



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Kopie

SEV Secrétariat central
Steinerstrasse 35
Case postale 1008
3000 Berne 6

Téléphone +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Philipp Hadorn
Direct +41 31 357 57 31
Mobile +41 79 600 96 70
philipp.hadorn@sev-online.ch

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 13 février 2023
MAH/PH

Perfectionnement des conditions-cadres du fret ferroviaire en Suisse – Prise de position dans le cadre de la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de votre invitation à prendre position dans le cadre de la consultation susmentionnée. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) réfléchit à cette thématique depuis des décennies et saisit volontiers cette occasion de faire connaître son point de vue.

Le SEV estime important de dresser un état des lieux politique de la future orientation du fret en Suisse à l'issue de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM), traitée par le Parlement en 2014-2015 et entrée en vigueur en 2016. Les nombreuses années de démantèlement continu ont mis à mal le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Le projet à débattre représente une réelle opportunité de tirer les leçons des erreurs du passé et de poser cette fois-ci les jalons d'un fret ferroviaire durable et tourné vers l'avenir. Il est impératif de définir un objectif de transfert ambitieux et assorti de subventions adaptées aux besoins pour donner lieu à des évolutions sociales, économiques et écologiques axées sur l'avenir.

Le transport de marchandises, partie intégrante du service public

Le service public se compose en substance d'une offre de services de base d'un niveau de qualité appropriée comprenant des biens et des prestations d'infrastructure directement ou indirectement accessibles à toutes les catégories de la population et offerts dans toutes les régions du pays à des prix abordables et à des conditions identiques. Il va sans dire que le transport de marchandises constitue un volet important de cette offre de services de base.

Le service public, organisé par les «pouvoirs publics», a la possibilité de contribuer de manière significative à la protection climatique et à la garantie de normes sociales.

En toute connaissance de cause, le SEV affirme – et rejoint en cela la position exposée de manière convaincante dans le rapport explicatif sur le projet mis en consultation – qu'il est du devoir de l'État de garantir, par des mesures de pilotage ciblées, la mise à disposition d'offres de fret recommandées du point de vue de la politique climatique et énergétique ainsi qu'en

matière d'environnement et d'approvisionnement. Il n'existe pas d'autre moyen pour l'État d'atteindre son objectif climatique 2050, à savoir zéro émission nette, tout en servant en plus d'autres objectifs sociaux et sociopolitiques.

Des chaînes logistiques redondantes, robustes et résilientes

Le rapport explicatif met en évidence les enseignements tirés des crises mondiales. Ainsi, des exigences accrues s'appliquent désormais en termes de robustesse et de résilience des chaînes logistiques et, par conséquent, d'offres de fret. Les crises ont clairement montré que les chaînes logistiques doivent pouvoir être adaptées de manière volatile en cas de besoin. La sécurité de l'approvisionnement de la population et de l'économie nécessite que le transport de marchandises puisse également emprunter des itinéraires alternatifs, se faire par d'autres modes de transport ou encore répondre à des exigences plus strictes. En conséquence, il faut s'attendre à ce que des redondances apparaissent au niveau des offres, des infrastructures ou des modes de transport et à ce que l'importance systémique d'un fret performant se reflète également dans l'aménagement des conditions-cadres. Le SEV adhère pleinement à cette analyse et considère qu'il est impératif de réfléchir à des options pour que le transport de marchandises puisse à l'avenir effectivement revêtir une «importance systémique».

Les achats massifs effectués durant les premiers jours du confinement en 2020 ont prouvé à quel point il est important que la population puisse avoir toute confiance dans le bon fonctionnement du transport de marchandises. Pour adopter un comportement d'achat raisonnable, il est indispensable de se rendre compte que les biens de consommation courante sont disponibles en quantité suffisante et que l'acheminement vers les magasins ou chez soi ne pose aucun problème. Le fret ferroviaire joue un rôle central à cet égard, en reliant par exemple les sites de production de denrées alimentaires aux différents centres de distribution des grands distributeurs et en contribuant ainsi de manière décisive à l'approvisionnement nécessaire.

Un objectif de transfert ambitieux s'impose.

Le SEV propose d'inscrire l'objectif suivant dans la loi sur le transport de marchandises:

doubler la part du rail dans le trafic marchandises intérieur, d'exportation et d'importation d'ici à 2050.

Aujourd'hui, le rail représente à peu près un cinquième des prestations de transport (tonnes-kilomètres) dans le trafic intérieur, d'exportation et d'importation (hors navigation sur le Rhin, pipelines et trafic aérien), contre quatre cinquièmes pour la route (cf. page 18 du rapport explicatif). Viser un **doublément** d'ici à 2050 reviendrait donc à **porter la part modale du rail à 40%** et celle de la route à **60% en 2050**.

Les avantages du transport de marchandises par le rail en comparaison de la route sont évidents. Du point de vue environnemental et énergétique, le SEV souhaite mettre en avant certains points: il est prouvé que le transport d'une tonne-kilomètre supplémentaire par le rail nécessite six fois moins d'énergie que sur la route. L'obligation de mettre en œuvre la plupart des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre au cours des trois prochaines décennies rend le transfert modal absolument incontournable. Mais ce ne sont pas là les seuls arguments en faveur du fret ferroviaire: il est moins gourmand en surfaces (besoin spécifique de terrain moindre), offre la possibilité de regrouper des volumes et est beaucoup plus sûr. Autre effet secondaire non négligeable: la réduction de la fréquence et de la durée des embouteillages sur la route, là encore dans l'intérêt de tous les usagers et toutes les usagères.

Pour ce qui est de démontrer l'importance au niveau de la politique environnementale et climatique d'un fret ferroviaire efficient, nous renvoyons à la page 25 du rapport explicatif. Par ailleurs, le rapport «Stratégie climatique à long terme de la Suisse» prouve que ce choix est aussi payant d'un point de vue économique: le bénéfice pour la Suisse d'une réduction à zéro des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2050 se monterait ainsi à environ 2,5 pour cent du PIB, ce qui correspondrait, à titre estimatif, à une fourchette de 20 à 30 milliards de francs.

Fondamentalement, un objectif mesurable présente l'avantage de permettre de vérifier l'efficacité et le succès de mesures. S'il apparaît que la réalisation des objectifs fixés est compromise, des mesures complémentaires peuvent et doivent être examinées et introduites en temps voulu. Le fait que, en 2022 – soit près de 30 ans après son acceptation par l'opinion publique –, l'«initiative des Alpes» ne soit toujours pas mise en œuvre conformément à la volonté du peuple ne peut qu'interpeller: l'exécutif se trouve clairement mis en défaut et il convient d'en tirer des conclusions. Mais le fait que les revendications à ce sujet soient encore entendues et que des mesures continuent à être décidées doit être mis au crédit de l'objectif concrètement mesurable.

La suppression de l'offre TWCI est irréversible.

Au cours des 20 dernières années, CFF Cargo a procédé à divers assainissements et ajustements des concepts d'offre et de production. Le résultat est accablant et pointe dans une seule et unique direction: démantèlement et redimensionnement. Comme le montre à juste titre le rapport explicatif, cette érosion de l'offre nuit à l'effet de réseau positif du transport par wagons complets isolés (TWCI) en tant qu'offre systémique. En effet, le redimensionnement du réseau de desserte ne cesse d'amoinrir l'utilité du TWCI pour la clientèle par rapport aux solutions de transport dans le domaine des trains complets ou du fret routier, sans que les coûts du TWCI qui incombent à CFF Cargo puissent être allégés dans la même mesure. Si la clientèle transfère ses transports sur la route et que des installations sont démantelées, la probabilité d'opérer ensuite (de nouveau) un transfert vers le rail s'amenuise.

En Europe, seuls quelques anciens chemins de fer étatiques (en Allemagne, en Autriche et en Belgique, p. ex.) ont, à l'instar de CFF Cargo, maintenu une offre de TWCI sous la forme d'un transport-réseau. Les réductions d'installations et de lignes effectuées par le passé, notamment en Allemagne, sont aujourd'hui déplorées dans le cadre des discussions sur la politique des transports, mais aussi des stratégies d'entreprise. On tente parfois même de rétablir le TWCI à grands frais.

Nul besoin de holding

Nous partageons l'avis des auteurs du rapport quant au fait que la structure organisationnelle du prestataire-réseau doit être conforme aux exigences du droit de la concurrence et des subventions. Nous sommes toutefois convaincus que la forme d'organisation actuelle permet de valider ce critère.

La question de savoir s'il faut transformer CFF Cargo en holding pour garantir la non-discrimination et accroître la concurrence a déjà été examinée à plusieurs reprises. Après analyse des pour et des contre, il a jusqu'à présent toujours été répondu par la négative à cette question.

Le SEV rejoint le Conseil fédéral sur un point majeur: il est souhaitable de disposer d'une structure entrepreneuriale dotée d'interfaces claires. Les différents éléments de la convention sur les prestations pourront ainsi être clairement localisés et intégrés au système.

Du point de vue du SEV, il n'est toutefois en aucun cas nécessaire de créer une construction juridiquement indépendante, et encore moins de mettre en place des structures de holding coûteuses.

Il s'agit plutôt de garantir la transparence visée par le biais de directives imposant une comptabilité adaptée et un controlling strict.

À notre avis, une structure de holding va totalement à l'encontre de l'idée d'un chemin de fer intégré qui sous-tend notre système ferroviaire suisse très performant.

Une structure de holding menace également le respect de normes sociales uniformes, pourtant souhaitable au regard de la politique sociale. Il faut désamorcer le risque que des organisations au sein d'une même holding se fassent concurrence, voire se cannibalisent, sur le marché de l'emploi avec des conditions de travail différentes. Il est compréhensible que des disparités de traitement chez un «même employeur» soient ressenties comme injustes par le personnel et mettent en péril la paix sociale, en particulier dans des entreprises proches de l'État. La partie de l'entreprise qui opère dans des conditions d'économie de marché et la partie financée au titre du service public doivent réussir à garantir des conditions d'embauche équitables.

Financement: assouplir la limitation dans le temps

Le rapport soulève à juste titre la question de savoir si la modernisation visée sera un processus permanent, qui devra donc être soutenu financièrement par la Confédération pour une durée indéterminée, ou si, après un certain temps, il sera possible de passer à une offre autosuffisante et économiquement viable sans contributions fédérales.

Bien qu'aucune réponse définitive ne puisse être apportée à cette question à l'heure actuelle, le Conseil fédéral prévoit de limiter dans le temps l'instrument d'encouragement financier et de pilotage de l'offre-réseau. La base juridique correspondante doit être en vigueur pour douze ans, soit trois périodes de convention sur les prestations. Le Conseil fédéral part du principe que, grâce à l'attractivité des offres et à l'accroissement de la demande, l'exploitation n'aura plus besoin d'encouragement financier et pourra être progressivement financée par les activités du marché. La véracité de cette hypothèse étant difficile à vérifier, nous estimons que le projet devrait être conçu de sorte que, si un soutien financier supplémentaire apparaissait nécessaire au bout de douze ans, celui-ci puisse être voté sans nouvelle base juridique. Concrètement, cela signifie qu'il faut renoncer à prévoir une limitation dans le temps; il serait en revanche tout à fait envisageable d'inscrire dans la loi l'obligation de faire le point au terme des dix premières années.

Pas de rémunération du capital et de bénéfices dans le service public

La pratique consistant à interdire aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises de transport de réaliser des bénéfices dans le secteur subventionné du trafic régional voyageurs est judicieuse. Il n'y a aucune raison qu'elle ne s'applique pas également au trafic marchandises. D'autant que la possibilité d'une rémunération adéquate du capital et l'autorisation de réaliser des bénéfices supposent en même temps de convenir du respect de conditions particulières en matière de droit des subventions ou d'organisation, afin de satisfaire aux exigences de la politique de concurrence. En parallèle, il convient toutefois d'accorder des subventions afin de garantir les investissements et les innovations nécessaires au développement de l'entreprise.

Le personnel est las des réorganisations.

Chez CFF Cargo, les dernières décennies (!) ont vu les réorganisations et les projets de démantèlement se succéder, souvent avant même que les mesures précédentes ne soient achevées. La suppression de points de desserte et les modifications constantes des produits et de la production ont suscité l'agacement de la clientèle, mais aussi une profonde lassitude chez le personnel. Les collaborateurs et collaboratrices de CFF Cargo ont ainsi dû se soumettre à des processus de changement durables et radicaux au cours des dernières années, ce qui a d'ailleurs pu nuire à l'image de la marque. Les résultats escomptés et espérés n'ont toutefois pas été au rendez-vous. Entre-temps, il a fallu se rendre à l'évidence: à l'impossible nul n'est tenu, y compris dans le trafic marchandises.

Le repositionnement du fret ferroviaire intérieur constitue une opportunité unique de montrer clairement que la clientèle, les collaborateurs et collaboratrices ainsi que le public sont parties intégrantes d'un système de transport d'importance systémique et prometteur, voulu par les pouvoirs publics, subventionné et tourné vers l'avenir. Dans le contexte démographique actuel, cette stratégie s'avère en outre absolument indispensable pour réussir à recruter sur un marché du travail aride.

L'arrêt à moyen terme du TWCI prévu par la seconde variante entraînerait en revanche une réduction du personnel de CFF Cargo, qui verrait ses effectifs passer de 2350 à 820 équivalents temps plein (cf. page 91 du rapport explicatif). La suppression d'autant de postes de travail en l'espace de quelques années représenterait une lourde charge et un défi majeur non seulement pour les collaborateurs et collaboratrices, qui devraient se réorienter, mais aussi pour CFF Cargo.

Le SEV défend la variante 1 «+».

Ainsi qu'il ressort de cet argumentaire, le SEV privilégie la variante 1 comme point de départ d'un transfert réussi. La garantie et la sécurité des emplois, le développement de l'infrastructure nécessaire, la promotion de l'innovation, des formes appropriées d'indemnisation et de financement – deux mécanismes incontournables – ainsi que la préservation de nos bases vitales (protection du climat) sont pour nous autant de facteurs décisifs. Le SEV préconise en plus de se fixer un objectif clair: **le doublement, d'ici à 2050, de la part modale du rail dans le trafic marchandises** intérieur, d'exportation et d'importation.

La variante 2, qui conduirait à moyen terme à l'abandon complet du TWCI, comme l'indique clairement le rapport explicatif, équivaldrait à capituler en renonçant à tout effort de transfert et ne satisferait en aucun cas aux aspirations de la politique des transports actuelle.

Une Suisse privée d'un trafic marchandises par wagons complets isolés aux visées ambitieuses serait contraire à tous nos objectifs et constituerait un aveu d'impuissance pour notre pays.

Catalogue de questions sur le projet de perfectionnement des conditions-cadres du fret ferroviaire suisse mis en consultation

Objectifs

1. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner les conditions-cadres du fret ferroviaire suisse?*

Oui, il est urgent d'agir. Le recul de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises est extrêmement préoccupant et les efforts déployés jusqu'à présent au niveau de la législation et de l'exploitation n'ont manifestement jamais eu l'efficacité escomptée.

2. *Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus indiquée pour atteindre les objectifs formulés?*

a. *Variante 1: renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin,*
ou

b. *Variante 2: optimisation ponctuelle du cadre légal en vigueur pour le transport de marchandises.*
Le SEV privilégie la variante 1, en y apportant toutefois un complément. La variante 2 n'est rien de moins qu'une capitulation, elle revient à sacrifier tous les efforts consentis jusqu'à présent dans le domaine du transfert. Le SEV a beau considérer cette politique comme un échec au regard des conditions-cadres actuelles, il s'agit maintenant de réfléchir concrètement aux moyens d'aller de l'avant. En pratique, nous n'avons guère d'autre choix. C'est la seule manière d'assurer l'approvisionnement de la population suisse qui ne cesse d'augmenter tout en ménageant les ressources et en tenant compte des surfaces utiles limitées, de la hausse croissante des volumes de personnes et de marchandises transportées ainsi que des restrictions écologiques et naturelles.

Nous préconisons toutefois d'étoffer la variante 1 en l'assortissant d'un objectif clair: le doublement, d'ici à 2050, de la part modale du rail dans le trafic marchandises intérieur, d'exportation et d'importation. Les moyens nécessaires doivent être débloqués à cet effet.

À propos des mesures applicables à toutes les variantes:

3. *Êtes-vous globalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique?*

Sur le principe, oui, car elle permettra d'atténuer la pénibilité et la dangerosité du travail pour les collaborateurs et collaboratrices. Il faut cependant tenir compte du fait qu'une telle transformation représente un processus de longue haleine. Des années s'écouleront avant que tous les équipements techniques nécessaires n'aient été introduits, et l'implémentation requerra impérativement du personnel qualifié en nombre suffisant sur place. Conserver un système dual avec et sans attelage automatique numérique (Digital Automatic Coupling, DAC) et, par la suite, garantir des possibilités d'intervention humaine en fonction des besoins demandera une sécurité de financement supplémentaire.

4. *Approuvez-vous le fait*

a. *que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique?*

Tout à fait. Cette innovation doit absolument faire l'objet d'un financement séparé et supplémentaire. D'autres domaines des transports bénéficient eux aussi d'un soutien financier relatif aux évolutions technologiques et écologiques, souvent par le biais de réductions d'impôts ou de taxes dans les trafics aérien et routier.

b. *que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de façon équilibrée et que la Confédération n'assure qu'un financement partiel?*

Sur le principe, oui. Les utilisateurs et utilisatrices (en particulier les détenteurs et détentrices de wagons) doivent contribuer financièrement à la réduction des coûts et aux gains d'efficacité. Il conviendra cependant de déterminer avec soin le seuil à partir duquel la part à leur répercuter risquerait de compromettre l'effet souhaité. Fixer la part fédérale à 30% seulement nous semble vraiment trop faible. Par ailleurs, le maintien temporaire d'un système dual devrait également faire l'objet d'une indemnisation séparée.

c. *que la part assumée par la Confédération soit proportionnelle à l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation?*

Non, elle semble nettement trop faible. Le bénéfice sur les plans macroéconomique, social et climatique justifie une contribution bien plus élevée.

d. *que la Confédération échelonne ses taux de contribution selon les critères mentionnés?*
Oui, cela semble judicieux, à condition que les contributions soient fortement revues à la hausse.

5. *Êtes-vous favorable au renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre des chaînes de transport multimodales?*

Oui, car les volumes de transport parlent clairement en faveur de la navigation par rapport aux autres moyens de transport. Tant que la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin n'offrira pas d'autres capacités de fret, notamment, la navigation constituera l'alternative avantageuse et idéale au transport routier. Parallèlement, il convient d'avancer de manière ciblée sur la voie de la décarbonisation des transports fluviaux.

a. *L'instrument de la convention sur les prestations passée avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, combiné à la possibilité de bénéficier d'un encouragement financier, est-il adapté?*

Oui, cela permet aux pouvoirs publics de piloter le développement, une exigence nécessaire et légitime dès lors que des fonds publics sont en jeu.

6. *Approuvez-vous les incitations financières destinées à l'utilisation de propulsions écocompatibles ou de bateaux adaptés aux basses eaux?*

Oui, le recours à des fonds publics peut et doit inclure un pilotage.

À propos des mesures différenciées selon la variante:

7. *Êtes-vous favorable à l'encouragement de chaînes de transport multimodales en vue d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire:*

a. *par la promotion de plates-formes de transbordement multimodales?*

Oui, c'est une condition sine qua non pour revendiquer et mettre en œuvre une augmentation de la part modale du fret ferroviaire.

b. *par un financement simple et cohérent des investissements dans des installations de transbordement et de chargement?*

Oui, c'est un élément conceptuel de la politique de transfert proposée; en fonction des besoins et sous réserve d'adéquation, cela devrait aussi demeurer possible à l'étranger.

c. *par des incitations financières visant à maximiser les volumes de transport par le rail ou dans le cadre d'offres multimodales?*

Oui, c'est impératif pour atteindre des objectifs ambitieux.

I. *Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée soit appropriée à cet effet?*

Sur le principe, oui, mais nous doutons que le niveau des contributions proposées permette d'obtenir l'effet recherché.

II. *Faut-il maintenir le remboursement de la RPLP dans le transport combiné ou l'intégrer à la contribution de transbordement et de chargement?*

Ce remboursement, baptisé «bonus de chargement», est efficient et efficace.

d. *par une transparence et une flexibilité accrues dans le traitement des dispositions de droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises?*

Aucune idée à ce sujet.

8. *Approuvez-vous les incitations financières destinées à l'utilisation de propulsions écocompatibles dans le fret ferroviaire?*

Oui, car c'est la pierre angulaire d'un fret ferroviaire prometteur.

À propos des mesures de la variante 1 visant le renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse:

9. *Êtes-vous favorable au perfectionnement et au soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau en fret ferroviaire?*

Oui, car comme détaillé précédemment, il s'agit d'un préalable indispensable pour enfin avancer dans le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail grâce à un programme global et ciblé dans l'intérêt à la fois de l'économie, de la population, de la protection de l'environnement et du paysage. Mais les moyens financiers doivent impérativement être revus à la hausse, faute de quoi ce paquet de mesures risque d'échouer, comme les projets précédents.

a. *L'instrument proposé, à savoir la convention sur les prestations conclue avec les prestataires de TWCI, est-il approprié?*

Oui.

b. *Considérez-vous que les contributions d'exploitation et d'investissements destinées à encourager d'importantes modernisations sont des outils adéquats pour le perfectionnement?*

Oui.

c. *Estimez-vous que d'autres mesures (p. ex. un appel d'offres pour le TWCI) seraient plus indiquées?*

Non. En ce qui concerne les appels d'offres, l'expérience des concessions de trafic grandes lignes nous a montré à quel point ils peuvent être contreproductifs. Instaurer une concurrence fictive pour des prestations (en partie) financées par les pouvoirs publics ne mène à rien; des directives et des contrôles appropriés nous semblent beaucoup plus intéressants.

10. *Estimez-vous nécessaire de tenir davantage compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire au niveau cantonal comme fédéral?*

Oui, il faut impérativement réserver des terrains pour les infrastructures nécessaires et instaurer des conditions-cadres pour l'exploitation des sites industriels et commerciaux.

Adaptations juridiques

11. *Êtes-vous favorable aux adaptations législatives proposées?*

Oui.

Autres remarques

12. *Avez-vous d'autres remarques concernant le projet mis en consultation?*

Il faut définir et viser un objectif concret et contraignant, à savoir le doublement de la part modale du rail dans le transport de marchandises. Les réserves émises à ce sujet dans le rapport explicatif ne nous convainquent pas. Au contraire, l'expérience et les efforts des dernières décennies montrent que, sans objectifs clairs, les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Notre population, la société et l'économie, la nature ainsi que les travailleurs et travailleuses méritent que des décisions courageuses et tournées vers l'avenir soient enfin prises.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre avis et vous prions d'agrèer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

SEV – Syndicat
du personnel des transports



Matthias Hartwich
Président SEV



Philipp Hadorn
Secrétaire syndical et
ancien Conseiller national