

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 703

Artikel: FOBB : pas n'importe quel emploi
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025145>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 703 27 octobre 1983

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
Jean-Daniel Delley
André Gavillet
Yvette Jaggi
Charles-F. Pochon
Victor Ruffy

Points de vue:
Hélène Bezençon
Jeanlouis Cornuz
Gil Stauffer

20 ANS

703

Tâches vertes

«Certains milieux et certaines associations très liés à l'automobile exercent aujourd'hui une forte pression dans le but de remplacer la construction de routes nationales, qui touche à sa fin, par une intensification de la construction de routes de plaine et de routes alpestres. La nouvelle réglementation de la surtaxe douanière sur les carburants vise essentiellement à stimuler le développement de nouvelles routes à haute capacité. Nous considérons qu'une nouvelle extension de la construction routière n'est plus défendable du point de vue écologique et nous estimons aussi qu'il ne faut en aucun cas encourager la motorisation privée, mais au contraire la limiter; et cela en développant systématiquement les transports publics et en prenant des mesures pour réduire le trafic dans les quartiers résidentiels des villes.»

Encore une rêverie écologiste! Encore une de ces professions de foi anti-bagnole, déconnectées des réalités de la vie, irresponsables en temps de crise, lorsqu'on songe à l'importance du développement routier pour le marché de la construction, et partant, pour l'emploi en général!

Rassurez-vous: personne n'est plus attentif au maintien des places de travail dans la construction que les partisans de ce nouvel ordre routier. Puisqu'il s'agit ni plus ni moins que du syndicat du bois et du bâtiment, la FOBB. Davantage même: ce ne sont pas là idées en l'air, provocations à usage interne ou amorces d'une discussion à venir; l'étude («Volumes d'emploi alternatifs pour l'industrie de la construction») dans laquelle ces lignes figurent en bonne place a bel et bien passé le cap des instances supérieures du syndicat et trouvé grâce devant le dernier congrès de Fribourg qui en a fait l'un des points de référence de son pro-

gramme de travail pour les années à venir (voir en pages suivantes).

Inimaginable? Ne pas perdre de vue les redoutables échéances qui se profilent dans la construction. Une double évidence: d'une part le temps des grandes commandes, routes nationales, stations d'épuration, etc., est révolu; d'autre part la rationalisation du travail dans ce secteur permet une compression continue des effectifs des travailleurs. Face à de tels défis, la réponse classique — et traditionnellement aussi celle des milieux syndicaux — c'est l'activité à tout va, pourvu qu'elle permette le maintien des places de travail.

Aujourd'hui, la FOBB propose un autre choix. Le but demeure, bien sûr, le maintien de l'emploi (avec, condition «sine qua non», une réduction de la durée hebdomadaire du travail). Mais pas à n'importe quel prix, et surtout pas au prix du sacrifice de l'environnement et d'une certaine qualité de la vie. D'où ce catalogue de tâches «vertes» qui va des mesures d'économie d'énergie à la circulation routière, en passant notamment par l'assainissement de la construction locative. Une pierre dans le jardin des tenants d'un prétendu «réalisme» économique, réputé incompatible avec l'écologie.

Ce ne sont pour l'instant que des mots, direz-vous. Certes. Mais pourquoi ne pas prendre la FOBB au mot?

L. B.

FOBB

Pas n'importe quel emploi

Ce n'est pas le choc de la récession de 1975-1976; il n'en reste pas moins que la construction dans son ensemble a durement encaissé le coup de ces cinq dernières années: une perte globale d'environ 10 000 places de travail!

SUITE ET FIN AU VERSO

FOBB (suite)

Pas n'importe quel emploi

Mais le constat ne serait pas complet s'il ne comprenait pas une approche de la productivité dans ce secteur. Et là, les chiffres à disposition sont impressionnants: en 1981, le volume des investissements dans la construction a, déduction faite du renchérissement, atteint à peu de choses près celui de 1971 (voir tableau ci-dessous); mais le travail a été fait en 1981 avec un effectif de main-d'œuvre réduit d'environ un quart... rationalisation oblige!

D'où des projections qui donnent le vertige aux spécialistes: depuis 1975, la productivité s'accroît

chaque année de 4%, «grosso modo»; si elle continue de s'améliorer au même rythme jusqu'en 1990, cela signifie que le volume de construction, qui est assuré aujourd'hui par 180 000 personnes, le sera alors par 150 000 environ. Même en admettant que certains progrès de productivité se traduisent par le transfert de certaines prestations supplémentaires aux maîtres d'œuvre, le diagnostic est des plus rudes: un volume de construction constant jusqu'en 1990, c'est la quasi-certitude de la disparition de 10 000 à 20 000 places de travail.

D'ABORD, LES 40 HEURES!

Face à cette menace, la FOBB répond de manière très classique: pour assurer la sécurité à long terme de l'emploi, et si le volume de construction par tra-

vailleur continue de s'accroître, la durée du travail doit être réduite; seule façon de parvenir à une meilleure répartition du volume de travail disponible. Le récent congrès de Fribourg s'est largement fait l'écho de cette priorité en votant, entre autres, la réduction de l'horaire de travail d'une heure par an jusqu'aux quarante heures. La FOBB espère ainsi compenser, jusqu'à la fin de la décennie, les retombées de l'amélioration de la productivité.

Mais une interrogation subsiste: et si le volume de constructions ne se maintenait pas? C'est là que l'approche de la FOBB renouvelle la politique axée sur la quantité de production (n'importe laquelle, pourvu qu'elle sauvegarde des emplois!) largement à l'honneur jusqu'ici.

Ecoutez les principes posés pour sortir du guêpier

UNE DÉCENNIE DE HAUSSE DE LA PRODUCTIVITÉ

	Activité de la construction nomi- nale en mio de fr.	Indice du coût de la construc- tion (ZH) 1966 = 100 Avril	Activité réelle de la construc- tion en mio. de fr. aux prix 1970	Personnes occu- pées dans l'en- semble de la construction	Productivité du travail en francs	Indice
1971	19'720	129,8	19'720	294,2	67'029	100
1972	23'836	143,6	21'545	303,9	70'895	106
1973	25'978	157,6	21'396	297,8	71'847	107
1974	24'885	170,8	18'911	278,4	67'927	101
1975	20'246	167,7	15'670	225,5	69'490	104
1976	18'495	158,8	15'117	198,9	76'304	114
1977	18'868	161,7	15'145	197,8	76'567	114
1978	19'891	166,4	15'515	195,3	79'442	119
1979	21'206	172,4	15'966	196,0	81'459	122
1980	25'367	188,3	17'486	208,9	83'705	125
1981	28'331	205,3	17'912	208,7	85'827	128
1982	28'801	219,3	17'047	188,5	90'435	135

des années quatre-vingt: «Le volume actuel des constructions doit être maintenu. Il ne faut pas cependant créer à tout prix des nouvelles places de travail, comme par exemple au prix d'une destruction continue de l'environnement. Car de nombreux secteurs offrent aux travailleurs de la construction des possibilités nouvelles d'emploi qui répondent à un besoin véritable et qui impliquent des projets socialement utiles et respectueux de l'environnement. Il incombe avant tout aux pouvoirs publics de veiller à ce que les investissements de constructions soient aiguillés dans cette voie.»

Passons sur l'appel du pied à l'Etat qui est un véritable défi politique dans le climat entretenu par la droite helvétique et entrons dans les détails du «programme alternatif» de l'emploi tel que l'envisage la FOBB à travers l'étude confiée au bureau Aarplan (voir aussi en première page).

QUINZE CIBLES

Au sommaire, quinze chapitres qui méritent la citation: mesures d'économie d'énergie, chemins de fer (nouvelle transversale principale, trafic urbain, assainissement des gares, passages à niveau CFF, chemins de fer privés), agriculture, assainissement de la construction locative, exploitation forestière, installations de sport, rénovation d'hôtels et constructions de remplacement, circulation routière (réduction du trafic et aménagement de pistes cyclables), protection contre les dommages dus aux forces naturelles, protection contre le bruit (route, chemins de fer, installations de tir), institutions pour la vieillesse, assainissement des centrales de force motrice, protection de l'environnement, équipements pour invalides dans les bâtiments, réduction de la durée du travail. A chaque fois, un constat et un rapide calcul des incidences sur le volume d'emplois.

Illustrons la démarche syndicale. Voici comment se

présente systématiquement le développement des projets particuliers (nous résumons). Exemple la construction de pistes cyclables, projet marginal peut-être, et pas très lourd en emplois, mais très révélateur d'une volonté de multiplier les points de repère pour une action aussi rapide que possible.

PISTES CYCLABLES: BERNE OU ZURICH

1. *Le constat.* L'urgence des pistes cyclables ne fait aucun doute. Ici et là, quelques ébauches de réalisation, assez différentes d'un canton à l'autre. Plus précisément: «Dans le canton de Berne, on a proposé de créer pour les cyclistes des pistes sépa-

Pour mémoire: le syndicat du bois et du bâtiment, FOBB, occupe au sein de l'Union syndicale suisse la deuxième place juste derrière la FTMH, sur le plan des effectifs: 116 623 membres au 31 décembre 1982 (128 878 pour la FTMH), répartis en 58 sections, les plus importantes d'entre elles étant (dans l'ordre décroissant), Berne, Zurich, Tessin et Genève. La FOBB est le syndicat suisse qui a connu la plus forte augmentation du nombre d'adhésions dans le courant 1981 (1908).

rées des autres voies de trafic. Les buts visés dans le canton de Zurich, ainsi que dans ceux de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, nécessiteraient des frais de beaucoup inférieurs; on envisage en premier lieu d'aménager des marquages, des feux de signalisation et des panneaux sur des routes et chemins existants, afin d'en permettre l'usage exclusif par les cyclistes. Les nouveaux ouvrages doivent représenter 10% au maximum des coûts. Une initiative dans ce sens a été lancée récemment à Zurich. On peut admettre que ces deux variantes représentent les limites supérieure et inférieure du coût d'un réseau de pistes cyclables.»

2. *Les besoins.* La solution minimale, celle de

Zurich et des deux Bâle, permet de tabler, pour l'ensemble de la Suisse, sur des besoins en investissements d'environ 800 millions.

Suivant les plans élaborés dans le canton de Berne pour un réseau de pistes cyclables, les coûts pour l'ensemble du pays atteindraient environ 1 400 millions.

3. *Les effets sur l'emploi.* Bien que les mesures de construction prévues dans la solution minimale soient modestes, on peut considérer que les travaux restants seraient effectués en grande partie par le génie civil. On peut s'attendre à un effet sur l'emploi d'environ 14 500 hommes/an. La solution des pistes séparées, telle qu'elle est proposée dans le canton de Berne, se traduirait, sur l'ensemble du territoire, par un effet sur l'emploi d'environ 25 300 hommes/an.

4. *Revendication politique.* «De même que pour les mesures de réduction du trafic, le financement prend, pour les pistes cyclables, une importance déterminante. En principe, la création de pistes cyclables entre dans la catégorie des aménagements destinés à séparer les courants de trafic, si bien qu'elle peut bénéficier de subventions par le biais de la surtaxe douanière sur les carburants (mais seul un faible montant est disponible à cet effet). Dans ce domaine, la revendication principale consisterait à réserver des parts déterminées pour l'aménagement de pistes cyclables dans les budgets de constructions routières des cantons et des villes (aujourd'hui, 10% au minimum sont nécessaires!).»

Démonstration sur le même canevas en ce qui concerne la protection contre le bruit, par exemple. Objectif proclamé: descendre à une valeur limite du bruit et des nuisances de 65 décibels (la commission fédérale «ad hoc» propose 70 décibels comme but à court terme), ce qui entraînerait un volume d'assainissement d'environ 1850 millions de francs (estimation officielle) et un «effet sur l'emploi» de quelque 34 000 hommes/an.