LE LOCLE Moins sale, plus high-tech, le métier de mécanicien séduit désormais aussi les demoiselles. Rencontre avec Noa, toute première apprentie chez Dixi.

Bel avenir des filles en mécanique

SYLVIE BALMER

Dans l'immense atelier mécanique de Dixi Polytool, spécialiste du micro-usinage au Locle, une jeune fille aux longs cheveux noirs virevolte au milieu de grosses machines vitrées. *«Des Rollomatic»*, explique-t-elle. *«Ce sont des CNC, des machines-outils à commande numérique que l'on programme pour réaliser des pièces à partir d'un dessin»*. Ici, Noa, jeune Chaux-de-Fonnière de 17 ans, est la seule fille apprentie mécanicienne. Un univers bien loin de celui de la mode, qui l'a attiré un moment, mais elle assume son choix. *«Au départ, je voulais suivre l'Ecole d'art en section mode, mais j'avais du mal à me projeter dans le futur. C'est très difficile de pouvoir percer dans le milieu. Il n'y a pas assez de jobs et je n'avais pas envie de me retrouver derrière une machine à coudre toute ma vie…»*

Noa pensait tout d'abord devenir automaticienne, *«par intérêt pour la robotique. Mais c'était trop difficile. Je me suis orientée vers la mécanique.»* Elle poursuit actuellement sa deuxième année de formation en entreprise, avec une journée de cours par semaine au Technicum.

Noa pensait d'abord s'orienter vers la mode… Elle a finalement suivi les traces de son grand-papa, également mécanicien. Son choix ravit la direction de Dixi Polytool, qui souhaite «dynamiser l'image du métier et rendre sexy cette filière mécanique industrielle». CHRISTIAN GALLEY

«Mécanicienne comme mon grand-papa»

Au Caaj, (Centre d'apprentissage de l'Arc jurassien), on ne compte que trois filles sur trente élèves en section mécanique. *«Mes parents m'ont toujours laissé le choix du métier. Mais ils ne s'attendaient pas à ce que je choisisse la mécanique!»*, s'amuse-t-elle. *«Ma grande sœur est dans le social et ma moyenne sœur est dans la vente…»* Noa marche ainsi sur les traces de son grand-papa, qui a aussi suivi un apprentissage de mécanique avant d'être engagé à Portescap.

L'usine, l'huile? *«C'est sûr, on travaille avec du lubrifiant, on respire toujours un peu d'huile mais on a de bons aspirateurs. C'est aussi un peu plus bruyant que dans un bureau, mais on s'habitue et personnellement, je trouve que travailler debout est un avantage. J'aime bien bouger, travailler en équipe. C'est plutôt assise en classe que j'ai mal au dos!»*

La jeune fille semble conquise. Partante pour une quatrième année, pour décrocher le diplôme de polymécanicienne? *«Pour l'instant mes notes ne sont pas assez bonnes. Je devrais peut-être m'arrêter au CFC. Mais si j'avais plus de facilité, sans hésiter. La mécanique est un métier difficile, mais je sais que c'est mon métier parce que je suis motivée. J'ai envie de me battre, de réussir dans ce domaine.»*

Peu de chance de chômer

Du pain béni pour le directeur de Dixi Polytool, Marc Schuler, qui *«lutte contre l'image de la vieille usine, avec ses odeurs et l'huile qui gicle. Noa a choisi la voie high-tech, avec les machines les plus modernes. Elle s'est orientée vers la programmation de machines.»* Selon le directeur de l'entreprise, qui emploie quelque 260 personnes, dont 165 au Locle, le métier de mécanicien a bien changé depuis vingt ans. *«Bien sûr, il y a de l'huile… Mais combien d'employés de bureau ont des problèmes de dos?»*, relève-t-il.

> «Personnellement, je préférerais que mes enfants choisissent cette voie plutôt qu'un apprentissage de commerce.»
>
> **MARC SCHULER** DIRECTEUR DE DIXI POLYTOOL

On a toujours l'image de l'ouvrier dans un bleu de travail sale, opposé à la secrétaire à la manucure impeccable assise sur sa chaise. *«Mais quand on gratte, qu'on examine les exigences liées au métier de polymécanicien, les possibilités qui existent, l'évolution possible vers des métiers d'ingénieurs, on se rend compte que cette filière est prometteuse. Personnellement, je préférerais que mes enfants choisissent cette voie plutôt qu'un apprentissage de commerce. Ceux qui terminent leur formation ont vraiment peu de chances d'être confrontés au chômage»*, assure-t-il, exemple à la clef. *«Nous avons récemment passé une annonce pour trouver une réceptionniste. Nous avons reçu plus de 250 demandes… Pour un bon polymécanicien, si nous recevons dix dossiers, nous sommes déjà contents.»*

Un mécanicien gagnera plus qu'une secrétaire

Sans compter que côté finances, *«le polymécanicien gagnera indiscutablement plus qu'un employé de commerce, de l'ordre de 10-15%»*, estime-t-il, prudent au moment de parler salaire. *«Cela diverge forcément selon les entreprises mais on peut dire entre 4600 et 4800 fr. bruts pour un polymécanicien à la sortie de l'apprentissage.»*

L'idée est de valoriser cette profession, et pas seulement chez les garçons. *«Depuis quinze ans que je suis chez Dixi, Noa est la première fille à travailler en mécanique. Ce n'est pourtant pas une volonté chez Dixi, où nous ne pratiquons aucune différence de sélection ou de salaire. Il n'y a pas de raison d'attendre autre chose d'une fille que d'un garçon. Celles-ci sont d'ailleurs souvent plus matures que les garçons à l'âge de l'apprentissage. On espère les attirer dans nos filières. Mais cela prend parfois une génération pour changer les mentalités. Aujourd'hui, les tâches du mécanicien se sont diversifiées. On travaille sur du high-tech. Cela fait 25 ans qu'il n'y a plus de charges dépassant quelques kilos à porter. Les employés ne sont pas juste des exécutants. Il y a une part de créativité. Et il est possible d'évoluer, de rejoindre des formations universitaires. Aujourd'hui, rien n'empêche de devenir ingénieur. Il existe des passerelles qu'il n'y avait pas il y a quinze ans et ce grâce aux HES.»*

Des horaires normaux ou moins classiques

Au chapitre des contraintes, il peut y avoir les horaires. Il est impératif que l'usine travaille 24h/24h. *«Les machines high-tech sont tellement chères, il faut les rentabiliser. Mais le 3x8 n'est pas obligatoire.»*

Chez Dixi Polytool, il existe quatre variantes de taux d'occupation: la journée de 7h à 16h30, la nuit de 21h à 5h, soit 32 heures réparties sur quatre nuits, le travail en équipe une semaine sur deux de 5h à 13h et de 13h à 21h, et le VSD, vendredi, samedi, dimanche, soit trois journées de 10 heures. *«On rencontre différents cas de figure. Certains employés ont besoin d'avoir des horaires 'normaux', d'autres choisiront des formules moins classiques: le jeune père de famille qui peut s'occuper des enfants la journée; ceux, plus âgés dont les enfants sont partis et qui préfèrent avoir congé la semaine pour aller skier tranquille… Cela évolue suivant les périodes de la vie.»*

Marc Schuler mise sur l'évolution des mentalités. *«Ce n'est pas toujours facile pour un jeune d'adhérer à la culture d'entreprise. Avec le partenariat avec Kariem Hussein, champion d'Europe du 400 mètres haies* (réd: lire notre édition du 13 janvier), *nous allons essayer de dynamiser l'image du métier, rendre sexy cette filière mécanique industrielle, aussi pour les filles.»*

CIRCULATION Le Conseil communal du Locle est prié par l'ensemble du législatif de résoudre les problèmes de trafic.

Des riverains régulièrement heurtés par des rétroviseurs

Devra-t-on installer un trottoir chemin de la Combe-Sandoz? L'ensemble du législatif loclois a prié le Conseil communal de se pencher sur la question. *«L'étroite rue de la Combe-Sandoz voit passer en fin d'après-midi un flux pratiquement ininterrompu de véhicules»*, a fait valoir le groupe socialiste.

De fait, des comptages effectués un vendredi après-midi ont fait état du passage de quelque 716 voitures en 2h30. *«C'est vrai que c'est important»*, a admis Claude Dubois, conseiller communal en charge de la circulation au Locle. *«On constate aussi une dégradation des respects de la vitesse. Les 20% roulaient à plus de 30 km/h.»*

«Ces chiffres nous font peur», a dit le conseiller général socialiste Gérard Santschi. *«Ce d'autant plus en sachant qu'une partie de ce flux sera déviée sur le Quartier-Neuf lors des travaux sur la partie cantonale de la rue Girardet, ça nous effraie par avance, les dangers seront d'autant plus grands.»*

La situation actuelle est déjà intenable. *«Appels de phares agressifs, coups de klaxon à l'intention de ceux qui doivent entrer ou sortir de leur garage… Ces automobilistes ne supportent pas de perdre 18 secondes sur leur trajet. Et les contrôles de vitesse ont montré que les excès de vitesse ne sont pas que le fait des pendulaires, certains de nos habitants ne font pas preuve de plus de sens civique»*, a tancé Gérard Santschi.

Les travailleurs empêchent les riverains de se parquer

En contrebas du chemin de la Combe-Sandoz, la rue de la Concorde, au cœur du Quartier-Neuf, est devenue *«le deuxième axe routier de notre ville. Trop peu d'obstacles visuels incitent les automobilistes à respecter le 30 à l'heure. Les habitants doivent patienter plusieurs minutes pour entrer dans le flux de circulation. Entrer ou sortir de son véhicule relève de l'exploit sportif. Certains se font heurter par le rétroviseur d'automobilistes pressés… Cette situation est dangereuse et intolérable! La patience des habitants a ses limites. Les voitures des travailleurs empêchent les riverains de se garer. Quelles mesures entend prendre le Conseil communal, avant que ne commencent les travaux de la route cantonale?»*, a demandé le socialiste en insistant bien sur le mot *«avant»*.

«On pourrait fermer le chemin de la Combe-Sandoz mais la mesure doit être étayée», a rappelé Claude Dubois. *«On ne peut pas dire, d'un coup de cuillère à pot, on la ferme, ou on change le sens, et elle est belle. Pour éviter tout recours, on doit constituer un dossier en béton. C'est pourquoi le travail prend du temps. On le regrette aussi.»*

Claude Dubois a assuré que *«le chemin de la Combe-Sandoz est au centre de toutes nos préoccupations. Nous avons intégré la création d'un trottoir à notre réflexion, mais le Conseil communal aimerait trouver une autre solution pour rendre cette route moins attractive. Soit on met un trottoir, soit on empêche les voitures de passer. Il est très difficile de trouver le bon chemin, mais on va réfléchir.»*

Une motion «pour un trottoir sur les Monts» est aussi à l'étude. *«On a empêché le trafic aux heures de pointe. Mais on peut très bien aménager quelque chose pour la mobilité douce. Pas forcément un trottoir, parce que qui dit 'trottoir', dit 'regain d'activité de la route'.»*

Le constat est le même dans passablement de quartiers. *«Nous essayons d'avoir une vue d'ensemble. Les Monts ont été les précurseurs, justement parce qu'il n'y avait pas de trottoirs. Mais il est clair que nous devons prendre des mesures. Les routes ont atteint leur capacité d'absorption de trafic.»* SYB