

?

QUIZ

Es-tu
incollable?

1. Quels syndicats ont présenté une pétition le 24 octobre ?

- a. SEV, Unia, Syna
- b. SEV, SSM, ACTP
- c. SEV, syndicom, ssp

2. Que signifie l'abréviation ATO ?

- a. Organisation autonome des transports
- b. Automatic Train Operation
- c. Autogenerated Track Orientation

3. Le personnel de quelle entreprise vient d'obtenir une nouvelle CCT ?

- a. Swissport Bâle
- b. Swissport Genève
- c. Swissport Zurich

4. combien les locataires ont-ils payé en trop au cours des 15 dernières années ?

- a. 80 milliards de francs.
- b. 40 milliards de francs.
- c. 20 milliards de francs.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 14 novembre 2023**.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur internet: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N°12 /2023:

c/c/a/b

C'est **Monika Paul**, de Dürnten, membre externe, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Sven Schäfle,
mécanicien sur
avions et avionicien

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Sven Schäfle (46) travaille à l'aéroport de Zurich, à la maintenance de ligne chez Swiss: il s'occupe de l'entretien des avions en exploitation, remédie aux défauts, organise les réparations et en effectue certaines lui-même, ceci toujours avec la pression des délais et des horaires irréguliers. Il est un membre actif de SEV-GATA depuis de nombreuses années, et officiellement personne de confiance depuis quelques semaines.

Je rencontre Sven à 15 h après son service du matin qui a commencé à 5 h 40 déjà. Le tour du soir débute à 14 h 15 et dure jusqu'à 23 h 35. Sven fait partie des quelque 100 collègues de la maintenance de ligne qui travaillent en principe la journée, en tournus 6-4 : six jours de travail, quatre jours libres, bon an mal an. Une centaine d'autres collègues travaillent la nuit en tournus 5-5. L'augmentation à 42 heures par semaine avec la CCT-2-15 représente huit journées de travail supplémentaires, ce que beaucoup trouvent une surcharge assez lourde. C'est pourquoi SEV-GATA veut négocier ces prochains mois avec les responsables pour trouver de nouvelles solutions. Sven fait partie depuis longtemps déjà du groupe de travail paritaire pour les questions de temps de travail. Ce n'est pas facile de trouver de meilleures solutions mais il est convaincu que cela est possible, si les deux parties montrent de la bonne volonté. Depuis longtemps, Sven n'a pas eu de semaine de travail normale, avec un horaire régulier et week-end libre. Les avions volent tous les jours et surtout les week-ends. Il vit à un autre rythme que sa famille. Certains jours, les deux filles (9 et 7 ans) vont chez une des grand-mères. C'est une question d'organisation...

Sven respire le calme et la sécurité et donne l'impression qu'il sait garder son sang-froid dans les situations de stress. Il est important de pouvoir le faire en tant que mécanicien sur avions dans la maintenance de ligne car le temps à disposition entre l'arrivée de l'avion et son décollage est court, en général environ une heure. Faire tous les checks prend déjà 30 minutes, et si par hasard Sven constate une fuite d'huile ou une erreur dans les instruments, le temps se met à filer trop vite. Pour les réparations qui ne peuvent pas être repoussées, il faut trouver le matériel et Sven doit parfois mettre la main à la pâte pour effectuer toutes sortes de travaux... Et soudain les membres d'équipage demandent quand est-ce que l'avion peut enfin décoller. Mais Sven ne peut naturellement pas donner le OK avant que tous

les points de sécurité ne soient vérifiés! Son travail comporte une grande responsabilité.

Aux heures de pointe, il y a beaucoup à faire et le temps presse. Puis, entre deux, c'est plus tranquille, toutefois pour chaque avion il faut se dépêcher. Le travail est plus régulier dans la base de maintenance, le «garage pour l'entretien des avions». Les tours débutent moins tôt, se terminent moins tard, et on n'y travaille pas le week-end. Pour cette raison de nombreux collègues préfèrent être engagés là-bas, surtout les plus jeunes. Sven constate que les horaires irréguliers sont mal aimés. Ils sont la raison principale du grand manque de personnel qualifié dans sa profession, en plus d'un salaire pas très élevé au vu de la grande responsabilité des mécaniciens sur avions, et de la formation requise pour cette fonction. Celle-ci dure au minimum 7 ans depuis l'apprentissage jusqu'à la licence B1/B2, et ensuite il faut suivre constamment des formations continues. Les bons résultats obtenus par SEV-GATA pour 2023 lors des dernières négociations salariales, avec 3,3% d'augmentation générale des salaires et les améliorations dans le système salarial appliquées en février, ont eu des répercussions positives mais n'ont pas suffi, explique Sven. Actuellement on ne trouve que des mécaniciens sur avions étrangers qui, après quelques années, retournent dans leur pays.

Comment Sven est-il arrivé dans le monde de l'aviation? Celui-ci l'a toujours fasciné. Après son apprentissage de monteur-électricien, il a fait son service militaire dans l'armée de l'air et est devenu officier. À l'âge de 24 ans il a quitté le secteur industriel d'Aarau, il était alors organisé chez Unia, pour rejoindre l'aéroport de Zurich à la base de maintenance de SR Technics, à l'époque une filiale de Swissair, qui a subi le grounding en septembre 2001. Malgré cela, Sven est resté fidèle au domaine de l'aviation. Il a passé la licence B2 et est devenu mécanicien sur avions et avionicien et, en 2011, il a changé de poste pour rejoindre la maintenance de ligne, pour laquelle il avait déjà travaillé auparavant. Il aime travailler là en raison de la grande autonomie et de la diversité des tâches, qui vont du gonflage des pneus à la recherche de bugs dans les logiciels: «chaque jour est différent et on ne sait jamais à quoi on peut s'attendre.» Également à cause des contacts avec les différents groupes professionnels et de la possibilité de connaître toutes les ficelles de l'exploitation et de la technique aérienne. Selon lui, le plus grand défi syndical à venir de ces prochains temps, mis à part l'encadrement des membres, est la négociation de la CCT 2026, pour laquelle il aimerait si possible inclure beaucoup de collègues.

SPONSORING

Tomz

