Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1083

Artikel: Électricité : concurrence ambiguë
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021880

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

CFF

Fausses familles à la caisse

Ou pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

(*pi*) Pendant des années, les familles qui voyageaient en train bénéficiaient des largesses des CFF sous forme de rabais d'une rare complexité. Certains membres payaient plein tarif, d'autres moitié prix tandis que d'autres encore voyageaient gratuitement. Parmi les subtilités, les grands-parents pouvaient être inclus dans la famille, mais les abonnements généraux des parents ne permettaient pas aux enfants de voyager à l'œil.

Dans la grande période de renouveau des transports publics, les CFF ont introduit la carte famille, simple et pratique: elle ne coûtait rien et les enfants voyageaient gratuitement pour autant qu'ils soient accompagnés d'un de leurs parents au moins. Punkt schluss. Mais voilà, comme aucun contrôle n'était possible avec cette carte-là, cela revenait à ce que tout enfant accompagné d'un adulte pouvant raisonnablement être son père ou sa mère ne payait rien. Ce qui réglait la question des parents divorcés, des enfants se déplaçant en compagnie de leur beau-père ou du copain de leur mère. Bien sûr, passaient entre les mailles les mômes qui étaient en train avec une copine et ses parents ou avec un ami de la famille. Mais enfin, ça fonctionnait et le règlement était appliqué avec une largesse bien sympathique, adaptée aux mœurs de cette fin de siècle et à ses familles recomposées, unies par des liens que la loi, parfois, ignore.

Eh bien ! ce beau temps est révolu et les CFF ont mis de l'ordre dans ce fourbi. Les enfants voyagent certes toujours gratuitement s'ils sont accompagnés d'un de leurs parents, mais faut que tout soit en règle. A partir du 1er mai, la famille débourse donc 20 francs par an pour recevoir autant de cartes qu'elle compte de membres. Et le règlement règlera: plus de cas douteux, plus de parrains ou de voisins, plus que des parents, des vrais, avec quelques exceptions dûment répertoriées pour les concubins et les couples divorcés. Mais dans ce dernier cas, comme tout sera contrôlé électroniquement, les enfants auront une carte pour voyager avec papa et une autre pour se déplacer avec maman. C'est dommage. Tout ce que le train gagne en rigueur, il va le perdre en sympathie. Et les jolies têtes de mômes affichées ces temps dans les gares («sage comme une image» pour la fille, «pas toujours sage comme une image» pour le garçon, bonjour le cliché) ne suffisent pas à nous dorer la pilule.

Ce retour en force du «alles in Ordnung» est à inscrire dans les mesures de démantèlement des avantages offerts par les transports publics depuis quelques années: faute d'argent et malgré leur succès, la Confédération ne subventionnera plus les abonnements demi-tarif à 125 francs, ni les réductions sur les abonnements annuels pour pendulaires, destinées à «fidéliser» cette clientèle qui pose tant de problèmes dans les villes lorsqu'elle s'y rend en voiture.

Mais il est plus facile pour les CFF de faire des économies à la petite semaine que pour le Conseil fédéral de faire entrer en vigueur un renchérissement de la taxe sur les carburants. Résultat: le prix des transports publics continue de grimper pendant que celui de l'essence ne suit même pas la courbe du renchérissement général.

Bien sûr les CFF agissent en entreprise et personne ne le leur reprochera par les temps qui courent. Mais à vouloir faire payer les déficits aux usagers du train pendant que l'Etat prend à sa charge les coûts sociaux de la voiture constitue ce que l'on appelle, dans un système libéral d'économie de marché, de la concurrence déloyale. ■

ÉLECTRICITÉ

Concurrence ambiguë

(*jd*) La Communauté européenne envisage de libéraliser le marché de l'électricité. Pour ce faire elle prévoit la possibilité pour les consommateurs de choisir librement leur fournisseur, ce qui implique le libre accès au réseau de tous les fournisseurs potentiels. Dans un premier temps, ce libre choix serait réservé aux gros consommateurs, mais l'objectif final est de faire bénéficier également les ménages de cette situation concurrentielle. Il va sans dire que les producteurs-distributeurs ne sont pas du tout enchantés de cette proposition qui les priverait d'une rente de situation; qu'ils s'activent donc à Bruxelles, sous l'impulsion d'Electricité de France, pour empêcher sa concrétisation.

A première vue l'idée paraît intéressante et susceptible de stimuler la concurrence entre des sociétés, le plus souvent de caractère public, qui jouissent d'un monopole dans la zone géographique dont elles ont la charge de l'approvisionnement: ainsi les tarifs sont fixés selon des critères politiques — voir la promotion forcenée du tout électrique par EDF qui se trouve aujourd'hui avec une dette aussi impressionnante que son parc nucléaire, une situation qui aurait conduit toute entreprise privée à la faillite — et ne reflètent pas forcément une volonté de rationalisation de la part des distributeurs.

Mais le problème est de savoir si l'objectif à atteindre est d'offrir l'électricité au plus bas prix: l'entreprise ou le ménage qui aurait la possibilité de s'approvisionner à meilleur compte serait-il encore motivé à faire un usage ménager de cette énergie ? Que devient la politique énergétique basée sur l'utilisation rationnelle des agents énergétiques et sur les économies si la lutte concurrentielle conduit à réduire encore le coût de ces énergies ?

L'ouverture du marché de l'électricité dans le cadre de la CE n'est donc imaginable qu'accompagnée de conditions-cadre telles qu'elles incitent les offrants comme les demandeurs à optimiser la consommation d'électricité. Cette concurrence nouvelle doit contribuer non pas à réduire le prix de l'énergie et à stimuler la demande mais à améliorer l'efficacité des usages énergétiques. On peut imaginer par exemple que les entreprises distributrices fassent valoir leurs avantages comparatifs essentiellement dans le domaine des services (études, conseils) et dans l'offre de systèmes énergétiques performants plutôt que d'énergie seulement. Dans cette perspective, les distributeurs ne vendraient plus de l'électricité mais de la lumière, de la force et de la chaleur. ■