

Métro ouest : solidarité à l'envers

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 926

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018386>

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.

Solidarité à l'envers

(pi) 24 heures l'a annoncé dans son numéro du 29 octobre: le Métro-Ouest (ex-TSOL) qui reliera Lausanne, les Hautes écoles et Renens coûtera plus cher que prévu. Aucun étonnement à cela: les 135 millions budgétés n'ont jamais trompé ceux qui ont pris la peine d'étudier le projet de près; ils ne servaient qu'à faire accepter dans les communes une infrastructure qu'elles devraient partiellement financer et dont la plupart ne voulaient pas.

Dans ces conditions, il apparaît évident que la rentabilité de l'exploitation promise à l'époque ne sera pas atteinte. Là aussi, il s'agissait de convaincre des syndicats récalcitrants.

Il vaut la peine de s'arrêter sur les con-

sions importantes dans le domaine des droits des travailleurs communautaires actifs en Suisse, et notamment l'amélioration à court terme, l'abolition à moyen terme, du statut de saisonnier. C'est là tout le sens de l'offensive de la FOBB qui, ces derniers temps, a rencontré — lors de leur visite en Suisse — les chefs d'Etat et de gouvernement du Portugal et de l'Espagne, pays de la CE grands «fournisseurs» de saisonniers à la Suisse (et la chose se répétera lors de la visite en novembre du ministre italien des Affaires étrangères). La FOBB a trouvé en Mario Soares et Felipe Gonzales — faute de les avoir au Conseil fédéral — des alliés de poids pour demander au gouvernement suisse d'œuvrer concrètement à l'élimination des discriminations inacceptables liées au travail saisonnier des étrangers et de préparer l'abolition même de cet aberrant statut. Proposer, comme le fait *jd*, de substituer les Turcs (citoyens d'un pays non communautaire) aux Italiens, Espagnols et Portugais dans l'octroi des permis de saisonnier — en valorisant par ailleurs ce statut — revient à saboter les efforts entrepris pour son abolition.

Est-ce ce que veut DP? Je ne le crois vraiment pas.

Martino Rossi
Breganzona

séquences du mode de répartition de ces dépassements sur l'exploitation future du métro, qui sont pour le moins inéquitables.

Car si l'Etat et les communes concernées vont être appelés à passer à la caisse, une partie au moins du renchérissement sera épongé sous forme de déficit d'exploitation, qui sera lui-même intégré au déficit d'exploitation des Transports publics de la région lausannoise (TL). Ce sont donc la quarantaine de communes actionnaires des TL qui payeront une partie des dépassements d'investissement et l'entier du déficit prévisible du Métro-Ouest. Il n'y aurait là rien de choquant s'il s'agissait d'une véritable solidarité et si ces communes avaient droit, en contrepartie, à une amélioration de leur desserte parfois désastreuse. Car certaines, comme Forêt, ou Savigny qui compte près de 3000 habitants, ne disposent en effet que de trois relations directes par jour avec

Lausanne. D'autres, sur les lignes du Jorat, souhaiteraient la mise en service d'un horaire cadencé avec au moins un bus par heure durant toute la journée. Les TL sont tout disposés à satisfaire ces demandes, mais à condition que la neutralité des coûts soit respectée. Autrement dit, les communes n'ont qu'à payer les nouvelles prestations qu'elles réclament, en plus de leur part au déficit d'exploitation des TL.

C'est ce qu'avait dû faire Renens lorsque cette ville a demandé la prolongation d'une ligne sur son territoire: elle dut déboursier chaque année plusieurs centaines de milliers de francs. Et comme cette commune renâclait à s'engager de surcroît en faveur du Métro-Ouest, on lui a proposé un marché: le déficit d'exploitation de ladite ligne est pris en charge par les TL et vous payez votre part à la construction du métro. Inutile de dire que Renens a accepté: en quelques années, sa contribution sera amortie.

On ose espérer que la nouvelle loi sur les transports publics — à l'état d'avant-projet — sera capable de mettre un peu d'ordre dans ce «chenil». ■

BIENTOT EN SUISSE

Une caisse de santé

(jd) Après quatre ans de préparatifs, la première expérience de caisse de santé va démarrer en Suisse. Onze sociétés d'assurances se sont unies dans une communauté d'intérêt pour un modèle alternatif d'assurance. L'idée vient des Etats-Unis où les HMO (Health Maintenance Organization) se sont rapidement développées au cours des deux dernières décennies. En 1987 on comptait 650 caisses regroupant 30 millions de membres.

Le système est conçu de manière à optimiser le rapport coût/efficacité. La caisse engage des médecins qui ne sont pas rétribués à l'acte, mais touchent un revenu fixe, charge à eux de répondre aux besoins de santé d'un nombre déterminé d'assurés; les médecins participent aux bénéfices de la caisse, mais sont solidairement responsables du déficit éventuel. Grâce à ce mécanisme, on évite les soins inuti-

les, mais des contrôles de qualité garantissent qu'il n'y ait pas de traitement au rabais. L'assurance couvre les soins ambulatoires dispensés par un cabinet de deux à trois médecins épaulés par une infirmière et les soins hospitaliers. On compte qu'il faut 3500 à 5000 assurés pour l'exploitation d'un cabinet de groupe selon le système HMO. L'expérience s'adresse en priorité aux assurés des caisses membres de la communauté d'intérêt qui ainsi n'auront pas à changer d'assurance.

Les médecins et les hôpitaux zurichois sont favorables au projet alors que les médecins bernois s'y opposent. La Fédération des médecins suisses a donné son accord à une expérience limitée dans l'espace et dans le temps mais refuse la généralisation du système.

Information tirée du *Tages Anzeiger* du 15 octobre 1988.