

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2012)
Heft: 1942

Artikel: Les électriciens suisses simulent la crise
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024548>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

les frontières ouvertes par l'OMC. En application de ce principe de souveraineté, «davantage focalisé sur l'alimentation que sur la production agricole», le Conseil fédéral entend essentiellement défendre la qualité des produits suisses, ce qui est l'un de ses objectifs prioritaires.

Agriculture suisse

2014-2017 confirme donc le modèle élaboré il y a vingt ans et dont l'Europe s'inspire. C'est un double refus: de l'agriculture ultraproductiviste dommageable à l'environnement; de

l'agriculture familiale aux structures ancestrales, amoureuse de la terre des ancêtres et barricadée derrière ses frontières. La troisième voie, le «modèle suisse» qui prépare l'ouverture des frontières avec l'Europe, coûte chaque année 3 milliards et demi aux contribuables ainsi qu'un montant très élevé et non chiffrable à la charge des consommateurs.

C'est trop pour economiesuisse⁵. Ce n'est pas assez, bien sûr, pour les organisations agricoles⁶ qui se promettent de faire amender le texte au Parlement. C'est mal

adapté pour Pronatura⁷ qui réclame des mesures environnementales plus vigoureuses. Mais c'est conforme aux vues du nouveau chef de l'Office fédéral de l'agriculture. Bernard Lehmann est co-fondateur du Groupe pour une politique agricole offensive⁸, inspirateur de l'accord de libre-échange avec l'Europe.

Le dossier est bloqué parce que les négociations de l'OMC sont dans l'impasse. Il se réouvrira, tôt ou tard. *Agriculture 2014-2017* prépare le terrain.

Les électriciens suisses simulent la crise

Jean-Daniel Delley • 31 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19642>

Le mercantilisme à courte vue de pseudo-services publics

Les trois grands de la production électrique sont à la peine. Alpiq, Axpo et Forces motrices bernoises (FMB) réduisent leurs effectifs et annoncent des résultats en forte baisse. En cause: une stratégie erronée.

Alpiq supprime 170 postes dans le secteur du négoce, FMB 250 emplois et Axpo 140. FMB annonce une perte de 150 millions et le bénéfice des deux autres est en chute libre. Raisons avancées: la crise financière, Fukushima et la sortie du nucléaire, le franc fort. L'explication est un peu courte.

Au début du siècle, les électriciens ont investi des sommes considérables dans des installations de production (gaz,

charbon) à l'étranger et des centrales de pompage turbinage en Suisse. Non pas tant pour assurer l'approvisionnement du pays que pour faire des affaires. En effet, la transformation d'une électricité bon marché en énergie de pointe s'est révélée très rentable. En dix ans, comme le rappelle le site Infosperber²⁰, les profits de la branche ont presque décuplé. Elle dispose maintenant d'une capacité d'environ 50'000 GWh à l'étranger, alors que la production indigène se monte à 66'000 GWh. Et elle projette d'augmenter de 42'000 GWh sa capacité à l'étranger, tout comme sa production de pompage turbinage – Linth-Limmern dans le canton de Glaris, Nant de Drance en Valais.

Cette stratégie ne fonctionne plus. En effet, l'électricité est

actuellement surabondante en Europe et la marge confortable que pouvaient s'assurer les producteurs suisses grâce à l'électricité de pointe a fondu. D'où les difficultés dont se plaignent aujourd'hui les trois grands. En réalité, ces derniers se retrouvent dans la même situation qu'il y a dix ans, avant le boom des années 2000. Mais avec des réserves de plus de 13 milliards de francs.

Jusqu'à présent, les trois entreprises ne se sont pas distinguées par un engagement massif dans la production décentralisée d'énergies renouvelables. Leurs efforts visent avant tout à étendre leur emprise sur le marché.

De ces entreprises totalement (Axpo) ou partiellement (Alpiq, FMB) en mains publiques, on pourrait attendre qu'elles

appuient la politique énergétique que la Confédération doit maintenant mener pour concrétiser la sortie

du nucléaire: économies et développement des énergies renouvelables. C'est à cet appui que devraient être consacrées

les réserves financières des trois grands producteurs helvétiques.

Le casse-tête du financement des transports

Lucien Erard • 30 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19635>

Entre les utilisateurs, l'économie et l'Etat, les rôles sont mal répartis

Les coûts de transports sont, pour l'essentiel, des coûts fixes: l'utilisateur lambda d'un transport en commun ne coûte rien; le coût marginal est nul. En d'autres termes, seul l'horaire des transports en commun en détermine les coûts annuels – amortissement, énergie, salaires – indépendamment des marchandises et des voyageurs effectivement transportés. Pour la voiture, seuls l'essence et l'amortissement du véhicule sont variables.

Cela ne signifie évidemment pas que les transports ne coûtent rien! Mais cela veut dire qu'aucun calcul de prix de revient ne permet de fixer le tarif à payer pour une prestation donnée. C'est pourquoi financer les transports consiste à répartir plus ou moins arbitrairement ces coûts fixes que sont les constructions et l'entretien des infrastructures – routes et rail – ainsi que des véhicules des transports publics et leurs frais de fonctionnement.

En Suisse, on a depuis longtemps l'habitude de financer les routes par des taxes sur l'essence, donc en fonction de leur utilisation, alors que les

transports en commun, outre d'importantes subventions publiques, font l'objet de taxes à la distance parcourue. L'encombrement de la voirie, la pollution et la nécessité d'économiser l'énergie ont amené à réfléchir à des systèmes de financement plus incitatifs, susceptibles de transférer les transports de marchandises sur le rail et d'amener les automobilistes, et notamment les pendulaires, à renoncer à la voiture pour les transports en commun. D'où d'importants investissements en infrastructures ferroviaires, en véhicules plus confortables et surtout en augmentations de l'offre de transports publics.

Parallèlement, en bonne logique libérale, on a joué – et les propositions en discussion actuellement vont également dans ce sens – sur le caractère incitatif des différents modes de financement: augmentation des recettes fiscales de la route, utilisées en partie pour subventionner les transports publics, taxes poids lourds notamment. L'initiative de l'ATE²¹ qui veut consacrer aux transports publics la moitié des recettes sur les carburants s'inscrit dans la même logique.

Or ni l'augmentation massive du prix du pétrole, ni la taxe poids lourds n'ont eu beaucoup d'effets sur un trafic qui touche

aux limites de la capacité du réseau routier. Le succès de l'abonnement général montre par contre qu'une offre avantageuse répond aux besoins de certains segments de la population: pendulaires au long cours, retraités. Par contre le prix du billet individuel, même avec abonnement demi-tarif, reste prohibitif.

Le contreprojet²² du Conseil fédéral à l'initiative de l'ATE ne fait, quant à lui, que renforcer la tendance actuelle à faire supporter davantage aux clients les coûts des transports en commun: augmentation des tarifs CFF, augmentation du coût du sillon, réduction des déductions fiscales, augmentation des charges des cantons, alors qu'il aurait fallu au contraire soutenir leurs efforts.

L'impossibilité de faire payer à un voyageur ce qu'il coûte a conduit, dans une logique tout à fait contestable, à considérer qu'il fallait que l'ensemble des voyageurs paient ce qu'ils coûtent ensemble: les automobilistes pour les routes, ceux qui les utilisent pour les transports publics.

Or c'est à l'économie tout entière que les transports sont indispensables. La mobilité des travailleurs est devenue un facteur essentiel, dans l'intérêt