chemins pour piétons à l'écart des routes principales.

des économies seraient possibles



De simples sentiers à l'écart
des routes seraient plus
attrayants, moins coûteux, plus
sûrs

34 L'EXEMPLE DES ROUTES FORESTIÈRES

La Confédération subventionne la construction de routes dans les forêts protectrices (à peu près toutes les forêts le sont). A ce titre, elle a dépensé, par exemple de 1963 à 1972, 100 millions en chiffre rond. Il s'y ajoute les subventions fédérales versées pour les remaniements de forêts qui comprennent la construction de chemins. L'ordonnance d'exécution de la loi sur les forêts contient un article 21, 3e alinéa, rédigé comme suit:

"Si, pour une raison quelconque, le maître de l'oeuvre désire mieux aménager le chemin ou dépasser la longueur nécessaire à l'exécution des travaux de défense et de reboisement, les frais supplémentaires n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la subvention fédérale selon l'article 42bis de la loi."

Il en résulte que la Confédération ne peut pas tenir compte de travaux complémentaires minimes en faveur des promeneurs et des marcheurs (par exemple un raccordement entre deux culs-de-sac).

Cet exemple montre lui aussi combien *il est urgent d'avoir des dispositions de droit fédéral qui fassent une plus large place aux chemins pédestres et aux sentiers.*

35 L'EXEMPLE DE L'ÉQUIPEMENT DE TERRAINS

Jusqu'à fin août 1975, les subventions fédérales pour des travaux d'équipement de terrains se fondaient sur l'ordonnance d'exécution III de la loi fédérale concernant l'encouragement de la construction de logements, du 16 septembre 1970. *L'article 2, 2e alinéa*, de cette ordonnance était rédigé comme suit:

"Cette aide (de la Confédération) concerne en particulier les dépenses pour:

- a) des routes et *chemins*
- b) des conduites d'eau, de gaz et d'électricité
- c) l'évacuation des eaux usées.

Depuis le 1er septembre 1975, les choses sont réglées par une ordonnance qui remplace la précédente. C'est l'ordonnance du 20 août 1975 relative à la loi fédérale encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements. *Son article 3, 2e alinéa*, prévoit ce qui suit:

"L'aide de la Confédération s'étend notamment aux frais occasionnés par:

- a) les routes et les *installations annexes*
- b) les conduites servant à assurer l'approvisionnement des maisons d'habitation en eau et en énergie
- c) les canalisations pour l'évacuation des eaux usées.

Les chemins, importants pour la circulation des piétons, ne sont ainsi plus mentionnés dans la nouvelle ordonnance. Mais la Confédération continue à subventionner la construction de routes avec leurs installations annexes. On discerne une fois de plus cette tendance à désavantager les piétons par rapport au trafic motorisé.

la nouvelle
ordonnance
désavantage
les piétons

4. IL NE FAUT PAS DEMANDER UN TROP GRAND EFFORT AUX ORGANISATIONS PRIVEES

Depuis des décennies, des organisations privées, surtout l'association suisse de tourisme pédestre et ses sections cantonales, ainsi que les associations touristiques et autres institutions, travaillent avec beaucoup de dévouement en faveur des chemins pédestres. Grâce à leur activité, nous avons maintenant en Suisse un réseau de chemins pédestres marqués de quelque 50 000 km. On publie également des brochures et des cartes pour le tourisme pédestre. Des excursions et des vacances sont organisées pour les marcheurs tant en Suisse qu'à l'étranger.

Les activités méritoires des organisations privées ne sont pas soutenues ou que peu soutenues par la Confédération, les cantons et les communes. Ces organisations doivent recueillir péniblement la plus grande partie des sommes qu'elles dépensent pour le développement et surtout pour la signalisation des chemins pédestres.

Pas de soutien de la part des collectivités publiques

Le pire, c'est que leurs efforts sont sans cesse contrariés par des mesures des pouvoirs publics. Ainsi, lorsque des chemins sont interrompus ou supprimés par la construction de routes ou d'autres ouvrages. Dans la plupart des cas, les organisations privées ne sont pas en mesure de pourvoir au remplacement.

Les efforts sont contrariés

On ne voit pas pourquoi ces organisations devraient, avec leurs ressources d'origine privée, réparer des dommages que les pouvoirs publics ont causés avec l'argent des contribuables.

Qui doit répondre des dangers causés par les pouvoirs publics

Les organisations privées qui ont fait du bon travail doivent continuer leur activité. Les partisans de l'article constitutionnel n'entendent nullement que l'Etat mette la main sur ce genre d'activité. L'article prévoit expressément que la Confédération et les cantons collaborent avec les organisations privées.

Pour la collaboration de la Confédération et des cantons avec *l'Association suisse de tourisme pédestre* et *l'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres*, il y aura lieu de prévoir quelques points forts. Il s'agira en particulier de la planification et de la signalisation du réseau, de l'adaptation des lois et ordonnances et de l'encouragement de la création de voies pour piétons dans les localités et dans leur voisinage.

RÉCAPITULATION

Le réseau de chemins pédestres marqués est l'oeuvre d'organisations privées.

Les efforts de ces organisations sont sans cesse contrariés par des mesures de l'Etat, telles que la construction de routes et d'autres ouvrages, qui ont a pour effet d'interrompre ou de supprimer des chemins.

A l'avenir, la Confédération devra, dans l'accomplissement de ses tâches, tenir compte des chemins pédestres et des sentiers et pourvoir à leur remplacement. Il y aura lieu, en l'occurrence, d'appliquer la règle suivant laquelle celui qui cause un dommage est tenu de supporter les frais des mesures prises pour le réparer. Là où les pouvoirs publics portent atteinte au réseau de chemins pédestres et des sentiers, ils seront tenus de pourvoir au remplacement en collaborant pour cela avec les organisations privées.

Ainsi, les organisations privées ne devront pas se saborder après l'adoption de l'article constitutionnel. Il faudra, au contraire, soutenir leur activité.

5. L'INITIATIVE

51 LE LANCEMENT ET LE TEXTE

Le 21 février 1974, l'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres (précédemment: groupe de travail pour le développement des chemins et sentiers) déposait à la Chancellerie fédérale une initiative populaire demandant que la constitution fédérale soit complétée par un article de la teneur suivante:

lancement

1. La Confédération assurera par voie législative l'aménagement, la construction et l'entretien d'un réseau pédestre national, ainsi que la coordination, la construction et l'entretien des réseaux régionaux de chemins et sentiers dans toute la Suisse.
2. Elle encourage la construction et le développement des réseaux locaux de chemins pour piétons.
3. Les chemins destinés aux piétons doivent être à l'écart des routes destinées au trafic motorisé.

Texte

L'association avait recueilli en 4 mois seulement plus de 123 000 signatures à l'appui de son initiative, et cela à une époque où 50 000 signatures suffisaient pour l'aboutissement d'une initiative.

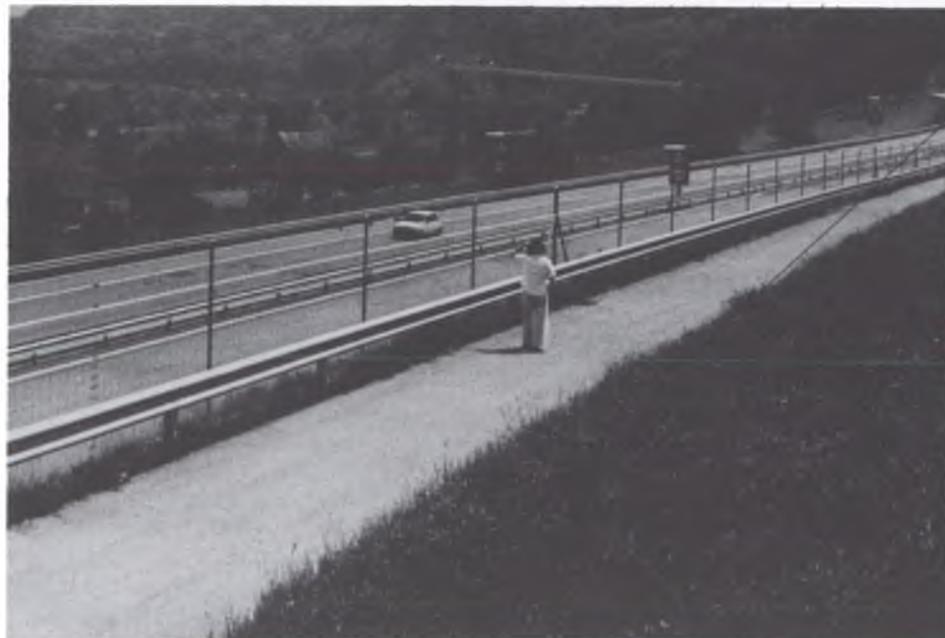
Plus de
123 000
signatures

Cela prouve que de larges milieux de la population souhaitent vivement une amélioration du sort des piétons, le maintien de chemins répondant à leurs besoins et l'encouragement du tourisme pédestre.



Ce chemin idyllique
au bord d'un lac
invite jeunes et
vieux à se promener
ou à musarder

Un chemin pédestre
est interrompu par
une autoroute



Les piétons doivent
faire un long détour
le long d'une route
bruyante

52 LE CONSEIL FÉDÉRAL S'OPPOSE À L'INITIATIVE

Ce ne fut que trois ans après le dépôt de l'initiative, c'est-à-dire le 16 février 1977, que le Conseil fédéral adressa aux conseils législatifs son message dans lequel il leur recommandait de soumettre l'initiative à la votation populaire sans contre-projet, en invitant le peuple et les cantons à la rejeter.

Motifs du
rejet par
le Conseil
fédéral

Le Conseil fédéral, il est vrai, se prononçait d'une manière très *positive sur les buts de l'initiative*, mais il exprimait la crainte qu'il n'en résulte pour la Confédération une tâche onéreuse, qui, par sa nature, serait plutôt celle des cantons.

RÉCAPITULATION

L'initiative populaire pour le développement des chemins et sentiers a réuni plus de 123 000 signatures en quatre mois seulement.

On peut en conclure que le larges milieux de la population ont reconnu les inconvénients de la situation actuelle et souhaitent qu'il soit mis fin à la destruction croissante de chemins pédestres et de sentiers et que les droits du piéton soient mieux protégés.

Le Conseil fédéral s'est donc exprimé positivement sur les buts de l'initiative, mais s'y est opposé pour des raisons financières et fédéralistes.

6. LE CONTRE-PROJET DU PARLEMENT

61 GENÈSE DU CONTRE-PROJET

La majorité du parlement n'a pas voulu donner suite à la recommandation que lui faisait le Conseil fédéral: inviter le peuple et les cantons à rejeter l'initiative sans lui opposer de contre-projet. Se fondant sur les considérations que nous indiquerons tout à l'heure (point 62), le Conseil national mit sur pied son propre projet, qui contenait aussi une disposition sur les pistes cyclables, mais qu'on laissa ensuite tomber pour des raisons financières.

Contre-projet
du Parlement

Pour finir, le texte suivant fut adopté par les deux chambres:

La Confédération établit les principes applicables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres.

L'aménagement et l'entretien de ces réseaux relèvent des cantons. La Confédération peut soutenir et coordonner leur activité. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Confédération ménage les réseaux et remplace les chemins et sentiers qu'elle a supprimés. La Confédération et les cantons collaborent avec les organisations privées.

Le parlement a décidé à une forte majorité de recommander l'acceptation de cet article constitutionnel. La décision a été prise au Conseil national par 118 voix contre 13 et au Conseil des Etats par 30 voix contre 9. Le Conseil fédéral finit par se laisser convaincre et se rallia à cette solution de compromis.

Adoption à une
forte majorité

Ralliement du
Conseil fédéral

62 LES MOTIFS À L'APPUI DU CONTRE-PROJET DU PARLEMENT

Il n'allait pas de soi que les conseils législatifs rejettent la proposition du Conseil fédéral et rédigent un contre-projet. Pour un parlement constamment surchargé, il aurait été beaucoup plus simple de ne donner aucune suite quelconque à l'initiative.

On n'exagérera pas en affirmant que cette initiative, comparée à d'autres initiatives, a suscité un *intérêt inhabituel* au sein de l'Assemblée fédérale. Il faut l'attribuer principalement aux considérations suivantes:

- La destruction croissante de chemins et de sentiers est manifeste. Pour lutter contre ce phénomène, il n'y a qu'un remède: adopter des textes juridiques qui reconnaissent l'existence de ces voies de communication et améliorent les conditions actuelles.
- Il est certain que, dans bien des domaines, la Confédération exerce sur les chemins et sentiers une grande influence qui, souvent, n'est pas heureuse. Pour qu'elle puisse les traiter comme il convient, elle a besoin d'un article constitutionnel.
- Il est incontestable que le piéton, dans notre société d'aujourd'hui, caractérisée par la mobilité, est désavantagé par rapport au trafic motorisé. Le nombre des accidents le prouve trop bien. Les lois retardent sur l'évolution des choses et doivent être adaptées à la situation du moment.
- L'initiative a rencontré l'approbation du public dans une mesure inhabituelle (plus de 123 000 signatures recueillies en 4 mois). Il importe d'en tenir compte.
- La grande majorité des parlementaires a approuvé sur toute la ligne les buts de l'initiative. C'est la forme de celle-ci qui n'a pas convenu. Et c'est

pourquoi il a été décidé de mettre sur pied un contre-projet.

- Le texte du parlement tient compte des objections d'ordre financier et fédéraliste suscitées par l'initiative.

63 LES DIFFÉRENCES ENTRE L'INITIATIVE ET LE CONTRE-PROJET

L'*initiative* tendait à charger la Confédération d'assurer l'aménagement, la construction et l'entretien d'un réseau pédestre national, ainsi que de réseaux locaux. Il était en outre prévu qu'elle aurait à encourager la construction et le développement de réseaux locaux.

Le *contre-projet* charge la Confédération d'établir les principes applicables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres. *L'aménagement et l'entretien de ces réseaux relèvent des cantons.* La Confédération peut soutenir et coordonner leur activité dans les limites de ses possibilités relatives au personnel disponible et à ses ressources financières et avec l'accord des cantons. Elle a en outre l'obligation, dans *l'accomplissement de ses tâches*, de ménager les réseaux et de remplacer les chemins et sentiers qu'elle supprime (c'est le principe suivant lequel celui qui cause un dommage doit en supporter la charge). Accent mis sur les cantons

L'*initiative* demandait que les chemins destinés aux piétons fussent à l'écart des routes affectées au trafic motorisé. Obligation de la Confédération

Le *contre-projet* ne contient pas de disposition dans ce sens, pour la raison que cela ne serait pas toujours possible. Il incombera au législateur de prévoir qu'il faudra *en principe* chercher à séparer la circulation des piétons du trafic motorisé; mais il devra être possible de déroger au principe. Disposition supprimée

Le *texte du parlement* dispose en outre que la Confédération et les cantons devront collaborer avec les organisations privées.

Nouveauté:
collaboration
avec les can-
tons

64 LE RETRAIT DE L'INITIATIVE

Considérant que le contre-projet du parlement répond dans ses grandes lignes aux mêmes intentions que l'initiative, les auteurs de celle-ci l'ont retirée. Le peuple suisse devra donc se prononcer le 18 février sur le nouvel article constitutionnel, l'article 47 quater.

Retrait

RÉCAPITULATION

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont reconnu la nécessité d'un article constitutionnel en faveur des chemins pédestres et des sentiers.

Le texte de l'initiative a suscité des objections d'ordre financier et fédéraliste. Mais les chambres ont accepté à de fortes majorités un contre-projet qui tient compte de ces objections.

L'initiative a été retirée en faveur de ce texte.



Sur un pareil sentier, on peut se détendre par la promenade ou le tourisme pédestre

Là où il est indispensable dans les forêts de transformer des chemins pédestres en routes, il faudrait créer une voie de remplacement pour les piétons



7 LES BUTS DE L'ARTICLE CONSTITUTIONNEL

71 LES BUTS À COURT TERME

Sous la forme d'un article 37quater, la Confédération reconnaîtra la nécessité de l'aménagement et de l'entretien de chemins pédestres et de sentiers. *Ces voies seront ainsi au bénéfice de dispositions juridiques, comme c'est le cas - considéré depuis longtemps comme tout naturel - pour les routes et autres ouvrages destinés à la circulation.* L'adoption du nouvel article constitutionnel est le *premier pas à faire pour l'adaptation des lois* qui jouent un rôle capital pour le sort des chemins pédestres et sentiers. Si les chemins pédestres et sentiers sont mieux traités par le droit, il sera possible de *tenir compte dans une juste mesure des besoins des piétons.*

Reconnaissance par la Constitution

Un régime se rapprochant de celui des routes

L'adaptation des lois

Meilleure protection

72 LES BUTS À MOYEN TERME

Les buts à moyen terme sont les suivants:

- Conservation du réseau existant. Là où l'on est forcé d'interrompre ou de supprimer des chemins pédestres ou des sentiers il y aura lieu de pourvoir à leur remplacement.
- Encouragement du développement d'un réseau de chemins pédestres servant à la détente de larges milieux de la population, à une occupation des loisirs active et saine, ainsi qu'au tourisme.
- Encouragement de la création de chemins pédestres et de sentiers sur lesquels le piéton peut cheminer en sécurité dans les localités et dans leur voisinage.
- Chercher, d'une manière générale, à séparer la circulation pédestre du trafic motorisé, de façon à réduire le nombre des accidents et, en particulier, à mieux protéger les personnes âgées et les enfants.

Conservation et remplacement du réseau pédestre

73 LES BUTS À LONG TERME

Les problèmes de la circulation ont pris en maint endroit de notre pays une importance telle qu'on ne peut plus s'en désintéresser. Il faut reviser les idées qui ont cours. Une planification à long terme doit permettre de ne plus tomber dans les erreurs commises dans le passé. Il convient de créer les conditions qui assurent de meilleures solutions dans l'avenir. *Nous avons besoin d'une planification qui soit favorable aux piétons.*

Planification favorable aux piétons

74 CE À QUOI LES NOUVELLES DISPOSITIONS NE VISENT PAS :

- Il ne sera *pas nécessaire* de créer un office fédéral des chemins pédestres. Il suffira d'une commission fédérale travaillant en étroite collaboration avec les organisations privées (Association du tourisme pédestre, Association en faveur des bases légales s'appliquant aux chemins et sentiers pédestres, etc.).

Pas de nouvel office fédéral

- La Confédération *n'aura pas à aménager*, construire ou entretenir des chemins; cela restera l'affaire des cantons et des communes.

Pas de chemins construits par la Confédération

- Il *n'y aura pas* pour la Confédération une nouvelle tâche nécessitant beaucoup de travail. Pour l'essentiel, elle se bornera à établir des dispositions assurant la protection et le rétablissement des chemins pédestres.

Pas d'important travail supplémentaire la Conf.

- La Confédération *ne sera pas appelée* à dépenser des millions. Dans de nombreux cas, il sera même possible de faire des économies, par exemple en renonçant à construire un trottoir le long d'une route principale en dehors d'une localité et en se contentant d'un simple sentier établi à l'écart. Au reste, le piéton est celui des participants au trafic qui coûte le moins cher, et de beaucoup.

RÉCAPITULATION:

L'insertion dans la constitution d'un article sur les chemins pédestres et les sentiers doit être un premier pas vers une amélioration de la situation du piéton.

Il s'agira en particulier:

- de conserver et d'améliorer le réseau pédestre
- de mieux séparer la circulation des piétons du trafic motorisé
- d'amener les pouvoirs publics à reconnaître que les chemins pédestres et les sentiers jouent un grand rôle et ne doivent pas pouvoir être interrompus ou supprimés purement et simplement, sans remplacement.

8 PAS DE LOIS SANS ARTICLE CONSTITUTIONNEL

81 LA SITUATION JURIDIQUE ACTUELLE

Lors de discussions ou dans des articles de presse concernant les chemins pédestres et les sentiers, on s'est parfois demandé pourquoi il était nécessaire de mettre sur pied un article constitutionnel pour résoudre un problème sur lequel il y a accord des opinions. En d'autres termes: pourquoi ne pas chercher à remédier à la situation actuelle par la voie législative?

La raison est la suivante: *Des dispositions qui fixent les droits et les obligations de la Confédération dans tel ou tel domaine ne peuvent être édictées que sur la base d'un article constitutionnel.*

Dans l'accomplissement de ses tâches, la Confédération devra désormais tenir compte des chemins pédestres et des sentiers et pourvoir, le cas échéant, à leur remplacement. Pour cela, il sera nécessaire d'adapter diverses lois et ordonnances. Et cette adaptation, comme cela vient

Nécessité
d'une base
constitution-
nelle

d'être dit, ne peut se faire sans base constitutionnelle. Or cette base manque actuellement.

82 EXEMPLE

L'exemple suivant montre les relations existant entre les textes constitutionnels et les lois.

La Confédération alloue sous certaines conditions des subventions pour les améliorations de structures, devenues si urgentes en maint endroit. Les détails sont réglés par la loi sur l'agriculture et l'ordonnance sur les améliorations foncières. L'une des dispositions de la loi sur l'agriculture (art. 79, 2e al.) a la teneur suivante:

Les intérêts de la pêche, de la chasse et de l'agriculture, ainsi que la protection des oiseaux, seront considérés.

Cette disposition repose sur l'article 24 de la constitution (économie hydraulique), sur l'article 24 sexies (protection de la nature et du paysage) et sur l'article 26 (chasse et pêche).

Lors des améliorations de structures dans l'agriculture (améliorations foncières), il arrive souvent que des sentiers soient transformés en routes. La construction de routes est souvent nécessaire pour améliorer les conditions d'exploitation d'un domaine agricole. Mais si la loi sur l'agriculture prescrivait de tenir compte des sentiers existants, ceux-ci ne pourraient plus être supprimés purement et simplement, comme c'est souvent le cas aujourd'hui. Au contraire, il faudrait trouver une solution qui satisfasse de part et d'autre. *Mais il n'existe actuellement aucune disposition constitutionnelle qui exige de tenir compte des chemins pédestres et des sentiers.* Cela explique pourquoi le législateur n'avait jusqu'à présent pas l'obligation - on pourrait même dire le pouvoir - d'insérer une telle disposition dans la loi.

Les lois doivent concorder avec la Constitution

Il faut que les dispositions de la constitution, des lois et des ordonnances concordent entre elles.

Les lois et ordonnances en vigueur qui ne tiennent pas compte des intérêts des piétons ne peuvent être modifiées que si un nouvel article de la constitution prescrit ou permet d'en tenir compte.

9 UNE SOLUTION FEDERALISTE

91 LA TÂCHE PRINCIPALE INCOMBE AUX CANTONS ET AUX COMMUNES

Suivant l'article constitutionnel, la tâche principale, c'est-à-dire la construction et l'entretien de chemins pédestres et de sentiers incombera aux cantons. En collaboration avec les communes et les organisations privées, ils devront

Tâches des cantons

- fixer les réseaux régionaux et locaux et établir pour eux une planification ayant force obligatoire,
- conserver autant que possible les voies existantes,
- aménager des nouvelles voies et les entretenir.

Bien entendu, d'autres mesures sont entièrement laissées à la libre initiative des communes.

L'article constitutionnel entend conduire à une solution fédéraliste des problèmes. C'est pourquoi il y a eu une forte majorité acceptante non seulement au Conseil national mais aussi au Conseil des Etats.

92 LA CONFÉDÉRATION NE DOIT PAS ENTRAVER LES CANTONS. ELLE DOIT AU CONTRAIRE LES SOUTENIR

La Confédération aura l'obligation, là où elle porte atteinte au réseau pédestre dans l'accomplissement de ses tâches, de pourvoir au remplacement des voies

supprimées. Il y a là un heureux allègement de la tâche des cantons, des communes et des organisations privées. A l'heure actuelle, un remplacement n'est en effet possible que si les cantons, les communes et les organisations privées acceptent de supporter toute la charge des frais.

Respect du fédéralisme, le oui du Conseil des Etats

93 LA COLLABORATION DE LA CONFÉDÉRATION ET DES CANTONS EST D'UNE URGENTE NÉCESSITÉ

Les tâches de la Confédération ont fortement augmenté au cours de ces deux ou trois dernières dizaines d'années. Les causes en sont l'accroissement de la population, le changement du mode de vie, le développement extraordinaire de la technique, etc. L'important est toujours de tenir compte du fait que les ressources financières de la Confédération sont limitées et de respecter les structures fédératives de notre pays, ces structures qui ont prouvé leur valeur.

Collaboration Conf.-cantons

Le juste milieu entre un centralisme trop poussé et un fédéralisme exagéré résidera dans une bonne collaboration de la Confédération et des cantons. Dans bien des domaines de l'activité de l'Etat où il est porté atteinte au réseau pédestre, les tâches de la Confédération et des cantons sont étroitement mêlées. Aussi leur collaboration s'impose-t-elle également en pareille occurrence. Le nouvel article constitutionnel sera une excellente base pour cela.

RÉCAPITULATION

Le nouvel article constitutionnel concernant le réseau pédestre tient compte de la répartition traditionnelle et éprouvée des tâches entre la Confédération et les cantons.

La tâche principale, c'est-à-dire la construction et l'entretien des réseaux pédestres, demeure l'affaire des cantons.

La Confédération aura surtout pour mission d'avoir égard au réseau pédestre dans l'accomplissement de ses diverses tâches. L'article constitutionnel tend ainsi à assurer une solution fédéraliste des problèmes.

Mais il tient aussi compte du fait qu'une certaine collaboration de la Confédération et des cantons est une nécessité.



Ici le piéton est roi.
Des zones pour piétons rendent la
ville plus vivante, plus humaine.
Mais de ces zones, il y a bien
trop peu encore.



10 RÉPONSES À DES QUESTIONS ET OBJECTIONS

Certaines questions et objections sont fréquemment soulevées. Et voici une brève réponse (Entre parenthèses on trouvera l'indication du numéro de l'exposé où figurent plus de détails)

Question: Ne devrait-on pas renoncer à charger la Confédération de nouvelles tâches et à restreindre encore les pouvoirs des cantons?

Réponse: La Confédération contribue elle-même à faire disparaître des chemins pédestres et des sentiers, du fait qu'elle subventionne la construction de routes mais non pas le remplacement des voies supprimées par cette construction (no. 34) C'est pourquoi le nouvel article exige de la Confédération qu'elle tienne désormais compte du réseau pédestre et pourvoie au remplacement nécessaires. Ce n'est que justice et répond d'ailleurs au principe suivant lequel celui qui cause un dommage doit en supporter les conséquences. Pour cela il faut un texte constitutionnel. Les droits des cantons ne sont pas lésés de cette façon.

La Conf. est surchargée, pourquoi ne pas laisser la tâche aux cantons ?

Question: On parle constamment, depuis quelque temps, d'une nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons et d'une meilleure séparation des attributions. Le nouveau texte constitutionnel ne va-t-il pas en sens contraire?

Réponse: De nombreux domaines de l'activité de l'Etat où il est porté atteinte au réseau pédestre demeureront, au moins dans un avenir proche, la tâche commune de l'Etat et des cantons (la construction de routes, les améliorations de structures dans l'agriculture et la sylviculture). Il en résulte que la Confédération et les cantons doivent assurer en commun également l'entretien de chemins pédestres et de sentiers. Au reste, l'article constitutionnel dit clairement quelles tâches incombent à la Confédération et quelles autres aux cantons (no 61).

Séparer les tâches fédérales et cantonales

Question: Quels frais en résulteront-ils pour la Confédération? Que lui coûtera par exemple le travail administratif ? Quels frais aura-t-elle à supporter du fait de la construction de chemins de remplacement?

Quels frais pour la Conf.

Réponse: Il ne sera pas nécessaire de créer un office fédéral des chemins pédestres. Il n'y aura pas de nouvel appareil administratif. La création de voies de remplacement n'augmentera que légèrement le coût de l'ouvrage qui la nécessite. Ajoutons qu'un aménagement favorable aux piétons permettra de faire de sérieuses économies. Un exemple: il arrive souvent que des trottoirs coûteux doivent être établis, avec l'aide de la Confédération, en dehors des localités, le long de routes principales. Or un simple sentier à l'écart de la route serait le plus souvent bien moins coûteux (p.ex. pas de mur de soutènement à construire à cause du trottoir, possibilité d'incorporer des chemins qui existent déjà, etc.) Qui plus est, le piéton sera mieux protégé (va aussi la réponse à la question suivante).

Question: Quels frais supplémentaires en résulteront-ils pour les cantons?

Quels frais pour les cantons ?

Réponse: Il n'y aura rien de nouveau dans le fait que les cantons doivent s'occuper de chemins et de sentiers. Aussi une nouvelle administration ne sera-t-elle pas nécessaire. Les chemins pédestres et les sentiers sont d'ailleurs, et de loin, les voies de circulation les moins coûteuses. Dans le cas de raccordement de terrains, d'améliorations des conditions de la circulation, etc., les frais de construction de chemins pédestres et de sentiers ne représentent que quelques pourmille du coût général. Des solutions favorables aux piétons peuvent en outre être un facteur d'importantes réductions de dépenses sur le plan de l'économie générale. Ainsi, en séparant mieux la circulation des piétons du trafic motorisé, on réduira considérablement des frais sociaux élevés (frais d'hospitalisation, rentes d'invalidité, etc.) Il s'y ajoute, naturellement la possibilité de diminuer la somme

de souffrances que les accidents de la circulation causent dans nos familles.

Question: Un article constitutionnel est-il absolument nécessaire? Les problèmes ne pourraient-ils pas être résolus au niveau de la loi?

Pourquoi un article constitutionnel ?

Réponse: Dans notre pays, l'Etat fédéral a besoin d'un mandat exprès pour tout ce qu'il entreprend. Cela revient à dire qu'il lui faut une compétence inscrite dans un article constitutionnel. Or la base constitutionnelle fait actuellement défaut pour modifier une série de lois et d'ordonnances dans un sens favorable aux chemins pédestres et aux sentiers (no 81).

Question: Les chemins pédestres et les sentiers sont-ils une chose assez importante pour avoir leur place dans la constitution?

La matière a-t-elle sa place dans la Constitution ?

Réponse: Toutes les tâches de la Confédération doivent être inscrites dans la constitution, qu'elles nous paraissent importantes ou non.

Question: La protection et le développement des chemins pédestres et des sentiers ne pourraient-ils pas être réglés par la loi sur l'aménagement du territoire?

Pourquoi pas la loi sur l'aménagement du territoire

Réponse: L'aménagement du territoire ne touche les voies de communication que dans la mesure où il s'agit de la planification et de la coordination. Exactement comme en matière de routes, les grandes questions à résoudre dans le cas des chemins pédestres et des sentiers (construction, financement, entretien) ne peuvent pas être traitées dans le cadre de l'aménagement du territoire. Elles doivent être réglées dans d'autres lois (p.ex. la loi sur les constructions routières).

Question: On affirme que la destruction de chemins pédestres et de sentiers résulte surtout de la construction de routes. L'article constitutionnel tend-il à un blocage de cette construction?

Réponse: Non, en tout cas pas. Là où la transformation d'un chemin pédestre ou d'un sentier en route es inévitable, il n'y aura rien de changé dans l'avenir. Mais il faudra pourvoir à un remplacement par une voie qui convienne aux piétons.

Un blocage de la construction ?

Question: Les chemins ruraux ou forestiers et les chemins d'alpage ne pourront-ils désormais plus être asphaltés, quand bien même leur entretien exigerait un asphaltage?

Réponse: Il est évident que des chemins qui servent à l'exploitation du sol doivent pouvoir recevoir un revêtement dur. Mais si ces chemins devenus routes font partie du réseau pédestre, il faudra pourvoir à leur remplacement. Il semble que la solution consisterait souvent à assurer le raccordement par d'autres chemins à vocation agricole ou sylvicole non asphaltés. Dans le cas des routes d'accès à des alpages, il s'agira en général de ne pas laisser se dégrader le sentier existant, pour le maintenir à la disposition des piétons.

Pas d'asphaltage ?

Question: Les chemins forestiers doivent-ils être désormais construits suivant les besoins des piétons?

Réponse: Non. Les nécessités de l'exploitation du sol doivent continuer à occuper la première place. Ce qui importera, ce sera d'assurer des voies de raccordement entre les chemins forestiers, surtout entre les culs-de-sac, de manière que les piétons puissent cheminer sur une voie ininterrompue. Cela paraît être une chose qui va de soi, mais le plus souvent on ne s'en préoccupe guère, par ce que la Confédération subventionne uniquement la construction de routes forestières, sans rien faire pour les voies destinées aux piétons.

Une entrave pour la sylviculture

Question: Les mesures prises en faveur des chemins pédestres et sentiers ne sont-elles pas contraires aux intérêts de l'agriculture?

Réponse: Non, bien au contraire, car le piéton qui rencontre un chemin devenu une route ou qu'on a laissé se dégrader est souvent obligé de traverser des prairies ou des cultures. Ainsi les agriculteurs ont également intérêt à une

Des inconvénients pour l'agriculture

amélioration de la situation. Ajoutons que des contacts positifs entre le piéton (généralement citadin) et la population paysanne sont favorables à cette compréhension mutuelle dont l'agriculture a également besoin.

Question: Que faut-il comprendre par ces "principes" que la Confédération doit établir pour les chemins et sentiers?

Que faut-il comprendre par "principe"?

Réponse: Pour que l'article constitutionnel puisse atteindre ses buts, il faut établir certaines directives, mais qui seront réduites au strict nécessaire. Les principes seront inscrits dans une loi fédérale, qui devra émaner du parlement. Le referendum pourra être demandé contre cette loi.

Question: Nous vivons dans une société caractérisée par la mobilité. Chacun veut avoir son auto. N'est-ce pas illusoire de vouloir encourager le tourisme pédestre? Même le dimanche, la plupart des gens se déplacent en voiture.

La tendance est à l'automobilisme pourquoi s'occuper des piétons?

Réponse: Les colonnes de voitures dans les villes et le dimanche sur les routes de campagne et les autoroutes ne sont pas un spectacle réjouissant. C'est pourquoi on les remarque plus que les piétons. Mais il ne faut pas s'y laisser prendre. Dans le trafic à courte distance, le nombre des piétons est encore bien plus grand que celui des automobilistes. Représentons-nous une famille de quatre personnes, donc une famille de grandeur moyenne qui possède une voiture automobile. Le père l'emploie, le cas échéant (il n'en sera pas toujours ainsi) pour se rendre à son lieu de travail. Mais la mère et les enfants iront bien plus souvent à pied au magasin, à l'école, etc. On a ainsi dans ce cas trois piétons pour un automobiliste. Les dimanches et jours fériés, il y a beaucoup plus de personnes qui se déplacent à pied qu'en voiture. Il est prouvé que la marche et la promenade constituent une des formes plus appréciées d'occupation des loisirs. Toutes les personnes qui utilisent en semaine ou le dimanche des moyens de transport pu-

blics sont aussi des piétons. Et les automobilistes eux-mêmes ne restent pas constamment rivés à leur voiture.

Question: Que l'article constitutionnel apportera-t-il aux personnes qui ne pratiquent pas la marche?

Réponse: Il ne s'appliquera pas seulement aux chemins de tourisme pédestre marqués en jaune. Il vaudra pour tous les genres de chemins utilisés par les piétons. Et nous sommes tous, à un moment ou l'autre, des piétons.

Question: Que se passerait-t-il si le projet est rejeté?

Réponse: La destruction de chemins pédestres et de sentiers se poursuivrait pendant longtemps encore. L'encouragement de la marche et du tourisme pédestre, considérés comme des activités ménageant l'environnement, demeurerait illusoire. Dans certains cantons et communes, on essaierait, en ordre dispersé, de trouver une solution. Mais seule une petite partie de la population tirerait avantage de ces mesures.

Quels avantages pour ceux qui ne pratiquent pas le tourisme pédestre ?

Suite d'un rejet du projet

12 DEFINITIONS

121 ASSOCIATION EN FAVEUR DE BASES LÉGALES POUR LES SENTIERS ET LES CHEMINS PÉDESTRES

L'Association en faveur de bases légales pour les sentiers et les chemins pédestres (précédemment Groupe de travail pour le développement des chemins et sentiers) est une association *politiquement et confessionnellement neutre*. Fondée en 1972, elle a pour but d'amener la création, au niveau de la Confédération, des cantons et des communes, la création des conditions juridiques assurant la protection et le développement des chemins pédestres et des sentiers ainsi qu'une amélioration de la position du piéton. Elle travaille aussi, en particulier, en faveur des voies pour piétons, à l'intérieur des localités et dans le voisinage des agglomérations. L'association entend en outre encourager la recherche fondamentale dans le domaine des chemins pédestres et sentiers. Son président et le professeur Hugo Bachmann, Dübendorf.

L'association cherche à atteindre ses buts principalement par le biais de prises de position et de requêtes relatives à des lois fédérales et cantonales, ainsi que par des interventions sur le plan politique. C'est pourquoi l'association, plus exactement le groupe de travail qui l'a précédée, lança l'initiative populaire pour le développement des chemins et sentiers, qui a été le point de départ de l'élaboration d'un article constitutionnel par le parlement fédéral.

Secrétariat: Beethovenstr. 11, 8002 Zurich, tel. 01/201 13 92

122 ASSOCIATION SUISSE DE TOURISME PÉDESTRE

L'Association suisse de tourisme pédestre est l'organisation faîtière du mouvement en faveur de ce tourisme en Suisse. Fondée en 1934, elle est politiquement et confessionnellement neutre. Elle réunit 25 sections en Suisse et dans la principauté de Liechtenstein. Son

président est le conseiller d'Etat Ernst Neukomm, Schaffhouse.

L'association encourage la création de chemins pédestres à travers le pays, ainsi qu'une pratique raisonnable de la marche. Elle soutient les efforts en faveur de la protection de la nature et du paysage.

L'association considère que sa tâche principale consiste à soutenir ses sections et à coordonner leur travail. Elle établit une conception suisse des chemins pédestres, étudie l'aménagement de réseaux continus de tourisme pédestre au niveau national et international et établit des directives pour une méthode de travail uniforme. Elle donne des conseils et alloue des subventions lors de la construction, de la signalisation et de l'entretien de chemins pédestres, ainsi que lors de la publication de guides et de cartes.

Secrétariat: Im Hirshalm 49, 4125 Riehen
tel. 061/ 49 15 35

