CFF : fausses familles à la caisse

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1083

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1021879>

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.

Fausse 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 mêmes 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 1^{er} 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 constituée 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 forcée 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. ■