

Compte rendu

Conférence & débats « Santé des conductrices et conducteurs de bus en Suisse »

24 avril 2026 - Aula IDHEAP

1. 1^{ère} table ronde : Témoignages des participant·e·s et partenaires

Intervenants :

- Conducteurs et conductrices de bus : Malika Meyrat (TransN), René Tercier (TPF) et Gilbert D'Alessandro (TPF)
- Représentante équipe de recherche ConParSiTa : An Nguyen Quynh (Unisanté)
- Syndicats : Pablo Guarino (vice-président du SEV), Dominique Gigon (Syndicom)
- Modérée par Yves Sancey (SEV)

Les témoignages montrent clairement que la participation à une recherche n'est pas un exercice théorique : c'est un moyen concret d'influencer les outils, de rendre visibles les réalités du terrain et de construire des solutions qui partent du vécu.

Les conducteur·rice·s ne sont pas seulement les objets de l'étude mais les partenaires de la recherche et co-créateur·rice·s de contenu – du questionnaire aux supports de communication – qui servira non seulement aux chercheur·euse·s, mais aussi aux conducteur·e·s de tout le pays, aux syndicats et aux entreprises qui cherchent à améliorer la santé et la durabilité dans le transport public. Ils relèvent que les risques du métier ne sont plus tant liés à l'ergonomie des bus, ceci grâce à d'importantes améliorations technologiques (par exemple possibilité de régler son siège, y compris pour les femmes de petite taille comme relevé par MM), mais plutôt à des facteurs d'organisation du travail : longues tranches horaires (jusqu'à 4h parfois), longues amplitudes horaires (conduite le matin et le soir en heures de pointes, « trou » dans l'horaire au milieu), horaires qui changent souvent (effets sur le rythme circadien), peu de jours de congés consécutifs, plusieurs jours de travaux séparés d'uniquement 9h de pause. La complexification des conditions de circulation (par exemple présence de trottinettes ou vélos sur les voies réservées au bus), les relations parfois tendues avec la clientèle, et la difficulté d'accéder à des toilettes peuvent aussi être pesantes.

Les syndicats sont très contents de collaborer sur ce projet scientifique. La science apporte une légitimité aux enquêtes qu'ils ont fait dans le passé et surtout un point de vue neutre, sans biais. Ils ont hâte de découvrir les résultats qui faciliteront les discussions avec les entreprises.

Du point de vue des chercheur·euse·s cette dynamique participative avec une collaboration avec les syndicats et le travail avec les conducteur·rice·s partenaires a enrichi la recherche et réorienté les analyses à faire pour répondre aux préoccupations des conducteur·rice·s. Le but de l'étude est d'améliorer les conditions de travail et de répondre aux besoins des travailleur·euse·s. Les thèmes de recherche prioritaires sont le sommeil, l'épuisement professionnel, le bien-être et les troubles musculosquelettiques. Une emphase sur les risques psychosociaux a également été faite. Cette dynamique participative n'est pas un aboutissement : c'est un point de départ.

Nous espérons que la réalité du métier de la conduite telle qu'elle a émergé de cette table-ronde permettra de mettre en perspective les chiffres qui vont nous être donnés maintenant avec la présentation des résultats ConParSiTa et TRAPHEAC.

2. Présentation des résultats (voir PowerPoint)

3. 2^{ème} table ronde : Perspectives

Intervenants :

- Marc Arial, Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)
- Jean-Charles Lagniaz, Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR-Vaud)
- Nicolas Bolli, Service de protection des travailleurs et des relations du travail - Valais
- Martin von Känel, Office fédéral des transports (OFT)
- Modérée par Oriane Sarrasin et Cléolia Sabot (Unil)

Question 1 : Quel est le rôle des institutions dans la protection de la santé des conducteurs de bus ?

N. Bolli (Service de protection des travailleurs et des relations du travail - Valais) : Pour l'inspection du travail, le rôle est secondaire. Pour la SUVA, c'est différent, car elle est directement impliquée dans la mise en œuvre de la LAA, en tant qu'organe d'exécution de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST), qui est la grande absente de cette journée

M. Von Känel (OFT) : Pour l'OFT, il y a deux axes d'action :

1. La surveillance et les audits de sécurité de toutes les entreprises de transport, notamment quant au respect de la LDT (Loi sur la durée du travail) et les conditions-cadres
2. Homologation des véhicules, notamment au regard de l'ergonomie

J.-C. Lagniaz (DGMR) : Pour la DGMR, les missions sont d'assurer l'offre et le financement des transports publics. Elle discute avec les entreprises et décide du niveau d'indemnité financée au taux horaire. Les échanges se font de manière tripartite : OFT, canton et direction d'entreprise.

M. Arial (SECO) : Pour le SECO, le rôle est aussi secondaire, via la mise en œuvre de la LTR (Loi sur le travail). A ce titre, le SECO forme les inspecteurs du travail et assure les bases scientifiques. Mais pour ce métier particulier, le rôle est très secondaire.

Concernant la prévention des conflits au travail, en Suisse il y a un grand déficit de recherche et d'interventions. Il est très difficile de lancer et de conduire des projets comme TRAPHEAC. Nous n'avons pas de grandes cohortes professionnelles pour étudier des questions en lien avec les risques psychosociaux (RPS) notamment. Les RPS, considérés comme un risque émergent, ont bien émergé en Suisse, dans presque tous les secteurs d'activités mais le rôle et la responsabilité des entreprises ne sont pas encore reconnus ni admis. Beaucoup croient encore qu'il s'agit d'un risque importé de l'extérieur par des travailleurs qui ont des problèmes d'ordre psychique ou relationnel dans leur vie privée. C'était peut-être vrai il y a 10 ans, mais pas maintenant. On sent donc une évolution lente mais présente avec les entreprises qui commencent à s'intéresser et à aborder cette problématique des RPS.

J.-C. Lagniaz (DGMR) : Des causes des RPS sont multiples. C'est une problématique multifactorielle. Il y a un volet sociétal et un volet organisationnel. L'accélération du temps, la pression temporelle et la culture moderne du service continu et de la disponibilité permanente sont des paradigmes sociétaux.

Il serait utile de chiffrer les conséquences en termes de coûts monétaires pour motiver les entreprises à investir dans la prévention en leur montrant ce qu'elles ont à y gagner.

M. Von Känel (OFT). Avant la prise de poste à l'OFT, il dirigeait une entreprise de transport et se souvient encore des problématiques quotidiennes qu'ils devaient traiter. Mais il est maintenant impressionné par les changements qui se sont opérés. Le métier a énormément évolué. Il y a aussi le fonctionnement de l'entreprise qui a changé. Avant, les entreprises devaient gérer les installations, les pauses, les sanitaires, et maintenant il y a aussi les liens avec les RPS et la relation client. Effectivement, parmi les pistes d'action, il faut regarder la pertinence de la loi sur le travail, notamment la LDT (Loi sur la durée du travail). Néanmoins, ça doit se faire en collaboration avec l'Union des transports publics (UTP) et sa commission des Ressources Humaines, qui s'occupe de l'analyse des éléments de la LDT. C'est très dommage qu'elle ne soit pas présente aujourd'hui.

La commission tripartite avec l'OFT, les syndicats et les entreprises travaillent ensemble et c'est une problématique qui mérite une discussion constructive au sein de cette commission. Donc, il conseille de participer à cette commission tripartite pour pouvoir, sur la base des résultats

du projet TRAPHEAC, entamer les discussions et regarder les dysfonctionnements liés à l'application de la loi sur la durée du travail. Il recommande aux chercheurs de faire remonter les résultats, notamment en les partageant avec cette commission tripartite.

N. Bolli: Le système légal est basé sur le dualisme. Il y a ce dualisme entre la sécurité au travail et les maladies professionnelles et leur prévention. Donc, ce serait très bien de pouvoir mettre les RPS et les troubles musculosquelettiques (TMS) comme thématiques prioritaires et pas seulement de s'occuper des maladies professionnelles. Ce n'est pas forcément facile ni possible de mobiliser les moyens de la CFST et de la SUVA sur la thématique des RPS. Les soucis de financement sont permanents et très importants. Il préconise d'organiser des tables rondes avec les fonds paritaires, avec les assureurs, pour trouver des pistes de financement.

J.-C. Lagniaz (DGMR) pose les questions suivantes : Comment réduire l'exposition au risque ? Est-ce qu'il faut pour cela changer l'ordonnance ? D'après lui, il serait utile de quantifier le risque financier de ne rien faire, et de quantifier également le volume des économies qui seraient possibles s'il y avait des actions de prévention mises en place et des changements dans les conditions de travail actuelles. Il propose de réfléchir à tout ça en tant que programme, avec une feuille de route.

Il constate que beaucoup de choses ont évolué par rapport à il y a 15 ans et que maintenant, le canton de Vaud peut affirmer qu'il y a une bonne offre de transport public. En revanche, il reste encore à intégrer les changements qui se sont opérés dans la société. Et pour cela, il est important de sensibiliser les chefs d'équipe, les directeurs d'entreprises.

Améliorer, mais en procédant par étapes. On peut changer le référentiel, on peut installer les toilettes dans les terminus, mais ce n'est pas forcément en faisant des actions isolées qu'on peut améliorer l'ensemble.

Il propose de travailler sur un vrai programme. Il lancerait une feuille de route en adaptant peut-être un regard fédéral ou cantonal, parce que selon le type de service, il s'agit des prérogatives cantonales ou fédérales. Pour le transport régional, c'est plutôt la Confédération conjointement avec les cantons qui rentrent en matière. Pour le transport urbain, c'est plutôt au niveau communal et cantonal que les choses se décident. Mais il faut que les entreprises soient parties prenantes et que le projet soit porté par les entreprises.

M. Von Känel (OFT) encourage à entrer dans le dialogue, à mener des échanges et à explorer certaines pistes d'action. Les entreprises ont parfois des marges et des moyens de proposer elles aussi les pistes d'amélioration.

Le fond d'innovation pour l'infrastructure peut être mobilisé pour les recherches-actions de ce type. Dans ce fonds, jusqu'à 60% des coûts d'étude peuvent être couverts.

L'offre de transport est aujourd'hui très riche, mais c'est aussi important de regarder la formation, le temps d'accès à la formation et l'accompagnement et l'accueil des nouveaux travailleurs, notamment des conducteurs et conductrices.

À l'UTP, il y a une commission du transport de bus, donc discuter avec cette commission serait aussi important.

M. Arial (SECO) : Le SECO mène actuellement une étude des coûts attribuables aux maladies professionnelles et à l'absentéisme. Il chiffre les coûts en utilisant les données des assurances ; c'est un mandat confié à la Haute école des sciences appliquées de Zurich. Concernant les RPS et la santé mentale, le SECO recommande de « travailler sur le travail ». Ce n'est pas par les cours de yoga qu'on peut changer des choses. Le SECO insiste sur l'importance de ne pas individualiser, mais d'améliorer les choses dans le travail.

La solution serait d'améliorer la qualité de récupération, ainsi que la qualité ergonomique de la salle de pause. La salle de pause est un élément très important aux yeux de Marc Arial ; cela est aussi mis en évidence depuis longtemps par la médecine du sport.

N. Bolli soulève la question de savoir pourquoi les chauffeurs de bus quittent le travail ? Et là, on peut interroger la réglementation, non seulement au sujet des TMS, mais aussi des RPS. C'est dans la loi du travail qu'on peut trouver des pistes. Comment peut-on fidéliser les chauffeurs aujourd'hui ? Comment peut-on dialoguer avec les représentants du personnel et avec les syndicalistes ? Comment peut-on construire de véritables dispositifs de prévention, sachant qu'il y a des outils déjà disponibles, notamment un outil norvégien qui va être testé en Valais pour identifier les RPS et ainsi aider les inspecteurs du travail à effectuer ce travail de repérage ?

Question 2 : Quelle contribution institutionnelle est envisageable ?

DGMR : on peut encourager le diagnostic et la recherche de solutions dans les entreprises, notamment sur les horaires et les aménagements de pauses. Ça peut être un test ou une étude pilote à l'échelle de l'entreprise. Il faut rappeler que ça appartient aux directions des entreprises d'évaluer ces problématiques. Il peut seulement motiver et encourager les entreprises pour s'y engager.

OFT : propose de faire connaître l'étude plus largement, et d'informer les entreprises des de son importance et de ses résultats pour les rendre attentives à ces aspects.

Pense également pouvoir soutenir par le financement ou un mandat pour tester éventuellement des interventions pilotes. L'absentéisme et le coût de production sont couverts par l'OFT, c'est donc légitime pour l'OFT d'y veiller pour avoir la maîtrise.

Nicolas Bolli suggère de considérer la taille des entreprises, qui est une limitation majeure dans la recherche : dans le cas des petites entreprises il sera difficile de démontrer l'efficacité

d'une intervention. Il voit plutôt une solution de branche et propose de développer des outils pour faciliter le repérage des RPS et d'autres risques professionnels et pour mettre en place les moyens qui seraient accessibles aux employeurs pour la prévention.

L'inspection du travail est plutôt sous-dotée face aux RPS. C'est pour ça que c'est important d'avoir des outils et des formations pour aborder la problématique des RPS.

Le SECO rappelle que la loi sur le travail et la loi sur l'assurance accidents précisent toutes les deux qu'il revient à l'employeur l'obligation et le rôle central dans la prévention des maladies professionnelles et des accidents professionnels. Concernant le transport, le SECO agit dans le cadre du mandat de l'OFT.

Questions de la salle :

- La charge physique et les problèmes articulaires ont été étudiés dans TRAPHEAC, mais pourquoi se mobiliser seulement sur la charge physique ? Ne faut-il pas également aborder les problèmes urinaires et du système digestif ? Les questions sur la perturbation du rythme circadien, qui n'est pas respecté dans les conditions actuelles de travail et qui est renforcée par l'exposition au stress avec une grosse fatigue chronique comme conséquence, sont très importantes. Elles constituent aussi une menace importante aussi pour la sécurité des voyageurs. Irina Guseva Canu répond que toutes ces questions sont importantes et peuvent être analysées dans le projet TRAPHEAC. Seuls les tout premiers résultats ont été présentés ici. Pour continuer, il faut cependant résoudre le problème de financement car les financements obtenus (OFEV et Unil) sont épuisés. Le financement est nécessaire pour maintenir la cohorte, poursuivre le suivi des participants et analyser les données collectées et à venir, notamment après le deuxième suivi prévu pour juin 2026.
- Il y a aussi des problématiques locales. Si les entreprises veulent créer des toilettes, elles peuvent être bloquées par les cantons ou par les communes. Il y a un besoin de mobiliser les cantons et les communes sur ces problématiques.
- Une intervenante de la salle propose d'aller à la rencontre des autres usagers de la route et des passagers, pour discuter et aborder ces sujets avec eux. Faire valoriser le travail des conducteurs de bus par la reconnaissance par les bénéficiaires des services peut être un important levier d'action pour la prévention des RPS et la gestion du stress et d'épuisement professionnels. Elle cite que dans un service public cantonal qui l'a mandatée, en tant que spécialiste en économie et gestion, le moyen de motivation qui était suggéré par les collaborateurs et collaboratrices était la reconnaissance par les bénéficiaires du service. Cela est aussi possible de la valoriser dans le transport public.
- Intervenants pour Car postal : les entreprises craignent de perdre des lignes. Le critère principal d'attribution, c'est le coût de la ligne. Ainsi, les entreprises cherchent à faire des offres au meilleur prix. Peut-on revoir la mise en concurrence afin qu'elle tienne compte du coût de la prévention ?

- Le SEV a un levier d'action rapide : faire pression pour agir auprès des entreprises, mais souvent les entreprises ne savent pas quoi répondre. Il y a un second levier d'action, plus lent, qui serait la solution de branche, qui n'existe pas dans le transport. Est-ce que c'est le moment de mettre en place une table ronde sur la solution de branche ?
- Réponse de l'OFT par rapport à la mise au concours des lignes de bus : la mise au concours est maintenant arrêtée ; il y a une orientation vers les objectifs qualitatifs et fonctionnels dans l'attribution des lignes. Il propose de donner aux entreprises le choix des domaines dans lesquels investir. C'est un choix qui revient aux entreprises. L'OFT ne va pas intervenir pour dire aux entreprises ce qu'elles doivent faire, mais peut intervenir à travers des rapports d'audit, si des problèmes et des manquements en ressortent. L'OFT déconseille aux cantons de faire la mise au concours, mais certains cantons continuent à le faire et souhaitent procéder par les mises au concours.
- Réponse de la DGMR : Le canton de Vaud ne fait pas les appels d'offres. Il cherche à aménager les arrêts de bus et les terminus par des toilettes. Le canton gère ces aménagements et les entreprises doivent effectivement discuter avec la commune pour la convaincre de procéder à ces aménagements. Parfois, il y a des difficultés qui subsistent ; on les constate actuellement.
- SECO, M. Arial met en garde contre les dangers de se focaliser sur l'absentéisme dans les études d'interventions – pilotes. Certes, le coût de l'absentéisme est important, mais se focaliser sur l'absentéisme pour faire la prévention n'est pas une solution car une bonne partie des absences est incompréhensible. C'est lié à des problématiques démographiques (vieillesse dans la profession, travailleurs frontaliers à cause de la pénurie des chauffeurs en Suisse) et notamment à des maladies chroniques. En faisant le focus sur l'absentéisme, il y a un risque d'orienter les programmes d'intervention uniquement sur cet aspect et de ne pas voir les effets positifs masqués par cet absentéisme incompressible. Il ne faut pas négliger les bénéfices que ces actions peuvent avoir sur d'autres aspects, notamment les RPS et la santé et le bien-être au travail. Il est important d'élargir les recherches interventionnelles sur l'efficacité des interventions et actions préventives à d'autres facteurs de risque, pas seulement l'absentéisme.
- Nicolas Bolli voit les résultats présentés comme ayant un impact pour la sécurité. Il est tout à fait en faveur et encourage des projets pilotes et les tables rondes qui peuvent être importantes et nécessaires pour associer les partenaires autour de ces problématiques. C'est important de ne pas se renvoyer la balle, mais de contribuer à un écosystème via un programme d'action élaboré en concertation avec les parties concernées.

Conclusion de la table ronde : Perspectives

Les intervenants ont salué le projet de recherche qu'est TRAPHEAC. Les propositions comprennent d'établir un programme de recherche en partenariat avec les différents offices et entités, mais également les entreprises de transport public afin de faire perdurer ce projet qui ne fait que commencer.

Il est ressorti de la discussion que la santé des travailleur·euse·s n'était pas seulement une question de responsabilité individuelles mais que l'amélioration des conditions de travail avait un rôle significatif à jouer dans la protection de leur santé.

Bien qu'il ne soit pas possible de faire de grands changements en un coup de baguette magique, des petits changements comme une amélioration des lieux de pause et l'accessibilité aux toilettes sont déjà envisageables et pourrait être un premier pas.

4. Synthèse des discussions et conclusion par Cléolia Sabot

Du dialogue et de l'humilité

Le dialogue qui s'est tissé au fil de cette journée témoigne d'un effort remarquable pour restituer – rendre aux participant·es un peu de ce qu'ils et elles ont donné durant cette enquête, mais aussi pour rapprocher, faire se rencontrer et faire dialoguer chercheur·euses, praticien·nes et décideur·euses. Cette implication a permis de mettre en lumière des expériences complexes et de croiser des regards qui, sans cela, seraient restés aveugles à certaines réalités. Elle a permis de mieux se comprendre. Cette rencontre exige de chacun un effort de traduction et un déplacement, une capacité à sortir de nos cadres institutionnels respectifs et, aussi, une profonde humilité.

Cette humilité apparaît aujourd'hui comme une condition essentielle. Elle a permis à des chercheurs de s'engager concrètement dans les réalités vécues sur le terrain, ainsi qu'à des partenaires de terrain de se familiariser avec les démarches scientifiques. C'est précisément dans cette rencontre, dans cet engagement partagé, qu'ont pu émerger des résultats à la fois scientifiquement solides et socialement pertinents. Cela dans un processus empreint de fiabilité, d'indépendance et d'objectivité, nécessaires à la crédibilité des résultats. Des résultats capables non seulement d'éclairer des situations complexes, mais aussi d'inspirer des transformations concrètes, pour passer des chiffres et des statistiques, à l'action.

Ce « pas de côté » peut également être inconfortable en raison des réalités personnelles, professionnelles et organisationnelles mises en évidence. Les projets transformateurs ne deviennent possibles que lorsque l'on accepte de faire l'effort de comprendre et de traduire les réalités des uns et des autres. Il ne réside pas dans l'application mécanique de

méthodologies ou dans l'adhésion à des projets guidés par les effets de mode, mais dans la recherche patiente de ce qui crée une valeur véritablement collective.

Pour nourrir cette réflexion commune, la société continuera d'avoir besoin d'une recherche fondée sur la fiabilité, l'indépendance et l'objectivité. Mais les discussions de cette journée ont également rappelé l'importance d'incarner les données. Derrière les statistiques, pourtant indispensables pour mesurer l'ampleur des enjeux, se trouvent des visages, des histoires, des personnes qui nous rappellent le sens, l'importance et l'impact de telles recherches.

Des nouvelles perspectives

Que reste-t-il à faire ? Les réalités institutionnelles façonnent les possibilités d'action et rappellent que les transformations durables ne peuvent émerger qu'à travers une collaboration coordonnée. La question de la Loi sur la durée du travail (LDT), notamment, a révélé l'importance de penser simultanément les échelons fédéral, cantonal et communal pour que les transformations soient réelles et coordonnées. Ceci s'articule également aux solutions de branche recherchées, possibles par la mutualisation des ressources, des problématiques et des activités.

Les coûts financiers doivent être articulés aux coûts humains car les enjeux de santé au travail ne se limitent pas à des considérations abstraites ou individuelles mais impactent aussi bien les finances des entreprises que les corps des travailleur·euses. Au-delà des troubles musculosquelettiques mis en évidence, les débats ont également souligné la charge mentale, la fatigue chronique et l'impact sur le rythme circadien, le sommeil, la sécurité et la santé globale. Des problématiques qui restent à investiguer, par des programmes coordonnés, des feuilles de routes à co-construire.

Comment empoigner ces nouvelles pistes de recherche ? Les projets pilotes peuvent permettre d'expérimenter à petite échelle, de documenter les effets et, dans un second temps, de décider du déploiement transversal de nouvelles mesures. Les espaces publics de dialogue doivent continuer à nourrir le débat et à faire émerger une conscience collective. D'autres discussions nécessitent des cadres plus restreints et confidentiels, où la parole peut se libérer davantage, où les difficultés réelles peuvent être exprimées, et où les bases d'un changement plus profond peuvent être posées. L'enjeu est de reconnaître et d'engager, dans cet écosystème complexe, chacun·e des acteur·ices concerné·es, doté·e d'une capacité d'action et d'un impact qui lui sont propres.

Il apparaît également important de souligner le rôle fondamental de la recherche universitaire, un véritable service public. Lorsqu'une étude d'impact est confiée à un cabinet privé, les données produites demeurent souvent confidentielles, ce qui limite la diffusion des connaissances et la possibilité de reproduire ou d'adapter les solutions développées. À l'inverse, la recherche universitaire repose sur une obligation de diffusion : publier les résultats, rendre les savoirs accessibles et en permettre l'appropriation par d'autres acteurs.

C'est cette circulation des connaissances qui rend les transformations collectives possibles. La recherche, au même titre que les transports publics ou d'autres infrastructures essentielles, doit être pensée comme un bien commun. La réflexion engagée aujourd'hui invite ainsi à se demander collectivement comment continuer à documenter, à enrichir et à partager ces savoirs, afin qu'ils puissent nourrir durablement l'action aussi bien publique que privée.

Des enjeux d'actualité

Une dynamique encourageante semble se dessiner pour donner suite au premier volet de cette enquête. Les signaux et soutiens de plusieurs acteur·ices ont été exprimés, prêt·es à soutenir l'effort collectif aux niveaux financier, organisationnel ou collectif. Ce signal constitue un point d'appui concret et fondamental pour mobiliser de nouveaux partenaires et poursuivre le travail engagé.

La recherche repose en grande partie sur la puissance des statistiques. Les chiffres ont cette capacité singulière à rendre visibles des réalités parfois ignorées, à donner de l'ampleur à certains enjeux et à faire émerger des leviers d'action. Pourtant, les données quantitatives ne suffisent pas à elles seules. En plaçant les récits, les perceptions et les réalités du terrain au cœur de la démarche, cette approche permet d'éviter que les réglementations ou les mesures mises en place ne s'éloignent des besoins réels des personnes concernées. Oublier l'humain derrière le chiffre fragilise non seulement la pertinence des politiques publiques, mais aussi la qualité des prestations et des solutions proposées.

Or, paradoxalement, ce travail de recherche qualitative et de terrain reste aujourd'hui difficile à financer au niveau fédéral. Ni les mécanismes traditionnels du Fonds national suisse (FNS), ni les structures académiques habituelles ne soutiennent pleinement ce type de démarches, pourtant essentielle. Les personnes impliquées dans ce projet ont été les membres fondateurs d'une dynamique collective et de la construction d'un espace de dialogue véritable. Pour que la recherche conserve son pouvoir transformateur, elle doit continuer à être portée collectivement, partagée largement et nourrie par des collaborations durables.