

Commission économique pour l'Europe, Comité de l'habitat : le problème du coût de la construction des logements

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **32 (1960)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125066>

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.

Le problème du coût de la construction des logements

24

On admet en général que le coût très élevé de la construction des maisons d'habitation constitue, à l'heure actuelle, la difficulté capitale à laquelle on se heurte pour résoudre le problème du logement. Le coût de construction d'un logement est trop élevé, à la fois du point de vue « économique-social », c'est-à-dire par rapport aux revenus moyens d'un grand nombre de consommateurs, mais aussi du point de vue « économique-technique », c'est-à-dire par rapport à la tendance des coûts des autres produits.

En Europe occidentale, le prix de revient d'une maison est si élevé que bien des individus ne peuvent se permettre d'acheter une maison, ni de payer un loyer économiquement rentable. Le rapport moyen entre le coût d'une maison et le salaire moyen annuel d'un travailleur industriel est en général de 4 à 1, mais cet écart peut être deux fois ou même quatre fois plus grand dans les pays moins industrialisés. On relève également dans cette étude que si l'on fixe en général 20 % au maximum la part de revenu qui, du point de vue social, devrait être consacrée au loyer, le loyer annuel d'une maison, qui a coûté quatre fois plus qu'un salaire annuel moyen, ne devrait pas dépasser 5 % du capital investi. Si l'on admet ce chiffre, il faudrait pouvoir emprunter pour construire à un taux d'intérêt fixe de 3,5 à 4 % au plus, alors qu'il n'est possible d'obtenir en aucun pays, en 1958, un prêt à ce taux sur une hypothèque de premier rang. Pour financer la construction en faisant appel au crédit privé, il faudrait payer, dans la plupart des pays, 8 % d'intérêt, et même 12 % dans ceux où les taux d'intérêt et l'amortissement sont particulièrement élevés. De plus, le coût élevé de la construction des logements s'est maintenu sans grand changement depuis des années, tant en valeur réelle qu'en valeur effective. Dans la plupart des pays d'Europe, le prix d'un logement ouvrier est plus élevé par rapport au salaire qu'au début du siècle.

Le coût de construction d'une maison est aussi trop élevé par rapport à la tendance générale des prix de revient et de la productivité dans quelques autres secteurs de l'activité économique, notamment dans les industries manufacturières. On a sou-vent cité, à ce sujet, l'évolution survenue dans l'in-

dustrie automobile : au Royaume-Uni par exemple, une maison et une auto de taille moyenne coûtaient le même prix en 1900, soit £ 300 environ. En 1930, le prix de la maison avait augmenté de 50 % et celui de l'auto avait diminué d'autant¹ (soit £ 150 environ pour une auto et £ 450 pour une maison aux alentours de 1935). L'écart s'est encore accentué depuis, et l'on était probablement arrivé en 1952 aux chiffres de £ 400 pour une auto (non compris la taxe d'achat) et de £ 1200 pour une maison². Il ne faut sans doute pas pousser la comparaison trop loin, car la méthode de production et les conditions du marché sont très différentes dans les deux cas. Il n'en reste pas moins que même dans les pays où la productivité du bâtiment augmente en valeur absolue, depuis très longtemps elle a diminué en valeur relative par rapport aux résultats atteints dans certaines industries manufacturières.

Pour combler l'écart entre le coût de construction d'une maison et la capacité des usagers d'en payer le prix, trois solutions peuvent être envisagées :

- a) réduire le prix du logement grâce à des subventions diverses accordées par les pouvoirs publics ;
- b) accroître le pouvoir d'achat des consommateurs ;
- c) réduire le prix du logement en réduisant le coût de construction.

Ces trois solutions, qu'il est évidemment possible de combiner, n'offrent pas toutes les mêmes avantages. Les subventions accordées couramment à la construction en Europe occidentale ne peuvent constituer normalement qu'une mesure temporaire. L'expérience a montré que, dans l'ensemble, des mesures de ce genre n'ont pas contribué à faire baisser le coût de construction des maisons d'habitation. De plus, les subventions à la construction constituent une lourde charge pour les budgets des Etats, et le jeu de ces subventions (qui peuvent être radicalement réduites au premier signe d'inflation) entraîne des troubles regrettables dans l'industrie du bâtiment elle-même.

L'augmentation du pouvoir d'achat de la population est un problème économique d'ordre général dont l'étude sort des limites de ce rapport. Il est en tout cas assez difficile de dire si et comment cet accroissement se produira.

Il en résulte que seule une réduction du coût de la construction pourrait offrir une vraie solution au problème du logement. Pour cette raison, la présente étude s'efforce d'analyser les divers facteurs qui influent sur le coût de construction et de faire ressortir les mesures que l'on pourrait prendre, notamment à l'échelon gouvernemental, pour réduire ces coûts.

Il ne faut pas oublier cependant que l'acheteur d'une maison n'a pas à payer seulement les frais de construction, mais un prix global qui comprend, notamment, le prix du terrain et de sa mise en état.

¹ J. Bronowski, « Output Problems in House-Building », Londres, 1950.
² G. Ciribini, « Architettura e Industria », Milan, 1958.

Bien que le problème du prix des terrains soit tout à fait en dehors du cadre de cette étude, il faut néanmoins en tenir compte si l'on examine, dans son ensemble, la possibilité de réduire le prix d'un logement.

Rapport entre les coûts de construction des logements et les conditions économiques qui prévalent dans l'industrie du bâtiment

L'étude des coûts de construction des logements implique un examen attentif des conditions économiques de l'industrie du bâtiment tout entière. Cette analyse peut aider à définir la manière dont s'établit le coût de construction et, accessoirement, quelles sortes de mesures permettraient de réduire ce coût de construction. Deux conséquences principales découlent du caractère très hétérogène de l'industrie du bâtiment : tous ceux qui travaillent dans l'industrie du bâtiment n'ont pas un intérêt égal à la réduction de construction, et les mesures prises dans certains secteurs pour réduire ce coût peuvent être difficiles à appliquer dans l'industrie tout entière. Il est frappant de constater que bien des études consacrées à l'industrie du bâtiment se préoccupent uniquement de la construction sur le chantier et ignorent les autres aspects de l'industrie du bâtiment. C'est sans doute parce que la question a été envisagée seulement sous certains aspects limités que si peu de progrès ont été réalisés dans la voie d'une solution pratique du problème du rendement et des prix de revient dans la construction des logements. L'industrie du bâtiment et son économie ne sont étudiées que depuis très peu de temps et les publications parues au sujet de cette industrie et de son fonctionnement sont encore assez peu nombreuses. Pendant la crise qui a sévi entre les deux guerres, certains secteurs de l'industrie du bâtiment, notamment celui des travaux publics, ont suscité beaucoup d'intérêt et des études y ont été consacrées. Le marasme général de l'économie et la reconnaissance du rôle que les travaux publics pouvaient jouer pour lui donner un nouvel essor expliquent l'intérêt suscité alors par ce secteur de la construction. L'intérêt manifesté récemment, notamment après la dernière guerre, pour l'industrie du bâtiment dans son ensemble répond sans doute au besoin de favoriser l'expansion de la construction, parallèlement au mouvement général d'industrialisation et d'urbanisation. Il répond en outre à l'accroissement de la population et à la nécessité de renouveler les logements anciens. C'est pourquoi la réduction des coûts de construction ou, en d'autres termes, l'amélioration de la productivité sont des objectifs poursuivis actuellement dans presque tous les pays.

Dans les paragraphes qui suivent, on s'est efforcé de décrire certains aspects caractéristiques de l'industrie du bâtiment qu'il est utile de connaître, à ce stade des travaux tout au moins pour susciter la discussion et contribuer, peut-être, à une meilleure

compréhension des véritables problèmes qui se posent.

Des causes multiples sont à l'origine des nombreux problèmes qui se posent, de façon parfois toute spéciale, dans l'industrie du bâtiment, notamment du problème des coûts de construction. Ces causes tiennent au caractère particulier de l'industrie elle-même, aux méthodes de construction, aux caractéristiques de la demande et de l'offre, au rôle des conseillers techniques et des pouvoirs publics. Ces divers aspects du problème sont examinés brièvement ci-dessous :

H. W. Robinson dit de son livre intitulé « The Economics of Building »¹ que l'on pourrait l'appeler, à juste titre, une étude de l'« hétérogénéité », et il ajoute : « On aurait vraiment de la peine à trouver beaucoup d'autres sujets offrant plus de difficultés quant au choix du mode d'analyse ou des solutions à apporter aux problèmes qui se posent. Les principales de nos difficultés tiennent à ce que nous essayons de procéder par généralisations à propos de biens et d'activités essentiellement hétérogènes ». Le produit de l'industrie du bâtiment est en effet un produit économiquement hétérogène, puisque les techniques et les méthodes de production varient énormément, ainsi d'ailleurs que la forme de l'objet produit et sa situation géographique. L'objet précis que l'on se propose de construire peut influencer très nettement sur les méthodes de construction appliquées et sur la coordination qu'il sera possible d'établir aux divers stades du processus de construction.

Ce n'est pas seulement l'objet final de la construction qui a un caractère hétérogène, mais l'industrie du bâtiment elle-même. En effet, une construction quelconque n'est pas le fait d'une seule entreprise mais de la collaboration de divers secteurs de l'industrie (industrie des matériaux de construction, industrie des éléments préfabriqués, entreprises de construction, traditionnelles ou industrialisées). Il serait utile d'étudier les caractéristiques de chacun de ces secteurs et les formes de coopération qui peuvent s'établir sur eux. Les conditions économiques qui prévalent dans l'industrie des matériaux de construction qui travaille pour le marché, diffèrent sans doute plus ou moins de celles de l'industrie des éléments préfabriqués et des entreprises de construction qui produisent sur commande.

Une activité continue

Par suite de son caractère et de ses répercussions très étendues sur la vie économique, il est très important que l'industrie du bâtiment, dans son ensemble, puisse avoir une activité continue. C'est un fait bien connu que la mécanisation d'une industrie présuppose une activité continue. Les possibilités d'arriver à une activité continue varient évidemment suivant le secteur de l'industrie du bâtiment en cause. Il existe un lien étroit entre ces problèmes

¹ Londres, 1939.

et la nature de la demande sur le marché. Si l'on examine les techniques de la construction, on peut se demander dans quelle mesure la construction traditionnelle est encore une forme d'artisanat. Un petit nombre d'opérations seulement ont encore un caractère artisanal. Au cours des années, en effet, les méthodes de construction traditionnelles ont été mécanisées dans une mesure beaucoup plus large qu'on ne l'imagine en général, surtout depuis que les opérations qui se faisaient auparavant sur le chantier se font maintenant dans un atelier. Il ne faut pas oublier cette tendance lorsqu'on compare les niveaux de productivité. Le travail du charpentier, par exemple, a changé de caractère : travail artisanal autrefois (l'essentiel du travail artisanal n'est pas d'être un travail manuel, mais de ne comporter aucune division du travail), il est devenu de plus en plus largement un travail de montage et ne garde son caractère artisanal que pour les travaux de réparation. C'est pourquoi les travaux de charpente effectués sur les nouveaux chantiers de construction exigent toujours plus souvent des qualités différentes de celles qu'exigent les travaux de réparation. En ce qui concerne la mécanisation, on a souvent fait remarquer que le rendement par ouvrier calculé en CV. est bien moindre dans l'industrie du bâtiment que dans les industries manufacturières. (Dans le Royaume-Uni, ce rendement a été évalué respectivement à $\frac{1}{2}$ CV. et à $2\frac{1}{2}$ et même 3 CV.) Cet exemple est souvent cité pour montrer le faible degré de mécanisation des travaux de construction. On peut toutefois se demander si un faible rendement par ouvrier, évalué en CV., n'est pas caractéristique d'une industrie de montage. Mais il faut tenir compte d'un autre aspect important de l'industrie du bâtiment, à savoir que plus du tiers des travaux effectués sur les chantiers sont confiés à des ouvriers non qualifiés ; si le rendement dans l'industrie du bâtiment reste faible à l'heure actuelle, par rapport au niveau d'avant guerre et par rapport au rendement des autres industries, c'est en raison du pourcentage élevé de travailleurs non qualifiés employés dans cette industrie¹. On peut faire un rapprochement entre le faible rendement des ouvriers, exprimé en CV., et la nécessité de mécaniser certaines opérations effectuées sur le chantier et d'employer un matériel de construction plus léger. Sous la même rubrique, la mesure dans laquelle certaines opérations, effectuées auparavant par les entreprises de construction, sont exécutées aujourd'hui de plus en plus par l'industrie des éléments préfabriqués mérite étude ainsi que le développement du rôle des sous-traitants. Ces deux tendances réagissent en effet simultanément sur les coûts de construction et sur la continuité de l'activité dans l'industrie du bâtiment tout entière.

Nature de la demande

Bien des problèmes auxquels se heurte l'industrie du bâtiment découlent de la nature même de la

¹ J. Bronowski, «Output Problems in House-Building», Londres, 1950.

demande. Une des caractéristiques essentielles de cette demande, c'est de faire partie intégrante du processus de production. L'analyse de la demande fait ressortir les divers éléments qui la composent et les possibilités pratiques de coordonner ces éléments. Les possibilités de coordination (qui permettraient d'arriver à une activité plus continue et plus rationnelle) varient sans doute d'un pays à l'autre, par suite de la nature de la demande elle-même (le rôle joué par les pouvoirs publics peut être très important dans ce domaine). Une telle analyse permettrait peut-être aussi de mieux comprendre comment s'opère le choix entre le mode de construction traditionnelle et les méthodes industrielles et de montrer que, dans une certaine mesure tout au moins, ce choix ne dépend pas uniquement du prix de revient, mais de facteurs psychologiques qui, pour les auteurs de la demande, n'ont pas une importance moindre. Le nombre des maisons d'habitation privées construites dans les pays de l'Europe orientale a augmenté ces dernières années. Il serait intéressant de rechercher si cette tendance a modifié les caractéristiques économiques de la demande, en ce qui concerne notamment sa continuité, le choix des types de construction et la qualité du produit. Le problème de la coordination de la demande est étroitement lié à celui de l'organisation sociale d'un pays ; c'est un aspect de la question dont il faut tenir compte également.

Les caractéristiques de l'« offre » expliquent un certain nombre de problèmes qui se posent dans l'industrie du bâtiment. Du côté de l'offre, en effet, c'est-à-dire de l'industrie du bâtiment au sens le plus large, on constate une grande élasticité, nécessaire d'ailleurs pour répondre aux multiples formes que peut prendre la demande. En fait, la manière dont la demande sera satisfaite dépend de cette demande elle-même. Pour l'offre aussi bien que pour la demande, le besoin de coordination se fait sentir. L'objet construit n'est jamais le fait d'une seule firme. À côté de l'entrepreneur principal interviennent encore, on l'a déjà dit, l'industrie des matériaux de construction, les usines d'éléments préfabriqués et les sous-traitants, qui collaborent tous à la production. Ces divers participants travaillent dans des conditions économiques différentes (certains travaillent pour le marché et d'autres pas) et ils n'ont pas tous nécessairement le même intérêt à réduire le coût global de production, ni les mêmes possibilités d'agir sur ce coût. On a déjà constaté combien, par suite des exigences de la demande, l'entrepreneur se trouve en général dans une position difficile pour agir sur la productivité de l'ensemble de l'industrie du bâtiment.

En traitant les problèmes de l'industrie du bâtiment, il est nécessaire d'examiner cette industrie dans son ensemble et de ne pas s'en tenir uniquement aux opérations effectuées sur le chantier. Une telle attitude s'impose tout particulièrement si l'on veut mesurer la productivité et faire des comparaisons en matière de construction de logements. Une autre

caractéristique de l'industrie du bâtiment tient au grand nombre de firmes qui interviennent dans le processus de construction, dont l'importance et le rôle varient à leur tour beaucoup suivant l'ampleur et la nature des constructions. Le contraste est frappant entre ce grand nombre de firmes et le petit nombre de celles qui fabriquent des automobiles par exemple. Mais la nature de la construction elle-même exigera toujours l'intervention d'un grand nombre d'entreprises réparties dans tout le pays.

Il faut examiner certaines questions relatives à la main-d'œuvre, qui influent sur les coûts de production de l'industrie du bâtiment. D'une manière générale, le problème de main-d'œuvre se pose de façon tellement différente dans le secteur non industrialisé de l'industrie du bâtiment et dans les industries manufacturières par exemple. Dans les entreprises de construction traditionnelles, les liens entre l'entreprise et la main-d'œuvre sont assez faibles. Par suite des intempéries et d'autres causes d'interruption, le taux d'activité dans l'industrie du bâtiment atteint à peine 80 % de celui des industries manufacturières. Même si l'offre et la demande s'équilibrent sur le marché du travail, il peut y avoir excédent ou pénurie de main-d'œuvre ; le caractère discontinu de l'activité dans l'industrie du bâtiment crée des conditions instables sur le marché de la main-d'œuvre. Pour cette raison, le travail dans les entreprises de construction manque parfois d'attrait, et ces entreprises ne disposent souvent que de main-d'œuvre insuffisamment qualifiée. On a déjà souligné le nombre important d'ouvriers non qualifiés qui travaillent sur les chantiers de construction. La forte demande d'ouvriers du bâtiment, ces dernières années, peut aussi expliquer, en partie, la réduction de la marge entre les salaires de la main-d'œuvre qualifiée et ceux de la main-d'œuvre non qualifiée ¹. Dans les entreprises industrialisées, les problèmes de main-d'œuvre se posent peut-être de la manière que dans les industries manufacturières.

Document de travail du Comité de l'habitat.

¹ Voir P. Braun et S. Hopkins, « Seven Centuries of Building Wages », *Economica*, Londres, août 1955.

La balance des revenus

Les Groupements patronaux vaudois écrivent :

La balance des revenus est la statistique qui enregistre les créances et les dettes résultant des relations économiques avec l'étranger ; elle comprend les sommes découlant du trafic de marchandises (balance commerciale), de l'échange de services et du produit des capitaux. Voici la balance des revenus de la Suisse pour 1959 :

	Recettes (en millions de francs)	Dépenses (en millions de francs)	Solde
Commerce extérieur			
Commerce spécial	7 274	8 268	— 994
Autres postes	387	412	— 25
Energie électrique	89	89	—
Tourisme	1 420	575	845
Revenus des capitaux	835	230	605
Assurances	137	37	100
Opérations de commerce et transit	120	—	120
Transports de marchandises	147	— ¹	147
Postes, télégraphes, téléphones	41	61	— 20
Services, divers, produit du travail, subventions, donations	855	875	— 20
Balance des revenus	11 305	10 547	758

¹ Inclus dans le commerce spécial.

Ce tableau montre que les dettes résultant de l'excédent des importations de marchandises sont très largement compensées par les créances que procurent le tourisme, les revenus des capitaux, les assurances, les opérations de commerce et de transit. Il est intéressant également de noter que les exportations et les importations d'énergie électrique ont été exactement compensées en 1959.

L'excédent des importations de marchandises a été beaucoup plus élevé en 1959 (994 millions de francs) qu'en 1958 (686 millions de francs), témoignant de la vive reprise de l'activité économique. Aussi n'est-il pas étonnant que l'excédent de la balance des revenus ait diminué, passant de 960 millions en 1958 à 758 millions en 1959. Les recettes touristiques ont augmenté, l'excédent est monté de 770 millions à 845 millions, comme les revenus des capitaux dont l'excédent est passé de 555 millions à 605 millions.