

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 15/16

Artikel: Réglementer - déréglementer?
Autor: Attinger, Bernard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78333>

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: 03.02.2026

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

Réglementer – déréglementer?

Par Bernard Attinger,
architecte FAS-SIA
Rue des Creusets 17
1950 Sion

PROPOS LIBRES

Notre pays croule, de plus en plus, sous le poids de son importante réglementation. Les machines à pondre des textes, à légiférer, tournent à plein régime et le Conseil national trouve le temps de s'occuper de la coupe de la queue des chiens. Chaque jour, nos conseils à tous les niveaux, communes, cantons, Confédération, inventent de nouvelles lois, qui seront suivies d'ordonnances de plus en plus lourdes, de plus en plus compliquées. Dans le même temps, les ingénieurs et architectes, par leurs associations, font de même en alourdissant leurs normes à chaque occasion. La norme des monte-charge, qui comptait deux pages, a passé, ces derniers temps, à plus de 150 pages! Il me semble évident que si nous continuons dans cette voie, notre société va déperir. On souhaite l'allégement des procédures d'autorisation, mais on passe son temps, dans nos parlements cantonaux et fédéraux, à produire de nouvelles règles, de nouvelles «encouables», de nouvelles embûches. Le socialisme s'est écroulé dans les Pays de l'Est, car il était écrasé par la bureaucratie. Nous devons nous demander si notre société, si prompte à légiférer et à réglementer, ne subira pas le même sort, étouffée par les lois qu'elle aura pondues et qui empêcheront le fonctionnement du libéralisme économique qui en constitue la base.

Si, par exemple, on appliquait le régime du permis de bâtir à la conduite automobile, on aurait, à l'entrée des autoroutes, un bureau d'examen. Là, l'automobiliste devrait présenter ses documents et papiers, faire contrôler la pression de ses pneus, jauge son réservoir d'essence, annoncer la distance qu'il a l'intention de parcourir ainsi que sa vitesse probable, vérifier si la quantité d'essence suffit, en fonction de la vitesse et de la

consommation du véhicule, à parcourir la distance annoncée ou, à défaut, préciser et planifier le lieu de ravitaillement. Il devrait aussi faire l'inventaire des carrefours qu'il entend traverser et vérifier le nombre de feux qui devront être verts afin d'arriver à l'heure à destination. Une foule de gendarmes seraient là pour contrôler ses allégations. Une fois ces contrôles effectués et l'engagement pris, sous forme de promesse écrite, de ne pas dépasser la vitesse réglementaire, de ne pas faire siffler ses pneus, de ne pas klaxonner inutilement, etc., on rendrait à l'automobiliste un formulaire rempli de tampons et d'autorisations et on le laisserait, si l'étude d'impact s'est avérée positive, enfin partir.

En matière de construction, c'est exactement le scénario que nous vivons chaque fois que nous souhaitons «planter un clou». Et si nous avons pris cette image de l'automobiliste pour illustrer la situation absurde dans laquelle nous vivons, c'est parce que l'exemple de la voiture se prête aussi à imaginer la situation qui prévaudrait, si l'on se décidait enfin à baser les autorisations sur la confiance et à ne sanctionner que les fautes; nous pourrions alors «rouler» et faire l'objet de contrôles, au lieu de tout devoir prouver d'avance. Il s'agit donc de déréglementer, de faire confiance et de ne procéder que par contrôles, afin de modifier fondamentalement les exigences aprioristes qui prévalent actuellement.

Les représentants des différentes associations d'architectes valaisans ont étudié le canevas d'une future loi valaisanne sur les constructions. La nouveauté principale de ce projet réside dans le fait que la mise à l'enquête et la demande d'autorisation de bâtir ne devraient porter que sur le volume du bâtiment. Des plans, déposés au 1:500, doivent permettre aux collectivi-

tés publiques d'examiner les éléments qui les concernent, c'est-à-dire non pas l'organisation interne, mais bien les espaces extérieurs, entre le bâtiment, les rues, les places et le voisinage. On reconnaîtrait ainsi le principe qui veut que les autorités publiques ne doivent s'occuper que des espaces publics et ne pas s'immiscer dans des aménagements intérieurs qui ne les concernent pas. Cette présentation simplifiée du projet éviterait aussi, par la même occasion, que des voisins ne fassent opposition pour des détails tels que la largeur d'une corniche, la forme des fenêtres ou une barrière de balcon. Un projet établi au 1:500 montre l'essentiel et évite de détailler un grand nombre d'éléments qui ne concernent que le maître de l'ouvrage. Dans un formulaire, annexé aux plans, les matériaux ainsi que les caractéristiques principales du projet pourraient être décrits. Une fois le permis de construire délivré pour ce volume, l'architecte pourrait développer ensuite tous les aspects techniques du projet et conduire son exécution, sous sa responsabilité, pour faire en sorte que son bâtiment réponde aux règles de sécurité et de salubrité aussi bien pour lui-même que pour le voisinage. A la fin du chantier, son travail serait sanctionné par l'octroi ou le refus du permis d'utiliser le bâtiment. L'architecte pourrait bien entendu prendre les contacts utiles et nécessaires pour se renseigner auprès des différents spécialistes sur les contraintes, les règles de sécurité et toutes les réglementations applicables au contenu du bâtiment.

Il semble que cette proposition aille dans le sens d'une déréglementation et qu'elle soit de nature à redonner à chacun les responsabilités qui lui reviennent, les collectivités publiques s'occupant des espaces publics et les privés de leurs problèmes «d'aménagement intérieur».

Cette petite comparaison simpliste entre le système qui nous est appliqué lorsque nous nous déplaçons en voiture et celui que nous devons subir pour obtenir un permis de bâtir devrait nous inciter à réfléchir au problème plus général de la déréglementation. Il ne semble pas que, malgré de grands discours politiques, cette déréglementation soit dans l'air de nos Chambres. Et comme il paraît illusoire d'attendre des (trop?) nombreux juristes qui s'y complaisent un changement de cap à 180°, ne devrait-on pas envisager le dépôt d'une initiative populaire constitutionnelle créant un moratoire de dix ans durant lequel il serait interdit d'élaborer de nouvelles lois, de nouveaux règlements, de nouvelles ordonnances, et ne prévoyant d'exception que pour des textes remplaçant des lois existantes, à condition qu'ils soient plus courts et plus simples que celles-ci?



Thierry Baechtold, Juan Menendez, Franco Teodori: «Règlements et image architecturale», in AS Architecture Suisse N° 77-78, Editions Anthony Krafft, Lausanne, 1987

Nouveau président du CNSGB

Lors de son assemblée générale du 18 mars 1994, le Comité national suisse des grands barrages (CNSGB) a élu comme nouveau président, le professeur Raymond Lafitte. Il succède au professeur Daniel Vischer, qui a assumé cette fonction durant trois années et n'a pas souhaité renouveler son mandat.

M. R. Lafitte est administrateur et directeur de Stucky Ingénieurs-Conseils SA, à Lausanne, société spécialisée dans l'ingénierie des barrages et des centrales hydroélectriques. Il est également professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne où il enseigne l'économie hydraulique et le génie civil des centrales thermiques et nucléaires. Le CNSGB tient à remercier sincèrement le professeur Vischer de tout ce qu'il a apporté au Comité national durant ses années de présidence, et de ses précieux conseils au sein de la Commission technique dont il reste membre.

Rappelons que le CNSGB réunit des membres individuels et collectifs: offices des administrations fédérales et cantonales, écoles polytechniques et techniques supérieures, sociétés productrices d'électricité, associations professionnelles, bureaux d'ingénieurs et entreprises. Le but du CNSGB est de favoriser les progrès dans l'établissement des projets, la construction, l'entretien et la surveillance des barrages. Il publie des rapports techniques, organise des conférences et des visites d'ouvrages. Enfin, il participe activement aux travaux de la Commission internationale des grands barrages (CIGB) dont il est membre.

Comité national suisse des grands barrages
p.a. NOK AG, Parkstrasse 23, 5400 Baden
tél. 056/20 34 07, fax: 056/20 38 45