

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 43 (2006)  
**Heft:** 1689

**Artikel:** La défense des salariés exige une gestion rigoureuse  
**Autor:** Schwaab, Jean Christophe  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1009013>

### **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:** 24.04.2026

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

# La défense des salariés exige une gestion rigoureuse

Syndicat des pilotes de l'ex-Crossair, Swiss pilots part en vrille. La fraude organisée par deux membres de sa direction pour falsifier les résultats de la votation sur la nouvelle convention collective l'a mené au bord du gouffre. Son partenaire conventionnel, Swiss, s'est jeté sur l'aubaine du discrédit syndical, pour déclarer «que Swiss pilots n'est plus un partenaire digne de foi» et pour dénoncer la CCT, le privant de son meilleur argument de recrutement. Aussitôt, Aeropers, qui organise les pilotes de l'ex-Swissair, tente maladroitement de profiter lui aussi de la situation en proposant l'adhésion aux membres de Swiss pilots. Mais cette tentative d'OPA ne devrait pas être couronnée de succès, car Aeropers a assuré ne pas entrer en matière sur l'une des revendications principales de Swiss pilots et bâton de discorde des deux syndicats: l'égalité des salaires entre anciens pilotes Swissair et Crossair.

La fraude à Swiss pilots et ses conséquences ne sont pas un cas isolé. Unia vient de faire face à trois scandales financiers: détournements de fonds par des employés de l'ex-FTMH jurassienne, ouverture du procès,

pour des motifs similaires, de deux ex-cadres du SIB neuchâtelois et faillite, avec 27 licenciements à la clef, de la coopérative de construction bernoise HTG, dont les parts étaient majoritairement en main syndicale. Et les syndicats helvétiques ne sont pas seuls dans leurs déboires. La puissante faitière des syndicats autrichiens, l'ÖGB, qui compte trois fois plus de membres que l'USS, affronte les graves difficultés de sa banque: l'immense trou financier, dû à des placements hasardeux aux Bahamas, est devenu une affaire d'Etat.

Ces affaires ont des effets désastreux pour l'image des syndicats (la confiance de milliers de petits épargnants autrichiens en l'ÖGB est réduite à néant), au demeurant plutôt bonne (en Suisse, les syndicats sont, après le Tribunal fédéral et les forces de l'ordre, l'institution en laquelle la population a le plus confiance). Elles sont surtout du pain béni pour les patrons, qui durcissent de plus en plus le ton. Swiss pilots, petit syndicat d'une branche où de nombreuses associations du personnel se font concurrence et où l'employeur unique peut faire comme bon lui semble, paie comptant ses problèmes en

perdant sa seule CCT. Unia, plus grande et présente dans de nombreuses branches et faisant face à un patronat plus divisé, résiste mieux, mais est attaquée de toute part. Plusieurs dirigeants d'associations patronales ou de grandes entreprises de divers secteurs (bâtiment, industrie des machines, commerce de détail) menacent de rompre les négociations ou de mettre un terme au partenariat conventionnel avec Unia, jugée elle aussi «plus fiable du tout».

Pour les syndicats, une seule réponse: une gestion professionnelle, un contrôle serré et une découverte précoce des «cadavres dans les placards». Le regroupement des syndicats en grandes entités (Unia affiche par exemple plusieurs centaines de millions à son bilan et emploie quelque mille salariés), que l'on ne peut décentement plus gérer «entre amis», va renforcer ce besoin de surveillance rigoureuse. Une crédibilité sans taches dans la gestion des cotisations de leurs membres leur permettra d'améliorer le taux d'organisation et ainsi de mieux résister aux tentatives patronales de vider le partenariat conventionnel de sa substance. jcs

## Suite de la première page

### La maison dynamo

Un pas de plus vers l'autonomie, à l'image d'un plan Wahlen qui cultiverait les dynamos au lieu des patates. Mais qui se passerait également des gains comptabilisés par l'exportation du courant et d'économies négociées à l'échelle internationale.

Cependant, pas de salut sans une révolution dans l'univers boulimique des transports et notamment celui des loisirs. Car les voitures, motos, camions et cars saccagent un tiers de l'énergie consommée dont la plus grande partie part en fumée pour amener les petits au football ou à la danse, sans parler

des trajets en miniature direction le kiosque, la piscine, l'épicerie, souvent à un jet de pierre de chez soi. Si bien que la moitié des virées sur quatre ou deux roues ne dépassent pas cinq kilomètres. Si les voitures neuves, moins polluantes, sont les bienvenues (cf. DP n°1685), le transfert vers le rail, le covoiturage et la mobilité lente, voire douce, devient impératif, sinon obligatoire. On n'ose à peine imaginer des changements plus radicaux limitant le va-et-vient fébrile sur les routes des agglomérations urbaines.

C'est la raison pour laquelle, le rapport n'exclut pas l'usage de la contrainte, assortie de prescriptions techniques - vu l'impuissance évidente des mesures volontaires, à l'image de l'échec des objectifs fixés pour la maîtrise des émissions de gaz carbonique, et l'urgence de trouver une parade à la pénurie qui menace (cf. DP n°1687). Et comme la résistance sera farouche, surtout quand on voudra entraver la liberté d'action des personnes et des sociétés, les promoteurs du rapport se donnent des délais suffisamment grands, afin de tirer profit

de la situation, censée empirer et donc convaincre même les plus réfractaires. Il faudra parier également sur les nouvelles générations entraînées depuis la naissance à affronter les bouleversements promis, ainsi que sur les progrès techniques porteurs de perspectives inespérées. Car en l'état actuel des connaissances et des instruments à disposition, comme l'avouent les auteurs, la société à 2000 watts ressemble encore à une chimère. md

*Itinéraire vers la société à 2000 watts. Perspective énergétique 2050. Avril 2006.*