Dépenses publiques

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **34 (1962)**

Heft 10

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125342

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le risque de voir de nombreuses routes nationales perdre leur rôle de liaison générale pour devenir essentiellement des voies urbaines encombrées, dangereuses et bruyantes n'est donc pas entièrement écarté.
Quelles mesures préventives peut-on imaginer pour réduire encore ce risque?
Elles sont, à notre avis, simples dans leur conception, mais complexes dans leur construction juridique. On peut les ramener à deux idées:
la généralisation du périmètre d'agglomération;
la réglementation de l'accès sur grands itinéraires hors de ce périmètre d'agglomération.
L'article 91 du Code de l'urbanisme peut servir de base à la mise en pratique de ces deux idées. Il stipule en effet que «... des règlements d'administration publique... détermineront les règles générales applicables... en ce qui concerne la localisation, la desserte... des constructions...»
Des restrictions sévères seraient apportées à la construction le long des grands itinéraires en dehors de ce périmètre. Indépendamment des règles de densité maximum qu'elles imposeraient, elles viseraient essentiellement à restreindre l'accès sur ces voies des constructions nouvelles susceptibles d'être autorisées.
Cet accès ne devrait s'opérer que par l'intermédiaire d'une voie affluente préexistante. Sans doute la fréquentation des carrefours actuels s'en trouverait-elle accrue, mais le nombre de ces «points de conflit» demeurerait sans changement. Les conditions de la circulation routière ne seraient pratiquement pas aggravées et le nombre des constructeurs qui viennent inconsidérément s'exposer aux inconvénients de la riveraineté d'une grande route verrait sa progression fortement ralentie sinon arrêtée.
L'idée exposée n'est pas neuve; elle est déjà inscrite, sous forme d'interdiction pour les autoroutes. Son extension à des voies existantes soulève des objections de principe qu'il convient d'examiner et d'éliminer.
A première vue le droit d'accès d'une parcelle sur la voie publique riveraine, consacré par la tradition, paraît aussi intangible que le droit de vue, également traditionnel, et que le droit d'égout.
Mais ne peut-on légitimement soutenir que ce droit d'accès n'est incontestable que pour la parcelle dans son état primitif et que toute aggravation des conditions d'exercice de ce droit peut, dans l'intérêt général, être réglementée par la puissance publique? Nous inclinons à le penser.
Equitablement la restriction d'accès envisagée ne pourrait être édictée sans indemnité qu'au regard des parcelles à usage agricole et que ne dessert aucun réseau d'eau potable ou d'assainissement, c'est-à-dire qui ne peuvent prétendre à la vocation de terrain à bâtir.
Sans doute la loi pourrait-elle régler souverainement le problème. D'aucuns seraient peut-être tentés de soutenir que la limitation du droit d'accès sur une voie publique existante sort du domaine du règlement. Ce serait, à notre avis, une interprétation beaucoup trop extensive des termes «régime de la propriété»; on peut même dire que, en poursuivant dans le même sens, la légalité de l'article 91 du Code de l'urbanisme pourrait être contestée.
Nous nous en tiendrons donc à l'idée que le problème de la limitation des constructions le long des grands itinéraires à l'égard duquel les textes les plus récents risquent d'être insuffisamment efficaces, peut être résolu, en application de l'article 91 du Code de l'urbanisme, par la détermination systématique de périmètres d'agglomérations et la réglementation restrictive de la construction et de l'accès à la route à l'extérieur de ces périmètres.
Les suggestions qui précèdent n'engagent évidemment que leurs auteurs.

A. Guerold et J. Tyveyra.
(«Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment.»)

Dépenses publiques

Il est difficile d'apprécier l'importance relative des tâches multiples assumées par les pouvoirs publics en Suisse. Le partage de la souveraineté et la répartition des fonctions entre la Confédération, les cantons et les communes ne permettent pas d'emblée la vue d'ensemble. L'observation est d'autant plus malaisée que la délimitation des compétences, entre la Confédération et les cantons, comme entre le canton et les communes, est hélas très imprécise. Mais grâce aux statistiques dressées par l'administration fédérale, une certaine appréciation est possible. Voici, schématiquement résumées, les catégories de dépenses de la Confédération, des cantons et des communes en 1960:

Hygiène publique, assistance et autres mesures de prévoyance sociale	18,9 %
Instruction publique et cultes	15,8 %
Défense nationale	14,9 %
Ponts et chaussées	9,7 %
Bâtiments et corrections fluviales	9,0 %
Administration générale	8,7 %
Economie publique	8,6 %
Intérêts de la dette	7,7 %
Justice et sûreté publique	5,6 %
Domaines, forêts	1,1 %
	100,0 %

Ce tableau donne une juste idée du rang occupé par la défense nationale dans l'ensemble des dépenses publiques. Il corrige l'impression faite par l'examen des comptes de la seule Confédération. Encore faudrait-il tenir compte du fait que les chiffres relatifs à l'achat et la construction d'immeubles sont compris dans les dépenses militaires, tandis qu'ils sont séparés des dépenses concernant l'instruction publique.
La consultation des statistiques révèle d'autres faits intéressants. On constate, par exemple, que la part de la Confédération dans l'ensemble des dépenses publiques a passé de 35 % en 1938 à 40 % en 1960. Cette progression confirme par les chiffres l'extension des pouvoirs centraux, au détriment de l'autonomie des cantons. Elle donne la mesure de la centralisation.
Elle justifie les craintes et légitime les actions de freinage de tous ceux qui, à juste titre, considèrent comme néfaste l'hypertrophie administrative de la Confédération.

GPV.