

Les pilotes de Swiss sont prêts à se réorienter pour combler le manque de personnel dans les locomotives

D'UN COCKPIT À L'AUTRE

«ARIANE GIGON»

Transports » Des avions cloués au sol, des pilotes en attente de voler. Ailleurs, des trains immobilisés faute de conducteurs. Même si les causes des problèmes sont différentes, la pénurie des derniers a donné des idées aux premiers: les pilotes de Swiss et d'Edelweiss proposent de se former au métier de mécanicien de locomotive. Entrant en matière, les entreprises concernées – CFF, Chemins de fer rhétiques (RhB) et les deux compagnies d'aviation citées – ont entamé des discussions.

Un quart de l'activité: c'est ce que prévoit Swiss, en moyenne, pour son horaire d'hiver, par rapport à l'an dernier. Coronavirus oblige, la compagnie négocie des plans d'économies avec ses corps de métier (voir ci-après). La direction et le conseil d'administration ont renoncé aux composantes variables de leur salaire, soit «plus de 50%» du salaire de base pour la direction, indique le service de presse. Le chômage partiel maintient les emplois.

«Une situation win-win»

Mais le personnel ne reste pas les bras croisés. Les pilotes de Swiss et d'Edelweiss, par le biais de leur association Aeropers, ont lancé une idée surprenante: plutôt que le manche à balai, pourquoi ne pas prendre les manettes d'une locomotive? Leur Roman Kälin admet que cela peut surprendre: «Mais de nombreux éléments sont très semblables comme la fascination pour la technique, le transport de personnes et de marchandises d'un point A à un point B, la sécurité ou le sens des responsabilités. A nos yeux, c'est une situation win-win. Nous demandons à nos employeurs de sortir des sentiers battus.»

Le Syndicat suisse des mécaniciens et mécaniciennes de locomotive (VSLF) salue cette «superidée», dit son président Hubert Giger. Les CFF manquent de quelque 200 personnes dans les cockpits des locomotives. «De par leur niveau de connaissances techniques, leur habitude à travailler irrégulièrement, à se lever à deux heures du matin même à 50 ans, les pilotes sont habitués à certaines de nos conditions de travail», souligne-t-il.

Swiss et les CFF indiquent avoir ouvert les discussions sur une «éventuelle collaboration», mais ne pas pouvoir encore se prononcer sur les détails. Car les questions concrètes sont nombreuses et, une fois la première euphorie passée, la VSLF indique vouloir «savoir ce qui se passe, pour ne pas être le dindon de la farce». Les pilotes auront-ils droit à une formation spéciale ou devront-ils suivre le cursus d'un an et demi? Qui payera la formation? Où commenceront-ils dans l'échelle salariale? «Nous parlons de l'idée que les pilotes ne doivent pas faire les contrôles médicaux et psychologiques, déjà effectués», note Hubert Giger.



Entre un cockpit d'avion et un cockpit de locomotive, la ressemblance est frappante. Keystone

AU SOL À CHASSER LE VIRUS

Du personnel de cabine de Swiss s'est annoncé pour le traçage des contacts dans le canton de Zurich.

Ce n'est pas un nouveau métier, comme ce que visent les pilotes. Mais le personnel de cabine de Swiss s'est, momentanément en tout cas, déjà trouvé une nouvelle activité: leur proposition de soutenir le traçage des contacts du canton de Zurich a été acceptée avec reconnaissance par les autorités. Entre 30 et 40 personnes ont été affectées à la lutte contre le coronavirus.

«L'idée est venue de notre directrice Tiziana Quaglia, explique Sandrine Nikolic-Fuss, présidente de Kapers, l'organisation du personnel de cabine. Notre employeur, la compagnie Swiss,

l'a approuvée.» Il y a une semaine, la Direction cantonale de la santé a remercié la compagnie pour ce soutien «non compliqué».

Même si le personnel de cabine vole aussi, épisodiquement, sur des vols transportant des marchandises en cabine, le nombre de personnes mobilisées est forcément réduit. Les collaboratrices et collaborateurs souffrent de leur inaction, ajoute Sandrine Nikolic-Fuss: «Parfois, le plan prévoit trois ou quatre vols, mais, au dernier moment, il n'en reste qu'un. C'est très difficile. Heureusement, Swiss a une cellule psychologique.»

Au début de l'automne, un projet de soutien à un viticulteur avait déjà été préparé, mais ce dernier «nous a laissés

tomber au dernier moment», regrette la présidente. Pour l'heure, «nos emplois ne sont pas menacés. Prévu jusqu'en septembre 2021, le chômage partiel permet de maintenir tout le monde à bord.»

Vendredi dernier, l'organisation et la compagnie se sont mises d'accord sur un paquet d'économies portant sur les années 2021 à 2023. L'économie consentie par le personnel de cabine sera d'environ 10% pour ces années-là. En contrepartie, la convention collective de travail est garantie jusqu'en 2025 au moins, et des offres de retraite anticipée ou de nouveaux modèles de temps partiel, par exemple, sont proposées. Les membres de Kapers doivent encore approuver ce programme. D'autres négociations, avec les pilotes, se poursuivent. » AG

Les pilotes travailleront-ils au ras des pâquerettes pendant quelques années avant de redécouler ou exerceront-ils les deux métiers en parallèle? Cela n'a pas encore été décidé. Cette option est déjà pratiquée par des pilotes, qui sont aussi aux manettes de locomotives. D'autres sont médecins à temps partiel. «Le nombre des pilotes ayant une deuxième activité professionnelle à temps partiel a augmenté ces derniers mois, mais souvent de manière temporaire», confirme Swiss.



«Nous demandons de sortir des sentiers battus»

Roman Kälin

Les RhB forment déjà des pilotes au métier de mécanicien sur locomotive. «Nous examinons également la possibilité d'engager des pilotes et sommes en discussions avec Swiss et Aeropers», confirme la porte-parole Yvonne Dünser. Mais elle précise que, actuellement, «nos besoins dans ce domaine sont plutôt faibles».

Sociologue spécialisé dans le monde du travail à l'Université de Fribourg, Sebastian Schiefel ne cache pas son scepticisme sur ce projet: «Cette idée a déjà été testée en Allemagne. Après la faillite de la chaîne de drogueries Schlecker, quelques politiciens ont eu l'idée de proposer des emplois aux collaboratrices dans les soins. Cela n'a pas marché. Toutes les employées n'étaient pas intéressées et il fallait aussi assurer des formations, ce qui n'a pas été fait.» Le sociologue met aussi en avant les différences salariales entre les deux professions. «Les pilotes devront donc, a priori, accepter une perte substantielle», explique-t-il.

Prestige? Pour les autres!

Aeropers rappelle que les pilotes doivent rembourser leur formation à la compagnie, ce qui réduit nettement, durant les premières années, les revenus. De plus, «le rail a aussi de bons salaires. C'est une peur injustifiée – et individuelle».

Et le prestige? «Nous ne nous considérons pas comme des détenteurs de prestige, c'est plutôt une vision extérieure. Pour nous, pilote est un métier normal», répond Roman Kälin. Qui, peut-être, un jour prochain, accueillera les passagers d'un train, par micro interposé: «Je suis votre commandant de bord sur le train ICE entre Genève et Lausanne, la température extérieure est de... » »