

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 67 (1941)
Heft: 8

Artikel: La nouvelle loi vaudoise sur les constructions
Autor: Virieux, Edm.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51327>

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: 11.01.2026

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

vis-à-vis d'un wagon ordinaire est le bogie arrière, auquel sont adaptés les organes explorateurs. Pour trouver entre les deux trains de roues la place nécessaire pour ces organes, l'emploi de bogies modernes à grand empattement (3,00 m ou 3,40 m) est indispensable. Le bogie mesureur doit recevoir par rapport au bogie normal (avant) un certain nombre de modifications, imposées par l'obligation de libérer entièrement les fenêtres des flasques des parties qui les obstruent, afin de permettre le libre passage et le jeu vertical dans ces fenêtres du cadre portant les appareils explorateurs (fig. 2). D'une part, les ressorts hélicoïdaux des boîtes à essieux, situés normalement en dessous des ressorts à lames, doivent être soit reportés au-dessus de ces derniers, soit supprimés et remplacés par un tirant rigide inversé. D'autre part, les organes de freinage de ce bogie doivent être modifiés de manière à faire disparaître entièrement des fenêtres utilisées par les appareils d'exploration les triangles de frein et leurs deux sabots, et à ne pas laisser dépasser à ces derniers le cercle extérieur des bandages des roues. Cette condition peut être réalisée soit en supprimant totalement le freinage du bogie arrière, soit en faisant agir à l'unique essieu freiné les sabots de frein sur des couronnes intérieures de plus petit diamètre que les roues, comme dans les automotrices légères et les autorails. Dans le wagon d'inspection italien c'est la première solution, bien que moins satisfaisante en raison du nombre insuffisant d'essieux freinés, qui a été adoptée à cause de sa simplicité.

(A suivre.)

La nouvelle loi vaudoises sur les constructions,

par EDM. VIRIEUX, architecte cantonal.

Il y a trois quarts de siècle que la première loi vaudoise sur les constructions fut édictée. Cette loi, assez sommaire, dont plus de la moitié des articles avaient trait aux précautions contre l'incendie, se révéla assez rapidement insuffisante. Elle fut remplacée par la loi de 1898 qui, au 1^{er} janvier 1942, cédera à son tour la place à la loi récemment adoptée par le Grand Conseil.

Sur certains points, cette loi ne s'écarte guère de la précédente ; en revanche, elle est franchement novatrice dans les quelques chapitres que nous allons examiner.

Une première nouveauté est l'adjonction d'un règlement d'exécution qui permet de décharger la loi d'un grand nombre d'objets secondaires, sujets à des variations suivant l'évolution de la technique. Beaucoup de dispositions relatives à la sécurité publique, aux précautions contre l'incendie, à l'emploi des matériaux peuvent ainsi être prises ou modifiées aisément par l'autorité exécutive.

Quant à l'autorité législative, elle se borne à décider des principes essentiels.

Les articles sont répartis sous huit titres différents qui sont :

TITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE II. AUTORITÉS DIVERSES

TITRE III. VOIES DE RECOURS

TITRE IV. PLANS D'EXTENSION

Chapitre I. Plans d'extension communaux.

Section 1. — Plans directeurs d'extension.

Section 2. — Règlements et plans d'extension.

Section 3. — Voies privées.

Section 4. — Procédure d'enquête.

Chapitre II. Plans de quartier.

Chapitre III. Plans d'extension cantonaux.

TITRE V. DES CONSTRUCTIONS

Chapitre I. Esthétique des constructions.

Chapitre II. Solidité, sécurité et salubrité des constructions.

Chapitre III. Permis de construire.

Chapitre IV. Surveillance des travaux.

Chapitre V. Permis d'habiter.

TITRE VI. MESURES GÉNÉRALES DE SALUBRITÉ ET D'HYGIÈNE

Chapitre I. Distribution d'eau.

Chapitre II. Voirie publique.

Chapitre III. Egouts.

TITRE VII. DES CONTRAVENTIONS

TITRE VIII. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Nous examinerons spécialement la création des plans d'extension cantonaux, des plans de quartier, la protection du titre d'architecte et d'ingénieur et la réglementation de ces professions.

Sur beaucoup d'autres points, la loi ne s'éloigne guère des anciennes prescriptions dont elle améliore certains détails.

* * *

Au sujet des plans d'extension cantonaux, une remarque préalable s'impose.

Le développement des moyens de communication, le téléphone, le transport de la force motrice à longue distance, ont complètement bouleversé le système de peuplement sporadique qui caractérisa le XIX^e siècle. Les populations se groupaient alors de façon toujours plus dense autour de quelques centres commerciaux ou industriels, et plus particulièrement aux abords de nœuds ferroviaires. Ainsi, Lausanne doit en grande partie son développement assez rapide à l'importance des voies ferrées qui y aboutissent ; certaines localités, comme Renens, sont véritablement nées du trafic ferroviaire. Mais, partout ailleurs, le pays demeurait à peu près sans changements apparents. De nombreuses petites villes non touchées par les grandes lignes ferrées ne dépassaient pas les limites tracées au moyen âge.

Dès le début du XX^e siècle, en revanche, on constate que les hommes s'installent de façon moins dense qu'auparavant mais sur de plus vastes espaces. Il se crée ainsi à l'entour des villes, ou entre les villes, des zones urbanisées ; l'agriculture n'en est pas absolument bannie mais la plupart des habitants sont cependant des citadins par la nature de leurs occupations. Grâce au train, au tramway ou à l'auto, ils gagnent en grand nombre chaque jour des ateliers ou des bureaux d'une ville voisine, ou encore des usines qui, en s'installant ici et là, provoquent à leurs abords la création de colonies nouvelles.

On vit bien vite que ce nouveau système de peuplement, indépendant des anciens centres municipaux et des limites communales, échappait en fait à toute organisation rationnelle de la construction.

En effet, les différentes administrations de communes rurales contiguës, gérées par des villageois et dépourvues de bureaux techniques ne pouvaient guère s'entendre pour étudier et résoudre les délicats problèmes que pose l'urbanisation d'une de ces vastes zones.

Aussi les régions les plus favorisées du pays, les rives des lacs notamment, se couvrirent-elles de bâtisses sans aucune considération des lois de l'esthétique et de l'aménagement rationnel du territoire national.

C'est pour remédier à ce fâcheux état de choses que la nouvelle loi crée les plans cantonaux d'extension qui pourront tracer les grandes lignes de circulation, et prescrire le système des constructions sans être gêné par les limites communales ou des considérations d'ordre trop local.

La loi précise comme suit ce que seront ces plans d'extension :

ART. 53. — L'Etat peut établir des plans et règlements d'extension :

1. pour les routes ou sections de routes cantonales existantes ou à créer ;
2. pour les rives du lac Léman, des lacs de Neuchâtel, de Morat, de Joux, Brenet et de Bret ;
3. pour les régions ou les sites du canton que détermine le Conseil d'Etat au fur et à mesure des besoins.

ART. 54. — Les articles 25, 26, 28, 29, 30 et 31 sont applicables par analogie aux plans et aux règlements d'extension cantonaux.

Ces plans et règlements font l'objet d'une enquête publique de 30 jours par les soins des municipalités des communes territoriales, en suivant les formes prévues à l'article 36 de la loi, puis sont soumis au Conseil d'Etat.

ART. 55. — Les plans cantonaux d'extension précisent les zones à l'intérieur desquelles ils sont applicables ; dans les limites de ces zones, les dispositions des plans et des règlements cantonaux d'extension l'emportent, en cas de conflit, sur les plans et les règlements communaux.

ART. 56. — Dans les cas prévus à l'article 53, l'Etat peut aussi établir des plans préparatoires d'extension.

Le seul effet d'un plan préparatoire d'extension est d'assurer à l'Etat la communication de toute demande de permis de construire dans la zone déterminée par le plan et de lui faciliter l'exercice du droit d'opposition prévu par l'article 85.

Dans le chapitre des plans d'extension communaux, la loi précise l'obligation qu'ont les communes d'établir des plans directeurs.

ART. 19. — Le plan directeur d'extension est un avant-projet des lignes générales du développement d'une localité ; il indique principalement le tracé des voies de communication, des places et des promenades les plus importantes, et les limites des diverses zones.

Il ne comporte pour la commune aucune obligation et pour les propriétaires aucune limitation de leurs droits.

ART. 20. — Un plan directeur doit être établi pour toute localité de plus de mille habitants, dans le délai de trois ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi ; le Conseil d'Etat peut obliger toute commune à adopter un plan directeur dans un délai déterminé ; il peut également obliger des communes dont les territoires sont contigus à étudier ensemble un plan commun et instituer à cet effet des conférences intercommunales.

ART. 21. — Lorsqu'une commune, tenue d'adopter un plan directeur, n'exécute pas son obligation, le Conseil d'Etat a le droit de le faire étudier et établir aux frais de celle-ci.

ART. 22. — L'Etat peut en tout temps prendre connaissance des plans directeurs et proposer aux communes les modifications et compléments qui lui paraissent opportuns.

Dans le même chapitre, la loi a introduit le plan de quartier ; notion nouvelle et du plus haut intérêt pour les villes importantes.

ART. 41. — Les communes peuvent, lorsqu'il s'agit de terrains non bâtis ou relativement peu bâtis, subordonner la construction de bâtiments neufs, la reconstruction et la transformation de bâtiments déjà existants à l'adoption préalable d'un plan de quartier.

ART. 42. — Le plan de quartier détermine, dans la fraction de territoire qu'il concerne, les terrains susceptibles de recevoir des constructions, ceux qui sont destinés à assurer les dévestitures et les espaces libres suffisants ainsi que les passages pour les diverses canalisations.

Jusqu'ici, pour diriger la construction d'un quartier, les communes ne pouvaient guère que tracer des alignements le long des voies existantes ou créer et imposer un gabarit de hauteur. A l'intérieur des alignements et au-dessous de l'altitude prescrite, les constructeurs agissaient comme bon leur

semblait. Etant donné que tout quartier est l'œuvre d'un grand nombre de constructeurs différents, qui s'ignorent bien souvent les uns les autres, il était impossible d'arriver à quelque ordre et unité d'aspect.

A l'avenir, il n'en sera plus ainsi si les administrations communales veulent user intelligemment des pouvoirs que la loi leur confère.

Pour sauvegarder l'esthétique des constructions, la loi prévoit en outre :

ART. 57. — Sont interdites toutes constructions de nature à compromettre l'aspect ou le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou à nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou pittoresque.

Toutefois, la commune peut être tenue d'exproprier tout fonds dont la valeur dépend principalement de la possibilité d'y construire, lorsque du fait de l'application de la disposition ci-dessus l'utilisation en est rendue impossible ou gênée dans une trop large mesure.

ART. 58. — La municipalité veille à ce que les constructions présentent un aspect architectural satisfaisant, même s'il s'agit de fabriques, usines et maisons ouvrières attenantes, réservoirs, transformateurs électriques, gazomètres, etc.

Les règlements communaux doivent contenir des dispositions spéciales en vue d'éviter l'enlaidissement des localités et de leurs abords, notamment le long des voies de communication.

* * *

Les articles 69, 70 et 71 de la loi ont retenu spécialement l'attention des profanes et des techniciens. Ils précisent que :

ART. 69. — Les plans de toute construction mise à l'enquête, à l'exception des constructions destinées à l'exploitation rurale ou de minime importance, doivent être établis par un architecte ; ils peuvent l'être aussi par un ingénieur s'il s'agit de constructions industrielles (usines, fabriques, etc.).

ART. 70. — La qualité d'architecte est reconnue :

1. aux porteurs du diplôme de l'Ecole polytechnique fédérale ou de diplômes suisses ou étrangers estimés équivalents ;
2. aux personnes ayant subi avec succès les épreuves de capacité dont le règlement cantonal fixe le programme et les modalités ;
3. aux personnes, établies dans le canton depuis plus de trois ans avant l'entrée en vigueur de la présente loi, en possession d'un certificat de capacité d'un établissement suisse d'enseignement technique officiellement reconnu ;
4. aux personnes établies et ayant pratiqué dans le canton depuis plus de cinq ans avant l'entrée en vigueur de la présente loi, qui ont par leurs travaux donné des preuves suffisantes de leurs connaissances professionnelles.

ART. 71. — La qualité d'ingénieur est reconnue :

1. aux porteurs du diplôme de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne ou de l'Ecole polytechnique fédérale, ainsi qu'aux porteurs de diplômes étrangers estimés équivalents ;
2. aux personnes établies dans le canton depuis plus de trois ans avant l'entrée en vigueur de la présente loi, en possession d'un certificat de capacité d'un établissement suisse d'enseignement technique officiellement reconnu ;
3. aux personnes, établies et ayant pratiqué dans le canton depuis plus de cinq ans avant l'entrée en vigueur de la présente loi, qui ont par leurs travaux donné des preuves suffisantes de leurs connaissances professionnelles.

La tendance à organiser les professions en corps officiellement constitués, à en limiter l'accès, caractérise toutes les époques de crises. L'empire romain, au temps de son extrême décadence, édicta une législation fort stricte sur l'exercice des professions. Et, pour peu que le désordre économique de l'Europe se prolonge, nous connaissons le régime de la Chine, où toutes les activités humaines, la mendicité même, sont étroitement réglementées. Seule la profession de brigands échappe aux entraves de la corporation. C'est pourquoi les nombreux « sans travail » qui n'ont pu forcer aucune des portes solidement gardées des corps de métiers officiellement constitués, n'ont pas d'autre ressource que de se faire brigand.

A propos de la protection de la profession d'architecte, on a évoqué le nom de Michel-Ange qui, suivant la nouvelle loi vaudoise, n'aurait pas eu le droit d'édifier la coupole de Saint-Pierre ; on a aussi cité le médecin Perrault qui lui non plus n'aurait pas pu bâtir sa fameuse colonnade du Louvre.

Cela est vrai, mais on oublie que Jules II et les cardinaux pour qui travaillait Michel-Ange avaient peut-être un goût plus sûr que nombre de nos conseillers de paroisse. On oublie aussi que Louis XIV et ses conseillers en savaient plus long dans le domaine de l'architecture que la bonne moyenne des bourgeois de nos cantons. Il paraît donc prudent de préserver des fâcheux conseils de constructeurs ignares, l'ignorante bonne foi de nombreux citoyens.

Laissons à l'avenir le soin de décider si c'était bien ainsi qu'il fallait s'y prendre.

* * *

On attend beaucoup de la nouvelle loi qui est l'œuvre d'un juriste distingué, M^e Spiro.

Pour excuser certaines erreurs d'urbanisme assez nombreuses dans nos cités, on a prétendu que la loi de 1898 était insuffisante. Cependant, nos communes n'ont jamais utilisé les multiples possibilités que leur accordait cette loi.

Ce n'est pas que nos administrations communales manquent de zèle : elles fleurissent les fontaines, tracent des passages à piétons, installent des refuges, dressent des barrières le long des trottoirs, un peu au hasard il est vrai, multiplient les disques et les signaux comme s'il s'agissait de régler une circulation égale à celle de Londres. Et nous ne parlons pas de tous les travaux de protection contre les bombardements qu'on dit très effectifs.

On le voit, il serait injuste de reprocher à nos bureaucraties locales d'être inactives, mais on comprend que quelques-unes d'entre elles, surtout intéressées par les questions de second ordre, ne puissent qu'imparfaitement s'occuper des choses essentielles.

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

**Procès-verbal de la 56^e assemblée générale
du samedi 14 décembre 1940, à 15 h.,
au Kursaal Schänzli, à Berne.**

(Suite et fin.)

d) Propositions de l'assemblée des délégués.

Il n'y a pas de propositions de l'assemblée des délégués.

e) Lieu et date de la prochaine assemblée générale.

M. Neeser, président : Selon l'art. 22 des statuts, l'assemblée doit fixer le lieu et la date de la prochaine assemblée générale. Le Comité central propose que la prochaine assemblée générale ait lieu en 1942 et que pleins pouvoirs soient donnés au Comité central pour fixer en temps voulu le lieu et la date. Cette proposition est adoptée.

M. Neeser, président, annonce que la Section de Schaffhouse s'est déclarée disposée à recevoir la prochaine assemblée générale mais qu'elle réserve sa décision définitive jusqu'à fin 1941 étant donnée la situation générale actuelle. Le président remercie la Section de Schaffhouse de ses louables intentions et déclare que le Comité central se mettra en rapport avec elle en temps opportun.

f) Divers.

Protection du titre.

M. P. Vischer, architecte : Dans une assemblée des délégués

siégeant à Berne, en 1928, il avait été décidé que l'on chercherait à établir la protection légale du titre d'architecte et d'ingénieur en prenant pour base des démarches la loi sur la formation professionnelle en préparation à ce moment-là. Depuis lors eurent lieu quantité d'échanges de vues avec les associations intéressées et les autorités. En 1931, le chef du Département de l'Economie publique, le conseiller fédéral Schulthess, avait reconnu la nécessité de cette protection légale du titre et la possibilité de la baser sur la loi sur la formation professionnelle. On avait également pris le conseil de l'Ecole polytechnique fédérale et de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. En septembre 1936, le Conseil fédéral donnait au Département de l'Economie publique les pouvoirs nécessaires pour entrer en rapport avec l'Union suisse des Sociétés d'architectes et d'ingénieurs (qui avait été fondée entre temps) afin d'établir une réglementation basée sur la loi sur la formation professionnelle. Un règlement fut mis sur pieds après de nombreuses délibérations et fut approuvé par l'Office fédéral intéressé comme conforme aux prescriptions de la loi. Il fut publié dans la « Feuille fédérale des avis officiels » du 30 novembre 1939. De nombreuses oppositions surgirent, pour la plupart procédant de la défense d'intérêts particuliers. On chercha alors et parvint à se mettre d'accord avec le principal opposant, la Société suisse des constructeurs de machines. Puis survint la guerre et comme conséquences un ralentissement dans les tractations en cours. Plusieurs demandes adressées à l'Office fédéral intéressé restèrent sans réponse jusqu'au moment où, le 12 novembre 1940, nous fut adressée une lettre faisant savoir que le Département de l'Economie publique ne pouvait pas approuver le règlement déposé. La manière dont l'Office fédéral intéressé a traité en définitive cette affaire est suspecte et il convient de protester énergiquement auprès de cet office contre la façon dont il a traité cette question.

On est en droit de supposer qu'en définitive ce ne sont pas des raisons de droit qui ont prévalu, mais des influences politiques. La manière dont l'Union suisse des techniciens a combattu notre projet avec un succès apparent relève de la force plutôt que du droit.

L'assemblée des délégués de ce jour a décidé ce qui suit : L'impérieuse nécessité d'une protection des titres d'architecte et d'ingénieur subsiste aujourd'hui plus que jamais. L'action qui doit être poursuivie se base sur le fait qu'il faut : Elever le niveau des professions techniques, éviter que le public soit victime d'abus regrettables, faciliter le travail des ingénieurs et architectes suisses à l'étranger. L'assemblée des délégués a, en outre, été d'avis qu'une réglementation fédérale dans ce domaine était préférable à une réglementation séparée par canton. Le Comité central va donc se remettre à la tâche avec une nouvelle énergie et reprendre la question sur de nouvelles bases.

Bureau de contrôle de l'utilisation des aciers de constructions.

M. Eichenberger, ingénieur : M. le ministre Sulzer, chef de la division des métaux et machines à l'Office fédéral de l'économie de guerre, a chargé la S. I. A. de créer un bureau de contrôle de l'utilisation des aciers dans les constructions à venir.

Etant donné les difficultés d'importation, il faut réduire le plus possible la consommation des aciers de construction, profilés et fers ronds, et obtenir une utilisation meilleure et plus rationnelle des quantités à disposition. L'industrie suisse fait de grands efforts pour arriver à fournir des aciers ronds et des petits profilés par traitement de la matière première à l'électricité et dans des laminoirs appropriés. Il faudra toutefois encore un certain temps avant que nos entreprises indus-