Crèches : l'argent est là, mais le personnel fait défaut

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **40 (2003)**

Heft 1553

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1021298

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

Service public à la carte

L'assainissement des finances fédérales pourrait réduire l'engagement de la Confédération en faveur des transports publics régionaux. Toutefois le démantèlement redouté ne semble pas imminent.

L'Association Transports et Environnement (ATE) s'inquiète pour l'avenir des cars postaux et des transports régionaux tout court. Les mesures d'économies proposées par le Conseil fédéral - entre 50 et 100 millions de francs - sont encore à l'état d'ébauche et doivent être discutées prochainement par le Parlement. Si elles sont adoptées, elles pourraient avoir des conséquences désastreuses pour les régions périphériques et les usagers les plus démunis.

Bien sûr, les cars postaux alimentent le mythe d'une Suisse solidaire, rurale et montagnarde, sillonnée par un réseau de bus qui couvre l'ensemble du territoire national. Le symbole est encore puissant et indispensable à la promotion touristique du pays.

Mais nous ne vivons plus au temps héroïque des diligences et du monopole incontesté. *Car postal* est désormais une entreprise tout à fait comme les autres. Principal prestataire de service sur le marché des transports régionaux publics, elle dépend des commandes des cantons qui peuvent, le cas échéant, s'adresser à d'autres transporteurs. La concurrence guette et les impératifs d'une bonne gestion sont primordiaux.

Le transport sur appel

Le coût global du trafic régional en Suisse est de 1,6 milliard de francs. La Confédération assure les deux tiers du financement. Le reste est à la charge des cantons qui assument la responsabilité du service. Le désinvestissement envisagé - 10% environ du montant total – semble logique. En revanche, le mauvais état financier des cantons, qui seraient appelés à supporter le désengagement de la Confédération, risque de compromettre la qualité actuelle des prestations. C'est pourquoi l'ATE agite le spectre de la disparition des cars postaux.

Mais ce n'est pas une fatalité, car depuis 1995, *Car postal* a diversifié son offre. Le transport à la carte a intégré le réseau régulier, souvent surdimensionné. *PubliCar* est devenu rapidement une alternative efficace dans un secteur anémique. Il s'agit d'un taxi collectif. Il ne connaît pas de parcours, pas d'horaire ni d'arrêts fixes. Un simple coup de fil de la part de l'usager lui assurera un véhicule dans un délai et à un tarif raisonnables.

Dans le canton de Vaud, *PubliCar* - après un essai pilote dans le district d'Oron en 1995 - a été introduit dans les zones de Grandson, Yverdon, Moudon, Echallens et Cossonay. Le bilan financier est positif. La nouvelle organisation a réalisé 10% d'économies sans mettre en danger la quantité et la qualité du service. *PubliCar* semble répondre plus efficacement aux besoins des utilisateurs. Il affiche la souplesse nécessaire à une mobilité accrue et moins polluante. L'objectif à long terme est d'élargir le service à toutes les régions rurales. *md*

L'argent est là, mais le personnel fait défaut

Le Parlement a promptement fait son travail. Le 1er février dernier, soit moins de trois ans après le dépôt de l'initiative de la socialiste Jacqueline Fehr, la Loi fédérale sur «les aides financières à l'accueil extra-familial pour enfants» est entrée en vigueur. Conçue comme un programme d'impulsion, elle met à disposition 400 millions de francs sur une période de huit ans pour stimuler la création de places d'accueil dans les crèches, les institutions parascolaires et les familles.

La preuve du besoin ne nécessite pas de longs développements. Deux femmes sur trois ayant des enfants de moins de 15 ans - au total 856 000 enfants - exercent une activité lucrative. En l'absence de données statistiques précises, on estime à 50 000 seulement le nombre de places d'accueil disponibles et à 220 000 le nombre de places nécessaires. Un nombre insuffisant qui contraint trop de femmes à se retirer du marché du travail ou à renoncer à entreprendre une activité professionnelle pour cause de maternité.

Cette pénurie de places d'accueil influence négativement le taux de natalité. Elle condamne à l'inactivité professionnelle des femmes disposant d'une formation et représente une perte de revenu difficilement supportable pour des familles modestes. Enfin, elle n'est pas favorable à une bonne socialisation des enfants dont on sait qu'ils progressent mieux au contact de leurs semblables. Ainsi le crédit consenti par les Chambres fédérales ne constitue pas une dépense de fonctionnement mais un véritable investissement.

Aussi n'est-il pas étonnant que l'Office fédéral des assurances sociales, responsable de ce dossier, soit submergé de demandes. Mais l'argent ne suffit pas à ouvrir des crèches. Encore faut-il disposer de personnel qualifié. Or dans ce secteur, le marché du travail est tendu. La formation dure trois ans mais, alors que l'intérêt pour cette profession est vif, les écoles ne peuvent répondre à la demande faute de places. Dès lors c'est maintenant aux cantons de faire un effort de formation de manière à ce que l'action fédérale porte pleinement ses fruits. *jd*