

ENFANTS HANDICAPÉS : LE SCANDALE DU TRANSPORT SCOLAIRE

Le conseil départemental du Maine-et-Loire délègue le transport scolaire des enfants handicapés à des entreprises privées. Parmi celles-ci, Adiate, une société qui a le don pour casser les prix. Non formés, dénigrés, sentiment de se faire arnaquer, pour certains chauffeurs, l'expérience a tourné au cauchemar.

« **C**e boulot, je l'aime beaucoup, mais travailler pour Adiate, même à mon pire ennemi, je ne lui conseillerais pas. » Depuis septembre 2019, Aurélie* débute chaque matin sa journée de travail à 6h30 pour conduire quatre enfants handicapés à l'école. Malgré son temps partiel elle ne rentre pas chez elle avant 19 heures, pour gagner la moitié d'un Smic. À la fin de l'année scolaire, dégoûtée par les conditions de travail, elle décidera de jeter l'éponge.

Des salariés au bout du rouleau, des emplois précaires, des horaires à rallonge pour un salaire de misère, on en a rencontré dans une carrière de journaliste. Mais rarement avait-on ressenti dans une entreprise un malaise aussi généralisé que chez Adiate.

Adiate, c'est plus de 900 chauffeurs sur toute la France, une flotte de 1 000 véhicules répartis sur cinq agences, dont une à St-Jean-de-Linières, en banlieue d'Angers. Une grande partie de son activité repose sur le transport scolaire d'enfants handicapés via des délégations de service public octroyées par de nombreux départements. Pour le Maine-et-Loire, Adiate assure ce service sur une large partie du territoire.

« *Quand j'ai commencé, je me suis dit que j'allais être traité comme un roi, j'allais travailler pour le département* », se souvient Stéphane, qui a rapidement déchanté. L'intégralité des salariés que nous avons rencontrés évoquent des retards de versement de salaires, des heures oubliées. « *Quand on essaie de vérifier la feuille de route, il y a toujours des quarts d'heure ou des demi-heures qui manquent par-ci par-là.* »

Jean-Jacques travaille, lui, dans les Côtes-d'Armor. « *C'est un vrai cafouillis, ils nous grattent toujours des heures. Mon véhicule, j'ai été le chercher à Angers. Aller-retour ça m'a pris sept heures, mais ils m'en ont payé que trois. Pour le Covid, j'ai dû aller chercher des masques à Loudéac et un nouveau véhicule dans le Finistère, ça a pris six heures. Serai-je payé ? Je n'en sais rien.* »

« CETTE BOÎTE M'A DÉTRUITE »

Les fiches de salaires sont difficilement lisibles. L'un des bulletins que nous avons consultés affichait même un solde négatif. Le montant, lui, tourne souvent autour de 400 ou 500 euros, parfois beaucoup moins les mois de vacances scolaires. Car si l'amplitude horaire est grande, les salariés ne travaillent pas lorsque les enfants sont à l'école, leurs journées sont donc morcelées. Un fonctionnement qui convient bien à quelques-uns, qui y trouvent une certaine indépendance, ou aux nombreux retraités venus améliorer leur pension. Beaucoup moins à d'autres qui ne comptent que sur ce revenu pour survivre, des femmes souvent, comme Amina : « *Avant j'avais un complément Pôle emploi, mais là, c'est fini. Donc je fais comme je peux, je survais avec ça.* » Ou Claude : « *On fait des sacrifices. On fait des économies sur le carburant, la nourriture. Je n'achète plus de camembert. Les vêtements, c'est pareil, je les répare et je les reteins.* »

Début octobre 2019, certains chauffeurs n'avaient toujours pas reçu leurs salaires d'août et de septembre, la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.

Une partie des chauffeurs décide alors d'exercer son droit de retrait. Cette grève ne durera qu'une journée. « *On voulait pénaliser Adiate, mais derrière, il y a les enfants, donc on a repris le travail* », se remémore Cédric.

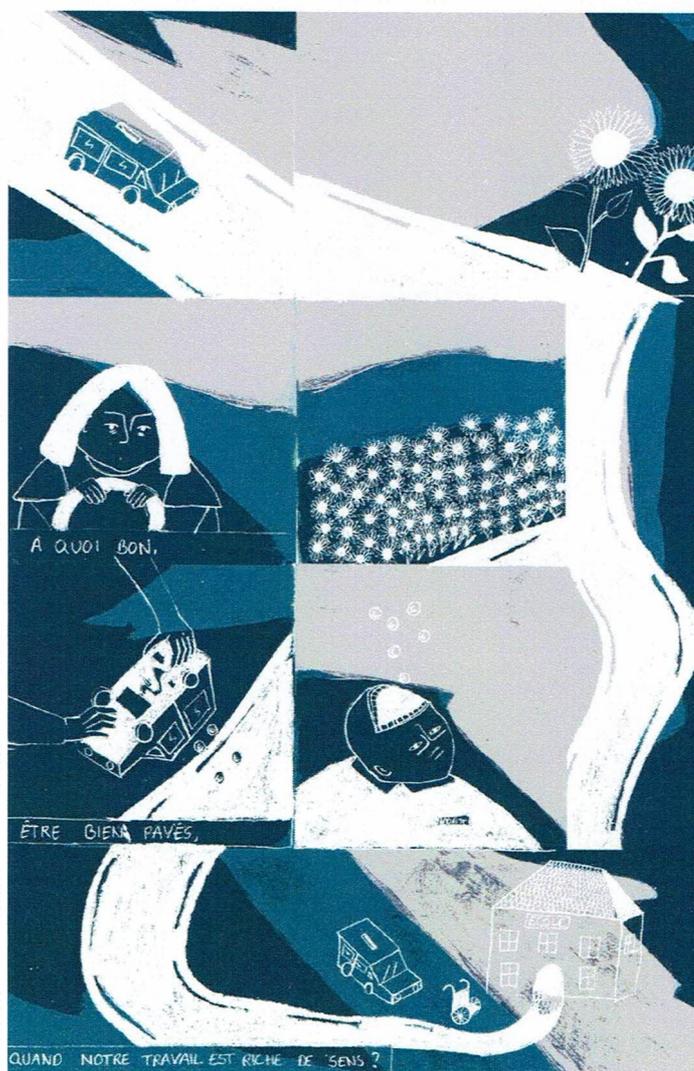
Si les salaires en question seront enfin versés, Adiate décidera de licencier deux employés qui étaient à l'origine du mouvement pour des raisons réfutées par les intéressés.

Au-delà de ces problèmes de salaires, les chauffeurs ont tout le mal du monde à se faire rembourser les frais qu'ils engagent. Afin de faire le plein de gasoil, des cartes pour les stations essence sont mises à leur disposition. « *Mais le 15 du mois, elles sont tout le temps bloquées, s'agace Claude. J'ai dû avancer un plein et il a fallu hurler pendant des mois au téléphone pour enfin me faire rembourser. C'était juste avant Noël. Moi j'en avais*

besoin de ces sous, on a des salaires minables. »

Idem pour les réparations, où la société jouerait la montre avant de les réaliser, au détriment de la sécurité des enfants et des chauffeurs. À la rentrée scolaire 2019, les employés ont également eu la mauvaise surprise de découvrir sur leurs fiches de paie que les maigres défraiements pour l'abonnement téléphonique (2 euros) et le nettoyage de la voiture (11 euros) avaient disparu. La gestion générale de la société donne l'impression que celle-ci tente par tous les moyens d'économiser le moindre centime.

Hélène a travaillé plusieurs années comme secrétaire à l'agence à St-Jean-de-Linières, elle a pu observer le fonctionnement de l'intérieur. « *Honnêtement, chez Adiate ils essaient de gruger les chauffeurs. Je pense que eux, ils se font tous arnaquer. Quand je suis arrivée en 2013, c'était la cata : les véhicules tombaient en panne tous les quatre matins, c'étaient des épaves* [Adiate travaille désormais avec des voitures de location, l'état des véhicules s'est nettement amélioré, NDLR]. *Je travaillais comme une dingue, parfois jusqu'à 22 heures pour toucher le Smic. J'ai démissionné, je n'en pouvais plus. Et même là, ils m'ont grugée en me comptant des jours de congés que je n'avais pas pris. Cette boîte, elle m'a*



détruite. Honnêtement, j'espère qu'elle va couler. J'espère qu'un jour, je vais apprendre qu'Adiate c'est fini, qu'elle a perdu tous ses marchés. »

TRANSPORT 100% DISCOUNT

Pour comprendre la situation, il faut regarder du côté de l'attribution des marchés publics. Afin de les décrocher, Adiate a une stratégie : casser les prix. En effet, dans le cas du département du Maine-et-Loire, le prix compte pour 75% dans les critères de sélection. Autant dire que l'argument économique est le principal moyen de départager les candidats. Pour choisir ses prestataires, le conseil départemental ne prend pas en compte des éléments pourtant essentiels dans le cadre d'une mission de service public, comme la formation ou la compétence des chauffeurs.

Et pour cause, l'ensemble des salariés que nous avons rencontrés affirme n'avoir suivi aucune formation. La convention collective à laquelle ils sont rattachés exige pourtant un contingent minimal de quatre heures dédiées aux règles de sécurité ou aux bases du secourisme. Sylvie, qui après avoir démissionné est partie travailler chez un concurrent, la coopérative Titi Floris, a reçu trois formations lors de son arrivée dans sa nouvelle entreprise.

Pire, le recrutement serait souvent expédié. Aurélie se souvient avoir été embauchée quatre jours avant la rentrée : « J'avais troué l'annonce sur Pôle emploi. J'ai postulé et on m'a dit tout de suite au téléphone que j'étais prise. Ils m'ont à peine posé de questions. » Même topo pour Claude, qui s'est sentie abandonnée : « On ne m'a rien expliqué, on m'a juste donné le numéro de téléphone des parents qui n'était plus à jour. »

Sans formation adéquate, les chauffeurs se sentent parfois désarmés face à des enfants difficiles. « J'ai eu un gamin autiste très compliqué, se souvient Claude. Il me mordait, me tapait. Il était très costaud pour ses 14 ans. Son jeu favori, c'était d'appuyer sur le bouton du frein à main, c'était super dangereux. J'étais complètement démunie, j'ai appelé au secours mais personne ne m'a aidée. J'ai dû trouver sur Google des astuces afin de le maîtriser. Un jour, il a touché les gaminées à l'arrière et les a griffées. Là, j'ai été obligée de faire un signalement. »

COMMANDITAIRE, LE DÉPARTEMENT EST-IL RESPONSABLE ?

Face à ces éléments, le conseil départemental a refusé de répondre à nos questions. Le cabinet du président Christian Gillet s'est contenté de nous préciser que, suite à une lettre adressée par des salariés d'Adiate, « un courrier a aussitôt été adressé aux dirigeants de la société qui s'en sont expliqués et les contacts sont régu-

liers [...] Sur les questions salariales, le Département n'est en aucun cas l'employeur direct des salariés d'Adiate et n'a pas compétence pour interférer dans la relation employeur-employés. Néanmoins, il a eu l'assurance que la convention collective relative aux transports était respectée, ainsi que les règles relatives au dialogue social interne à cette entreprise. »

Le Département n'est pourtant pas novice sur ces questions. Jusqu'en 2019, la société Vortex effectuait des circuits pour son compte. Aujourd'hui en liquidation judiciaire, elle a été condamnée le 7 mars dernier par la cour d'appel d'Angers à 21 reprises pour travail dissimulé. Ce jour-là, sur les marches du tribunal, Alain Gautier, figure de proue du mouvement de ces chauffeurs précaires, est soulagé mais demeure déterminé. « C'est une victoire, mais le combat continue car c'est une situation généralisée. Adiate, c'est le même principe que Vortex. Les conseils départementaux sont parfaitement au courant de ce qui se passe. Des gens continuent de se faire exploiter avec la complaisance des autorités régulatrices. Ils ne fonctionnent que par rapport aux contraintes budgétaires, détaille-t-il. Le handicap, c'est sensible, mais ce n'est pas visible car on ne travaille que très peu avec des enfants en fauteuil roulant. Ils ont des difficultés d'attention, de comportement. Et ces gamins-là, on ne les voit pas dans les centres villes, ils habitent dans les cités et dans les campagnes. Résultat, on est une sous-classe du prolétariat qui s'occupe d'une autre sous-classe, donc tout le monde s'en fout. Et après, ils s'étonnent que les gens ne votent plus et qu'ils enfilent un gilet jaune pour descendre sur les ronds points. »

Devant l'inaction des pouvoirs publics, dix salariés ont décidé de saisir le conseil des prud'hommes. L'audience est prévue pour octobre. « Ce sont des sociétés lore cost qui exercent avec la complicité des politiques. Au prix où ils les paient, ils savent bien que c'est impossible d'être rentable, et nous on paie les pots cassés, analyse Cédric. C'est un profond sentiment d'injustice alors qu'on veut juste récupérer ce que l'on nous doit. »

Malgré les rancœurs contre ce système, une constante demeure chez toutes les personnes qui ont accepté de témoigner : l'amour de leur métier et des enfants qu'ils accompagnent toute l'année. Un attachement résumé par Jacky : « On est mal payés, on est traités comme des moins que rien, mais mon plus beau salaire, c'était d'amener ces gamins à l'école. » ♦

**Pour les besoins de cet article, La Topette a rencontré plus d'une vingtaine de salariés ou ex-salariés d'Adiate. Leurs prénoms ont été modifiés afin de préserver leur anonymat. Merci à eux pour leur confiance, leur humanité, leur bonne humeur, leurs rires et parfois leurs pleurs.*

D'ANGERS À TUNIS, LA FACE CACHÉE D'ADIATE

Mais qui se cache derrière Adiate ? C'est avant tout Mohammed Thabet, qui a fondé l'entreprise en 2006. L'homme est discret, il n'intervient pas dans les médias. Sur Internet, on retrouve toutefois une vidéo du ministère des Finances, où Thabet se félicite qu'Adiate ait été l'une des premières entreprises à bénéficier du crédit impôt-compétitivité (CICE).

Depuis son lancement, il n'a cessé de créer des satellites autour d'Adiate, modifiant régulièrement les noms de ses différentes sociétés, ce qui rend l'ensemble de la structure difficile à saisir. À titre d'exemple, Adiate est devenue Adiate Évolution en 2015, alors qu'une nouvelle société sous le nom d'Adiate a été créée en 2020. En 2011, Thabet crée Adiate Holding, tenant le rôle de société mère. En 2018, celle-ci est renommée France Mobilité.

De 2014 à 2017, sont créés quatre bureaux régionaux : ANE, ASE, ASO et ANO. Ce dernier, anciennement Adiate Nord-Ouest, c'est l'entreprise basée près d'Angers où sont salariés les chauffeurs qui travaillent dans le département. Cette multiplication permet notamment à ANO de compter désormais moins de 50

salariés à temps plein, ce qui réduit les prérogatives de la représentation syndicale.

La galaxie Adiate, c'est aussi une affaire de famille. ASO est dirigée par Laila Thabet. ANE et ASE sont dirigées par une certaine Laila Allou. En réalité, derrière ces deux personnes ne s'en cache qu'une. ANO, elle, est dirigée par Souad Zerrim, née Thabet. Une employée qui a officié à temps plein dans les bureaux de Saint-Jean-de-Linières affirme ne l'avoir rencontrée qu'une seule fois et ne lui avoir jamais parlé au téléphone.

Lorsqu'ils ont un problème, les salariés doivent s'adresser à une plateforme téléphonique. La situation pour les chauffeurs basés en Bretagne ou en Normandie est encore plus compliquée. Personne ne semble en mesure de nous citer le nom du directeur des ressources humaines par exemple, beaucoup ayant l'impression de travailler pour une société fantôme.

En cherchant à comprendre comment étaient éditées les fiches de paie d'Adiate, nos investigations nous ont mené en Tunisie. En 2013, Mohamed Thabet crée

LA RÉPONSE D'ADIATE

Dans un courrier adressé par e-mail, la direction d'Adiate se plaint « de certains salariés (très minimes), ou personnes extérieures à l'entreprise, qui diffusent depuis plusieurs mois des informations erronées au sujet de l'entreprise. »

Selon elle, les dysfonctionnements rapportés dans l'article sont « inhérents à l'activité de transport scolaire [...], les dispositions conventionnelles n'étant pas suffisamment adaptées. »

Concernant les retards de salaires de la rentrée 2019, elle affirme avoir « subi des événements inattendus puisque deux collaborateurs ont quitté l'entreprise, et ce au moment même de la mise en place des marchés de transport [...] Pour pallier ces dysfonctionnements nous avons échangé à plusieurs reprises avec le comité social et économique de l'entreprise, y compris en présence de l'inspection du travail. Depuis nous n'avons plus subi de retard de salaire. »

Au sujet du blocage des cartes de carburants, Adiate précise que « lorsque cela arrive, [il] révisé les plafonds avec [son] pétrolier et les cartes sont immédiatement débloquées. Compte tenu de l'éloignement géographique de [ses] chauffeurs et des impératifs d'exploitation, [il] cherche systématiquement des solutions pour permettre le racattement. »

Adiate reconnaît avoir externalisé des services en Tunisie, selon lui afin « de désengorger [ses] équipes et d'optimiser le traitement des données. »

Enfin, Adiate déclare dispenser des formations à ses salariés et cibler son recrutement. Des affirmations aux antipodes des témoignages de la vingtaine de salariés que nous avons rencontrés.

L'intégralité de ce courrier est à consulter via latopette.fr/rpsad10820/

une société à Tunis sous le nom de Support Consulting International (SCI) d'après les documents que nous avons consultés auprès du Registre national des entreprises tunisien.

SCI propose des offres d'emploi au nom d'Adiate pour des postes de gestionnaire de paie ou de planificateur de trajets. Le tout pour des salaires de 650 dinars tunisiens, soit tout juste 200 €. « SCI, c'est la société de gestion alors qu'Adiate France, c'est la société d'exercice », nous résume un juriste qui a exercé chez SCI. « On gérait tout ce qui était gestion de paie, facturation, comptabilité pour Adiate, puisque la main d'œuvre coûte beaucoup moins cher qu'en France », explique un autre ancien employé en Tunisie.

Selon les chauffeurs interrogés, cette délocalisation entraînerait de lourdes lenteurs administratives ou encore des propositions de courses parfois à des centaines de kilomètres de leur domicile.

Le conseil départemental est-il au courant que ce service est délocalisé en Tunisie ? Le cabinet de Christian Gillet a refusé de répondre à nos questions.