

Courrier

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1554

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

La prévention fait défaut

L'article, paru dans DP n°1552 avec le titre *La rente prime sur la réinsertion* appelle de ma part les remarques suivantes tirées de mon expérience professionnelle dans un syndicat du bâtiment.

Pour comprendre le nombre élevé de cas d'invalidité en Suisse, on doit absolument prendre en compte l'absence d'assurance maladie professionnelle. Ce qui signifie l'ab-

sence d'une vraie politique de prévention utilisant un instrument décisif: les primes par entreprise en fonction du nombre de sinistres, à l'image de la SUVA (assurance accident professionnelle).

Dans une économie comme la nôtre qui admet le chômage de masse, il est utopique de croire que les nombreux invalides provenant de professions où la part physique est prépondérante pourraient tous

retrouver une activité après une réinsertion. Le nombre des candidats à ce type de poste dépasse, et de loin, les places disponibles.

Par ailleurs, les pressions sur le travail découlent de cette même société: le chômage et l'accélération des cadences sont à l'origine d'un grand nombre de cas d'AI. La baisse du nombre de saisonniers dans les années nonante - il s'agissait de travailleurs jeunes qui coti-

saient mais rentraient chez eux après quelques années, volontairement ou parce que, présentant un problème de santé, leur patron ne renouvelait pas leur contrat - est une des causes des difficultés actuelles d'AI.

Il se peut qu'il y ait eu des abus dans les demandes de l'AI il y a vingt ans. Aujourd'hui il est évident que, pour des raisons financières, l'AI refuse des demandes fondées mais difficiles à prouver. *cb*

Courrier

PubliCar: palliatif ou maillon d'un système performant?

Dans son édition du 21 mars (n°1553), DP conclut bien vite que «le service PubliCar préserve la quantité et la qualité du service et surtout contribue à une mobilité accrue et moins polluante».

D'accord, sortons du mythe, quittons «les temps héroïques...» (au risque de se livrer à un mythe moderne?) Oui, les avantages du système sont importants: par sa souplesse d'itinéraire et l'extension des heures de service en soirée notamment, PubliCar répond à des demandes qu'il était impossible de satisfaire avec le service de ligne conventionnel. La personne âgée déposée devant le supermarché, puis ramenée une heure plus tard à la porte de son domicile, c'est fantastique! Les 10% d'économie mentionnés sont aussi un élément à prendre en compte. Et surtout, évidemment, l'instauration du PubliCar est une solution infiniment préférable à la suppression du service.

Mais si l'on examine ce nouveau «service public à la carte» sous d'autres points de vue, le constat est moins brillant. Aux yeux des captifs des transports publics (enfants, jeunes, étrangers, femmes, personnes âgées), le PubliCar pour un usage habituel et répété est cher, voire très cher. Il en est de même pour les familles. Essayez pour votre

prochaine sortie dominicale: un couple, deux ados, aller-retour, prix du billet ordinaire plus 24 francs de supplément! Voilà une expérience qui ne va pas gagner de nouveaux adeptes aux transports publics. C'est un point de vue qui doit aussi compter pour l'analyse de ce service. Ceci d'autant plus qu'il n'y a pas si longtemps, les habitants des régions rurales jouissaient de tarifs indigènes. Donc pendant qu'on offre aux Zurichois un SBahn superperformant avec communauté tarifaire, dans l'arrière-pays, on surtaxe la course de l'ado qui va à sa leçon de piano!

Enfin, par rapport à un service classique, le PubliCar n'est pas dépourvu d'inconvénients. Le téléphone obligatoire pour appeler le bus et, avant tout, la réservation de la course conseillée vingt-quatre heures à l'avance à un central non permanent, sont contraires à la souplesse associée à la mobilité moderne. Plus grave, expérience faite, malgré un appel téléphonique dans les délais, le service se montre parfois incapable de prendre en charge ou d'amener des passagers à un train précis à la gare de correspondance.

Il faut mentionner encore un manque de visibilité, et un déficit énorme de publicité, qui rend le système peu accessible aux usa-

gers n'habitant ou ne connaissant pas la région. En outre, pour le tourisme ou certains loisirs, comme la randonnée, l'utilisation du PubliCar reste problématique.

Le PubliCar doit devenir un vrai prolongement efficace du réseau des transports publics dans les régions périphériques. Des innovations télématiques, une intense campagne de promotion, une politique tarifaire attractive, un renforcement du service, mais avant tout une puissante volonté politique, peuvent le conduire sur ce chemin. Si l'on cherche des critères d'exigence à remplir, empruntons le concept de libre choix du moyen de transport prôné par les milieux automobilistes: offrir aux usagers des transports publics de chaque village des possibilités équivalentes de mobilité...

Tant que des études sérieuses n'auront pas montré que ce nouveau service public à la carte gagne vraiment des parts d'usagers aux transports publics, on ne nous enlèvera pas de la tête que le principal succès du PubliCar est d'avoir tirée une épine du pied des responsables des transports, qui peuvent maintenant répondre à ceux qui leur reprochaient de faire rouler des cars vides. PubliCar palliatif ou plus petit maillon solide d'un système performant?

Jacques Longchamp, Morges