

REFLETS DE LA CONSTRUCTION

Ouvrages infrastructurels – fixation erronée des orientations politiques?

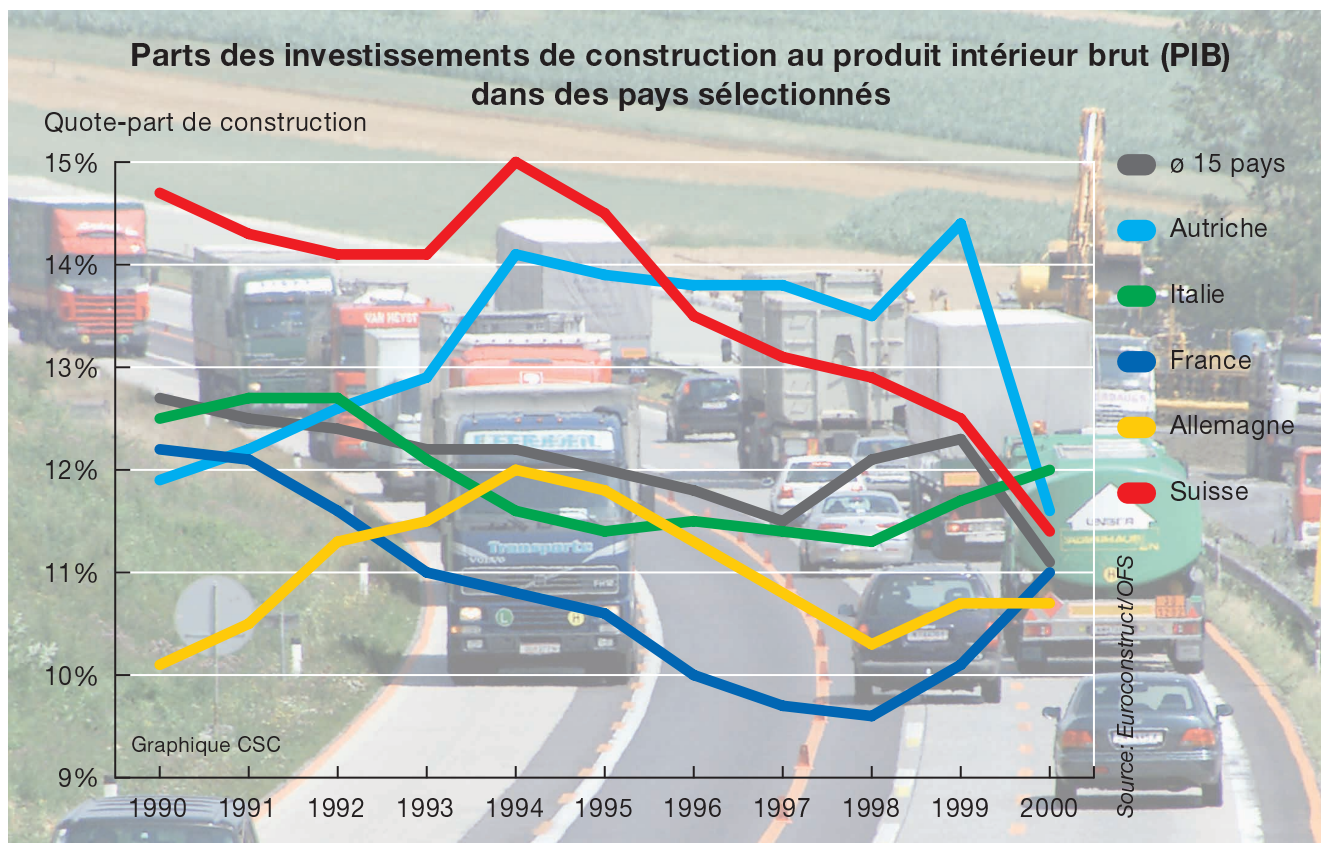
Exposé de Hans Hofmann, président de la CSC, lors de la cérémonie d'ouverture de la Swissbau 02

Si nous nous posons la question de savoir si les orientations politiques sont fixées de manière erronée pour les ouvrages infrastructurels, nous pensons avant tout aux infrastructures du trafic de la Confédération relatives au rail et à la route.

A relever comme point positif pour les infrastructures routières, le fait que le financement de ces ouvrages est en

quer à la deuxième étape directement après avoir achevé la première.

Par ailleurs, il s'agit de poursuivre à un rythme rapide le rattachement de la Suisse au réseau international des trains à grande vitesse. Les plans pour le rattachement de la Suisse romande et orientale à ce réseau doivent être présentés au



Le recul considérable de la quote-part de construction en comparaison avec l'étranger met en évidence l'échec de la politique économique suisse pendant la dernière décennie. Les principales raisons sont dues à la politique monétaire restrictive sur une trop longue période, orientée uniquement en fonction de la lutte contre l'inflation et couplée à une politique financière à caractère récessif. La forte croissance des dépenses de consommation publiques (en particulier les charges sociales) a eu pour effet que la quote-part de l'Etat n'a cessé de croître, et ce une fois de plus au détriment des investissements de construction. Cette évolution se poursuit à un rythme tout aussi effréné. Conclusion: un pays qui n'investit plus ne croit plus à son avenir.

grande partie assuré suite à l'approbation du FinTP en votation populaire. La discussion porte avant tout sur la fixation d'étapes ou sur une réalisation anticipée de certains tronçons et, donc, sur une injection plus tôt que prévu des fonds requis. En complément au fonds FinTP, le financement de Rail 2000 devrait être aménagé de manière à permettre le plus tôt possible la réalisation de ce projet. Il conviendrait de s'atta-

Parlement en 2003 au plus tard. Pour ce qui est du transport des marchandises par rail, des améliorations s'imposent de toute urgence, en particulier à l'étranger également.

Enfin, il y a lieu de procéder à un rythme rapide à l'extension des infrastructures du trafic dans les agglomérations (rail et route). Le financement de ce projet également important et

urgent par le biais d'une nouvelle charge sur les prix du carburant – prélèvement projeté de cinq centimes par litre d'essence – donnera sans doute encore matière à discussion.

Problèmes prioritaires

La situation est mauvaise en de nombreux points et des erreurs ont été commises, lesquelles nous causeront encore bon nombre de difficultés et des coûts inutiles. Il s'agit tout d'abord d'achever rapidement la construction des réseaux des routes nationales conformément aux décisions prises. Le 7 mars 1993, le peuple suisse a accepté la loi concernant l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants par 54,5 % des voix. L'augmentation de 20 centimes par litre devait, selon ce projet, entraîner des recettes supplémentaires annuelles de 1,3 milliard de francs pour la Confédération. Selon les explications du Conseil fédéral dans son message du 9 octobre 1992, la moitié de ces dernières était destinée à l'achèvement dans les meilleurs délais du réseau des routes nationales. A cet effet, il s'est référé au 4^e programme de construction à long terme des routes nationales du 1^{er} avril 1992.

Le Conseil fédéral déclarait en substance ceci: le Parlement a exigé l'achèvement rapide de ce réseau, ce qui a été décidé par le Conseil fédéral par le biais du nouveau programme de construction. Mais à cet effet, il faut disposer des 650 millions de francs supplémentaires provenant de la hausse des droits d'entrée sur les carburants.

La majorité du peuple suisse a placé sa confiance dans de telles déclarations et le Conseil fédéral n'a pas manqué d'insister sur ce point avant la votation populaire. Force est de constater malheureusement que les promesses faites ont été vaines. Il a été sans cesse procédé à des réductions pour des considérations purement financières. Ce phénomène saute aux yeux si l'on compare le 4^e programme de construction à long terme de la Confédération – qui était à la base du relèvement du prix de l'essence – avec le 6^e programme du 24 novembre 1999 actuellement en vigueur.

En voici quelques exemples:

Tronçon	Mise en service prévue	
	4 ^e programme de construction	6 ^e programme de construction
A 16 Delémont Est – Front. Berne	2001	2008
A 16 Moutier Est – Court	2001	2008
A 4 Fildern – Knonau	2005	2010
A 5 Areuse – Front. VD	2002	2008
A 9 Gampel – Brigue/Glis	2003	2009

Avec les réductions supplémentaires prévues dans le plan financier pour 2002–2005, le Conseil fédéral voulait reporter la réalisation des projets venant d'être mentionnés d'une nouvelle année par rapport au 6^e programme de construction. Dans le budget 2002, il prévoyait des réductions de 88 mio.

et de 468 mio. au total pour les quatre prochaines années. Le Parlement a été en mesure, par des efforts déployés en commun, d'entraîner l'annulation de la réduction prévue dans le budget de cette année. Une intervention du Conseil des Etats cosignée par 34 membres de tous les partis lors de la dernière session d'hiver des Chambres a été soumise au Conseil fédéral. Aux termes de cette intervention, il est demandé à ce dernier de maintenir à un niveau élevé dans le plan financier les investissements pour la planification et la construction d'ouvrages infrastructurels. Il s'agit en particulier de démarrer sans tarder les projets prêts à être réalisés et l'on ne saurait freiner les travaux de ceux en voie de réalisation pour des considérations politico-financières à court terme.

Le Conseil fédéral s'est déclaré disposé à accepter cette intervention. Il a la ferme intention, a-t-il communiqué, de veiller à l'avenir également à ce que la part des investissements aux dépenses globales demeure stable et que les projets prêts à être réalisés le soient sans tarder.

Nous serons aux aguets au cours des années à venir et suivrons avec toute l'attention voulue si, cette fois-ci, le Conseil fédéral tient parole.

Entretien laissant fortement à désirer

Il a été procédé à des réductions des investissements non seulement dans la construction des routes nationales. C'est également pour des considérations politico-financières que l'entretien des routes nationales et des routes principales a été négligé en partie de façon quasi-criminelle. Force est de constater que le réseau de nos routes nationales prend lentement et sûrement de l'âge. En effet, une grande partie a été construite dans les années 60 ou 70. Les routes de construction qualitativement bonne doivent faire l'objet d'importants travaux d'entretien au plus tard 20 à 25 ans après leur ouverture au trafic. Si on laisse passer par exemple le moment opportun pour renouveler le revêtement d'une route, sa superstructure subira très rapidement des dommages et les coûts requis pour son assainissement se multiplieront d'autant. Une telle procédure s'avère économiquement contre productive. Nos routes représentent un pilier de notre revenu national dont il faut garantir le maintien de la valeur. Par conséquent, il s'agit de pourvoir à leur entretien selon des principes économiques. Cependant, les moyens mis actuellement à disposition ne nous permettent pas de réaliser cette tâche.

Selon une étude de spécialistes et d'après les standards internationaux, il faudrait dépenser chaque année les montants supplémentaires suivants afin de garantir l'entretien, mais aussi la sécurité de notre réseau routier:

- entretien des routes nationales + 50–80 mio.
- sécurité dans les tunnels + 50 mio.
- il s'agit de relever les subventions destinées au réseau des routes cantonales et principales – qui est de 18000 km – pour qu'elles atteignent au moins le niveau de 1994, soit de 90–100 mio.

Actuellement, un cinquième de toutes les routes cantonales et principales a besoin d'être assaini. Il faut absolument amener les cantons à affecter les subventions leur revenant sur la RPLP aux travaux d'entretien de leur réseau routier. Mais on observe aussi un besoin de rattrapage concernant l'aménagement complémentaire et l'extension des routes cantonales. L'argument souvent avancé selon lequel il y a trop peu de projets prêts à être réalisés est depuis longtemps caduc. Par ailleurs, la Confédération devrait mettre davantage de fonds à disposition pour supprimer les passages à niveau encore en service.

Financement semé de points d'interrogation

Le financement des routes ne devrait à vrai dire pas présenter de problème, dans la mesure où la Confédération dispose déjà des suppléments précités des droits d'entrée sur les carburants par l'intermédiaire des fonds à affectation obligatoire pour un montant de près de 4 milliards de francs. Bien que ces fonds soient réunis et versés à la Confédération par les usagers de la route, ils n'existent que sur le papier. L'argent en question a depuis belle lurette disparu de la caisse fédérale. Le Conseil fédéral s'est toujours refusé à virer ces fonds à affectation obligatoire sur un fonds routier séparé, comme y procèdent les cantons. On indique comme raison que lors de l'examen de la loi concernant l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants, le Parlement a accepté tacitement la création d'un fonds et, donc, la non-rémunération des provisions par la Confédération.

Mais, à l'époque déjà, des doutes avaient été clairement émis au sein du Parlement. Au moyen de la provision constituée sur les recettes issues de ces droits, la Confédération a la possibilité, disait-on, d'améliorer son compte financier (bulletin officiel du Conseil des Etats de 1984, page 357, allemand). Par ailleurs, on pouvait également lire dans le même bulletin que le Conseil fédéral dissipait les doutes émis par cette déclaration: le Conseil fédéral ne saurait tout simplement selon son bon gré constituer des provisions de manière illimitée. Il peut y procéder uniquement pour permettre une évolution équilibrée des recettes et des dépenses. Ainsi, les provisions sont une réserve de fluctuation.

Pour un fonds routier séparé

Le montant actuel avoisinant 4 milliards de francs ne peut être considéré comme réserve de fluctuation. Au lieu de procéder à une réduction de ces provisions comme elle en avait l'intention, la Confédération les a accrues de manière massive. L'accumulation de fonds est le résultat d'importantes réductions dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales. La garantie donnée par le Conseil fédéral en 1992 d'après laquelle le réseau des routes nationales serait achevé rapidement selon le 4^e programme de construction à long terme s'est avérée une promesse dépourvue de fondement.

Actuellement, deux motions sont en suspens au Conseil national, lesquelles exigent du Conseil fédéral la création d'un fonds routier séparé avec compte distinct, et ce de manière analogue au fonds FinTP. Le Conseil fédéral s'y oppose en invoquant comme raison que la construction de routes ne représente pas un mandat spécial limité dans le temps, mais un mandat permanent. Or, celui-ci ne doit pas faire l'objet d'un financement spécial. Si l'on se base sur cette prise de position, le Conseil fédéral devrait supprimer de manière conséquente l'affectation obligatoire prévue par la loi. Mais, il ne prend pas une telle mesure car il sait pertinemment qu'elle ne pourrait être imposée sur le plan politique. On se trouve ainsi en présence d'une contradiction. A mon avis, il n'y a que deux solutions possibles: supprimer l'affectation obligatoire – mesure à laquelle je m'oppose – ou créer un fonds séparé pour le trafic routier. Pour ma part, j'estime qu'il est grand temps d'instaurer un tel fonds.

Afin de faire accélérer les choses, j'ai déposé une initiative parlementaire au Conseil des Etats exigeant d'apporter les modifications légalement nécessaires à la création d'un fonds pour le trafic routier. Au cas où les motions devaient passer la rampe, ce que j'espère d'ailleurs, l'examen ultérieur de cette initiative s'avèrera superflu. En revanche, si le

Conseil national les rejette – ce qui ne serait pas la première fois – ce dossier demeurerait pour le moins en suspens au Conseil des Etats qui pourrait ensuite s'en occuper lui-même.

Mis à part les réductions précitées des montants prévus pour des raisons politico-financières, certaines oppositions et, en particulier, des recours d'associations ont bien évidemment entraîné des retards dans la construction des routes nationales. Ces recours ont également débouché sur des hausses de coûts et à part cela, ils n'ont souvent servi à rien. En ma qualité d'ancien directeur des travaux publics de Zurich, je pourrais vous expliquer une telle situation par le menu avec exemples à l'appui. Le Conseil des Etats a accepté à une nette majorité une motion destinée au Conseil fédéral. Elle aurait remédié modérément à la situation. Si elle avait été appliquée, elle aurait eu entre autres pour conséquence que le début et l'avancement des travaux n'auraient pas été retardés par des recours à condition que leur contenu – comme cela a été plusieurs fois le cas – n'ait aucune influence directe sur l'ouvrage en question. Malheureusement, cette motion a été rejetée par la Chambre du peuple par 80 contre 78 voix. Cependant, il faudra remettre la question sur le tapis après une pause adéquate.

Dans une époque de recul conjoncturel, évolution observée principalement dans la construction, il est d'autant plus incompréhensible que le Conseil fédéral procède, pour d'importants projets routiers enfin prêts à être réalisés après toutes les procédures ou pour ceux en voie de réalisation, à des réductions de montants uniquement pour des raisons de cosmétique budgétaire. En ce faisant, il ne fait que retarder le début ou la poursuite des travaux. Ces retards supplémentaires n'entraînent pas d'économies sur l'ensemble des coûts, bien au contraire. Comme l'expérience l'a montré, le fait de freiner l'avancement optimal des travaux ou d'en différer le début débouche sur des coûts supplémentaires, pour ne pas parler de la suppression d'emplois attrayants.



Situation dans la construction

Planification et études de projets

Nouveau ralentissement des affaires

Selon la dernière enquête du Centre de recherches conjoncturelles KOF de l'EPF réalisée auprès des entreprises membres de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes* (SIA) au 1^{er} janvier 2002, l'évolution des affaires dans le secteur de la planification a continué à ralentir au 4^e trimestre 2001.

Dans la planification, la demande mesurée au total des nouveaux contrats a par conséquent continué de diminuer dans tous les secteurs et régions du pays. Ainsi, en ce qui concerne les mandats enregistrés au 4^e trimestre 2001, les bureaux consultés ne sont plus que 13 % à annoncer une augmentation (2000: 32 %), alors que 52 % (49 %) signalent un niveau inchangé et 35 % (19 %) une baisse. L'évolution des commandes, qui avait pour ainsi dire stagné au 2^e trimestre, a fait état d'un sensible recul au 2^e semestre 2001 dans la mesure où les nouveaux mandats recensés sont considérés comme étant orientés à la baisse par 22 % des entreprises consultées. En 2001 à pareille époque, on enregistrait encore une augmentation de 13 %.

En jetant un regard sur les différents secteurs, les volumes des mandats ont évolué de la manière suivante au 4^e trimestre 2001 par rapport à la période correspondante de 2000: logements -24%; secteur industriel -18%; bâtiment public -21%; génie civil public -11%. A relever que le secteur industriel qui était l'un des principaux moteurs de la conjoncture dans la construction au cours des dernières années a perdu de sa vigueur.

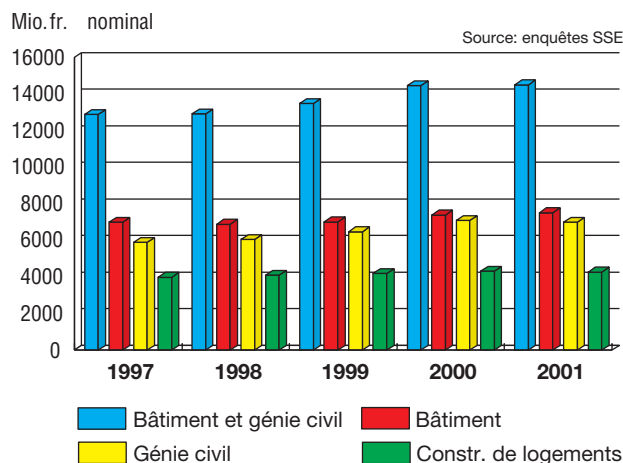
Selon les participants à l'enquête, les mandats devraient encore reculer jusqu'au printemps 2002. Les ingénieurs jugent la situation future avec plus de pessimisme que les architectes. La situation plutôt morose se reflète également dans l'appréciation de la marche des affaires pour fin juin 2002 dans la mesure où 10 % des bureaux consultés tablent sur une détérioration de la situation. C'est pour cette raison qu'une petite part d'entre eux envisage la compression d'emplois dans un proche avenir.

Secteur principal de la construction

Recul de l'activité

L'enquête conjoncturelle de la *Société Suisse des Entrepreneurs* (SSE) au 31 décembre 2001 fait état d'une évolution peu favorable au cours de l'année écoulée. En faisant abstraction de l'adjudication de trois gros lots pour la NLFA (Gothard), on constate une sensible diminution de l'entrée des commandes et des réserves de travail. Le recul des mandats a déjà entraîné un fléchissement de l'activité et des chiffres d'affaires corrigés de l'inflation. Si l'on se place dans l'optique actuelle, le chiffre d'affaires continuera à diminuer en 2002 également.

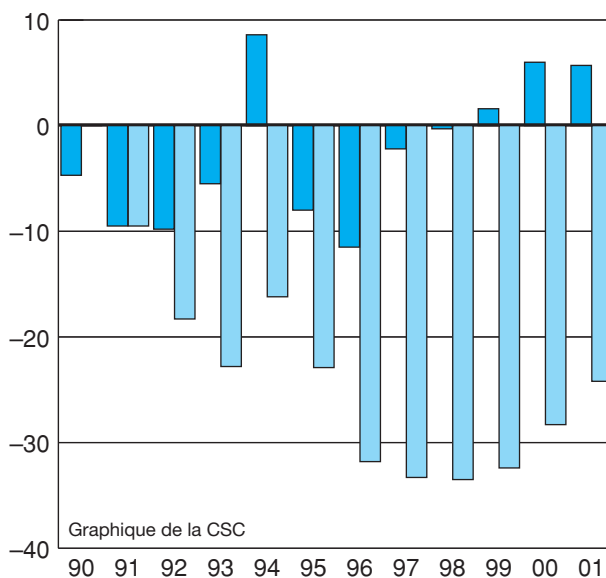
ACTIVITÉ DANS LE SECTEUR PRINCIPAL DE LA CONSTRUCTION (de janvier à décembre 1997-2001)



Par rapport à 2000, l'entrée des commandes fait certes état d'une légère hausse de 2,3 % en 2001; toutefois, celle-ci est inférieure à l'augmentation des coûts, laquelle avoisine 4 % en moyenne. La progression tient compte de l'adjudication de trois gros lots pour la construction de la NLFA au Gothard totalisant environ 3 milliards de francs. La moitié de ce volume est cependant attribuée à des partenaires consortiaux étrangers, de sorte que celui-ci n'influence que partiellement l'économie suisse. – Dans le bâtiment, l'entrée des commandes aux prix courants a reculé de 0,9 % par rapport à 2000. En revanche, elle est supérieure de 5,4 % dans le génie

LIVRAISONS DE CIMENT (en tonnes)

Variations par rapport à 1990 et à l'année antérieure en % (valeurs annuelles 1990 = 100 = 5 184 307 t)



Graphique de la CSC

- Variations par rapport à l'année antérieure
- Variations par rapport à 1990 (point culminant de la conjoncture)

civil compte tenu de l'adjudication de trois mandats pour la construction de la NLFA. Sans ces mandats, l'entrée des commandes serait dans l'ensemble inférieure d'env. 16% à son niveau de l'année précédente (la baisse enregistrée serait même de 38% dans le génie civil public). Le niveau peu élevé de l'entrée des commandes s'explique entre autres par la diminution de la demande dans le secteur industriel et artisanal, observée depuis juillet 2001, demande d'ailleurs tombée à près de zéro depuis l'automne. Une autre raison réside dans la morosité persistante concernant la construction de logements en dehors des grandes agglomérations. Dans le génie civil public, les réductions des budgets relatifs aux investissements décidées au cours des dernières années laissent de profondes traces à l'échelon de la Confédération et des cantons (programme de construction des routes nationales, report des travaux d'entretien des routes).

La baisse des commandes entraîne par conséquent un affaiblissement de l'activité. Pour 2001, les chiffres d'affaires cumulés en valeur nominale ne sont supérieurs que de 0,2 % à ceux de l'année précédente et se situent sensiblement en deçà du renchérissement des coûts. En l'occurrence, les différences entre le bâtiment et le génie civil se font jour: en 2001, le premier a enregistré une augmentation de son chiffre d'affaires aux prix courants de 1,7 % (pour un renchérissement estimé à env. 3,5%), le second a subi un recul de 1,2 %, consécutivement à la baisse des mandats publics (renchérissement d'env. 5,5 % et de plus de 8 % dans les travaux souterrains).

Métiers du second œuvre

Situation toujours satisfaisante, mais scepticisme pour l'avenir

Les entreprises font état d'une marche des affaires généralement favorable pour le 4^e trimestre 2001, l'activité ayant légèrement progressé par rapport à juillet-septembre. En revanche, la plupart des participants au test conjoncturel du

KOF de l'EPF juge l'entrée des commandes comme étant orientée à la baisse, situation qui devrait persister jusqu'en été.

Dans les entreprises membres de l'*Union suisse des installateurs-électriciens* (USIE), les réserves de travail ont une fois de plus reculé pour tomber à 2,8 mois en moyenne (trimestre précédent: 3,5 mois, trimestre correspondant de 2000 3,6). La moitié des entreprises consultées se déclare encore satisfaite de la situation en matière de commandes, la production ayant augmenté au cours du second semestre, mais cette dernière est nettement inférieure à son niveau de 2000. Deux tiers des entreprises sont satisfaites de la situation en matière de commandes pour le trimestre resp. semestre à venir et s'attendent à une marche des affaires relativement stable. Un tiers pronostique déjà une détérioration de la situation. Contrairement aux trimestres précédents, aucune entreprise de ce secteur ne signale des goulets d'étranglement dus à une pénurie de personnel. En revanche, elles craignent fortement une évolution peu favorable au niveau des prix. Dans les entreprises de l'*Association suisse des maîtres ferblantiers et appareilleurs* (ASMFA), l'évolution des affaires est orientée à la baisse, les réserves de travail ayant accusé une nouvelle baisse (3,5 mois contre 3,8 resp. 4,1 au cours des deux trimestres précédents), ce qui s'explique en partie par des facteurs saisonniers. Pour l'avenir, les perspectives sont moroses dans la mesure où seules quelques entreprises prévoient un essor de leurs affaires pour le prochain semestre. Cependant, la moitié des participants au test conjoncturel table déjà sur une diminution au cours de cette période.

Le secteur *Chauffage, climatisation et ventilation* (Clima-Suisse) émet encore de plus fortes réserves que les autres secteurs. Seul un faible nombre de membres estime les réserves de travail satisfaisantes. Dans l'ensemble du secteur, elles ont diminué pour ne représenter que 3,2 mois (contre 4 resp. 3,8 mois au cours deux trimestres antérieurs) du degré d'utilisation intégral des capacités. Même si cette évolution est due partiellement à des facteurs saisonniers, les perspectives sont qualifiées de peu favorables. Les entreprises consultées ne sont plus qu'un tiers à les juger suffisantes alors que deux tiers en donnent une appréciation négative. Aucune entreprise de ce secteur ne fait état de prévisions favorables. Les autres secteurs, soit les *menuisiers* (VSSM), les *plâtriers et les peintres* (SMGV) et la *construction métallique* (USM) annoncent également une légère baisse de l'activité. Cependant, les menuisiers jugent la situation légèrement plus favorable que les autres secteurs. Un bon tiers des entreprises qualifie les perspectives de mauvaises pour les trois à six mois à venir, un autre de suffisantes et les firmes résiduelles espèrent qu'une reprise s'amorcera d'ici l'été.

Production et négoce

Selon *cemsuisse*, les livraisons intérieures des entreprises suisses de ciment ont une fois de plus fortement augmenté en 2001. L'augmentation de 5,7% (en termes réels en tonnes) procède d'une évolution généralement stable de l'activité – dans le génie civil notamment – au cours de l'année écoulée, stimulée par l'avancement des travaux concernant les gros projets infrastructurels NLFA/Rail 2000, etc. Toutefois, l'activité plus modérée de la construction observée au cours des derniers mois a entraîné un recul de l'augmentation des ventes de ciment.

Les entrepreneurs se montrent plus réticents également en ce qui concerne l'acquisition de machines et d'équipements dans la mesure où après les importants investissements opérés depuis trois ans, leur volume a stagné au premier semestre 2001, voire fortement reculé de juillet à décembre.

Conclusions

Les dernières enquêtes au 1^{er} janvier 2002 mettent en évidence que l'activité recensée dans la planification et la construction en 2001 n'est parvenue que de justesse à se maintenir à son niveau de l'année antérieure. Compte tenu des réserves de travail relevées en début d'année, on peut encore tabler dans l'ensemble sur une situation stable au niveau de l'emploi, malgré les diminutions attendues.

C'est surtout la réalisation sur plusieurs années de quelques grands projets d'infrastructures du trafic (NLFA, Rail 2000) qui favorise directement un nombre limité de régions. En revanche, l'animation enregistrée dans le secteur du logement, avec des retombées positives sur l'emploi, déploie ses effets uniquement dans l'agglomération de Zurich et le bassin lémanique. Les autres régions ne participent de loin pas à une telle évolution.

Selon les indicateurs précurseurs, il faut s'attendre au plus tard au cours du second semestre 2002 à une nouvelle dégradation de l'activité. La morosité intervenant dans le secteur industriel et artisanal après quelques bonnes années est préoccupante. Cette situation est due principalement à la faible croissance économique dans son ensemble. De même, la baisse continue du nombre de nouveaux logements ne semble pas encore toucher à sa fin malgré la progression de la demande et le recul des unités vacantes. La diminution de 8,5% des permis de construction de logements enregistrée pour 2001 le confirme.

Eu égard à la conjoncture peu stable dans le secteur privé, il est très important que la Confédération accélère le rythme de réalisation de ses nombreux projets de construction. Et ce notamment pour la construction de routes où mis à part bon nombre de projets de construction et d'extension, il s'agit de démarrer rapidement les travaux d'entretien et de rénovation, secteur faisant état d'un considérable besoin de rattrapage. Comme jusqu'ici, on ne saurait sous-estimer la multitude d'investissements à opérer en vue de garantir la sécurité du trafic et la santé, ce d'autant plus que la Confédération dispose de moyens financiers plus que suffisants à cet effet. Il suffit de songer aux mesures de lutte contre le bruit, à l'accroissement de la sécurité dans les tunnels, aux pare-avalanches, à la suppression des passages à niveau. Les règles d'intégrité politico-étatiques imposent de veiller à ce que ce montant d'env. 4 milliards de fr. soit rémunéré et affecté conformément à son but.

Nouvelle édition:

L'activité de la construction en Europe
Rapport FIEC No 45, janvier 2002
Analyse générale et par pays, 238 pages env.
(éditeur: FIEC Bruxelles)

A commander auprès de:

Société Suisse des Entrepreneurs
Shop SSE, case postale, 8035 Zurich
Tél. 01/258 8292; fax 01/258 8223
E-mail: sbvshop@baumeister.ch

CHIFFRES – INDICES DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION (EN SUISSE)

BAROMETRE CONJONCTUREL DE LA CONSTRUCTION	CARNET DE COMMANDES ¹					PERSONNES OCCUPEES ²				
	Modification en % par rapport à l'année précédente					Modification en % par rapport à l'année précédente				
	1.1. 2001	1.4. 2001	1.7. 2001	1.10. 2001	1.1. 2002	1.1. 2001	1.4. 2001	1.7. 2001	1.10. 2001	1.1. 2002
PLANIFICATION										
TOTAL (SIA)	+ 7	+ 7	+ 6	+ 2	- 2	+ 1	+ 1	+ 2	± 0	- 1
- architectes	+ 6	+ 6	+ 4	± 0	- 4	+ 3	+ 4	+ 3	+ 1	+ 4
- ingénieurs	+ 9	+ 8	+ 7	+ 4	+ 1	- 1	- 2	+ 1	+ 1	± 0
SECTEUR PRINCIPAL DE LA CONSTRUCTION										
TOTAL (SSE)	+14	+ 6	+ 4	+ 3	+14*	- 3	- 2	- 3	- 3	- 4
- bâtiment	+ 7	+ 7	+ 4	- 1	± 0	Suisses				
construction de logements	- 3	+ 2	- 2	- 2	+ 3	- 2	- 3	- 5	- 4	- 4
autres secteurs du bâtiment (en particulier constructions de l'économie)	+23	+25	+10	- 3	- 6	Etrangers				
- génie civil	+18	+ 6	+ 4	+ 5	+23*	- 3	- 2	- 1	- 2	- 5
- secteur public	+19	+ 4	+ 5	+ 5	+25*	dont saisonniers				
- secteur privé	+ 7	+10	+ 2	- 1	- 2	-	+38	+26	+20	-
METIERS DU SECOND ŒUVRE										
ENTREPRISES DE FERBLANTERIE & INSTAL- LATIONS SANITAIRES (ASMFA), CLIMA • SUISSE	+ 2	+ 1	+ 6	+ 5	+ 1	+ 5	± 0	+ 2	+ 2	± 0
INSTALLATEURS-ELECTRICIENS (USIE)	+ 4	+12	+11	+18	+17	+ 3	+ 3	± 0	+ 1	- 1
ENTREPRISES DE MENUISERIE (VSSM)	+13	+ 2	- 3	- 3	- 2	± 0	+ 1	+ 1	± 0	± 0
METALLURGIE DU BATIMENT (USM)	-16	-17	- 8	- 1	+ 8	+ 1	+ 2	+ 3	+ 2	+ 1
PEINTURE ET PLATRIERIE (SMGV)	+ 3	-11	- 1	+ 1	- 1	+ 2	+ 2	+ 1	- 2	- 1
PRODUCTION ET NEGOCE										
FABRICATION ET COMMERCE DE MACHINES DE CHANTIER (VSBM)	- 4	+ 5	+ 4	+11	+21	+ 4	± 0	+ 6	+ 3	+ 4
- fabrication de machines de chantier						- ₃	- ₃	- ₃	- ₃	- ₃
- commerce de machines de chantier						- ₃	- ₃	- ₃	- ₃	- ₃
INDUSTRIE DES LIANTS (CEMSUISSE)						+ 1	± 0	+ 1	± 0	- 2

Conférence suisse de la construction

* L'accroissement du carnet de commandes est dû à un mandat unique d'env. 3 milliards de fr. pour trois gros lots concernant la NLFA du Gothard.

¹ Base: valeurs nominales en francs

² Personnes occupées dans la planification, les métiers du second œuvre et le groupe production et négoce d'après les enquêtes de l'Office fédéral de la statistique (OFS)

³ Pour des raisons techniques d'évaluation, données plus du tout disponibles

⁴ Jour de référence: 1.4.

La modification en termes réels (compte tenu du renchérissement) des carnets de commandes susmentionnés s'obtient approximativement par la déduction des taux de renchérissement ci-après (sans le génie civil):		
Indices des prix de la constr. de logements ⁴	2000 à 1999	2001 à 2000
Zurich	+3,8%	+4,8%
Berne	+1,5%	+4,4%
Lucerne	+2,8%	+2,0%
Genève	+6,8%	+5,7%

Publication: secrétariat de la Conférence suisse de la construction
Weinbergstrasse 49, 8035 Zurich

Président: H. Hofmann, Horgen
Directeur: J. E. Föhn, Zurich
Rédaction: P. Koller (administrateur)
E. Loward, M. Geiger

Réalisation graphique: Druckerei a/d Sihl AG, Zurich
Adaptation française: F. Gilg

Autres collaborateurs: L. Waldmeier, B. Eix
Paraît chaque trimestre. Reproduction autorisée avec indication de la source. Justificatifs désirés.