

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1626

Artikel: Poste : une course avec handicap
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019391>

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: 21.12.2024

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

Une course avec handicap

Les concurrents de la Poste échappent à la convention collective imposée à l'ancienne régie. Cette obligation met en danger la survie du géant jaune.

Dans le bras de fer qui oppose la Poste et le Syndicat de la communication, chaque partie se félicite que l'autre revienne à la raison et soit prête à négocier. Cette façon de tirer la couverture à soi est de bonne guerre et permet à chacune de ne pas perdre la face. Laissons à l'instance de conciliation le soin d'éclairer le sens de la convention collective - la Poste viole-t-elle cette convention en autonomisant certains de ses secteurs d'activité et en soustrayant à ladite convention les employés concernés ?

Le syndicat a violemment pris à partie Ulrich Gygi, le patron de la Poste. Mais s'agit-il de la bonne cible? Gygi n'a qu'un objectif, la survie de son entreprise. Une tâche difficile car les services réservés, ceux qui font l'objet d'un monopole, sont en panne de croissance - le courrier électronique prend des parts de marché au trafic des lettres. Quant aux services non réservés

- les express, les paquets au-dessus de deux kilogrammes, les cars, notamment - ils sont ouverts à la concurrence. La Poste doit impérativement abaisser ses coûts si elle veut s'imposer face aux entreprises privées. C'est la raison qui la pousse à créer des sociétés autonomes pour certaines de ses prestations; elle espère ainsi disposer d'une plus grande flexibilité en adaptant les conditions de travail aux conditions du marché.

La responsabilité du politique

L'enjeu n'est plus seulement dans les mains des partenaires sociaux, mais relève de la compétence et de la responsabilité du pouvoir politique. La concurrence doit-elle nécessairement conduire à une détérioration des conditions de travail, la Poste s'alignant sur les standards de ses concurrents?

La loi sur la Poste exige des entreprises concessionnaires qu'elles respectent le

droit du travail et les conditions de travail de la branche. Par contre, le Parlement a refusé d'obliger ces entreprises à signer une convention collective. C'est là que réside la lacune: la Poste est soumise à cette obligation, mais pas ses concurrents. Sur ce marché, les acteurs ne disposent pas des mêmes atouts. C'est donc cette lacune qu'il faut combler. Car le pouvoir politique ne peut imposer à la Poste d'être à la fois concurrentielle et de se comporter en employeur social - ce que Moritz Leuenberger a rappelé - tout en laissant les entreprises concessionnaires profiter de la sous-enchère salariale.

Si seule La Poste se comporte de manière socialement correcte, elle est condamnée à terme. Si elle s'aligne sur ses concurrents, elle se trouvera entraînée dans la spirale de la compression des coûts et trahira sa mission sociale. *jd*

Initiative des Alpes

Une exigence loin d'être satisfaite

Le mandat imposé par l'initiative des Alpes aurait dû être effectif cette année encore. L'initiative, acceptée en 1994, exigeait que soit réalisé en dix ans le transfert sur le rail des marchandises qui transitent par les Alpes. Aurait dû, car le Parlement, dans la loi sur le transfert du trafic, a prolongé ce délai de cinq ans, précisant que le volume du trafic à travers les Alpes devait être stabilisé de 2000 à 2002, puis réduit progressivement à 650 000 trajets par an jusqu'en 2009. Or nous en sommes actuellement à 1,3 million de trajets annuels!

Pour atteindre l'objectif en 2009, il faudrait réduire le trafic de plus de 10% par an durant les cinq prochaines années.

Une taxe trop faible

Beaucoup de conditionnel donc pour un mandat pourtant impératif. Quels sont les facteurs susceptibles d'influer sur le volume du trafic? L'an prochain, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) sera majorée de 50%. Mais simultanément la Suisse augmentera de 34 à 40 tonnes le poids maximal autorisé. En 2005 égale-

ment, l'Allemagne devrait introduire un péage pour les poids lourds. Et en 2007, date prévue pour l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, la RPLP sera à nouveau légèrement augmentée. Mais l'évolution du trafic marchandises est surtout sensible au rythme de la croissance économique: le Conseil fédéral table sur une augmentation de 75% du transit des marchandises par la route à travers la Suisse d'ici 2030.

On peut donc douter que les mesures énumérées ci-dessus permettent d'atteindre l'objectif

fixé. En fait, la Suisse s'est fait piéger par Bruxelles: l'accord sur le transit établit le libre choix du moyen de transport, tout en fixant la taxe à un niveau trop faible pour orienter efficacement le transit des marchandises vers le rail. Seule la fixation d'un plafond de 650 000 trajets, couplée à une bourse du trafic alpin - les mieux disant décrocheront le droit de transiter par la route - permettra de respecter la volonté populaire exprimée en 1994. *jd*

Echos, n° 79, novembre 2004.
www.initiative-des-alpes.ch