

Vortex brise toujours ses salariés, l'argent public continue de lui arriver

PAR MATHILDE GOANEC
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 7 MARS 2019

Malgré l'ouverture d'une information judiciaire à Montpellier et désormais huit procès-verbaux dressés par l'inspection du travail, l'entreprise de transport scolaire d'enfants handicapés Vortex Mobilité continue de faire de la vie d'un certain nombre de ses salariés un enfer. La société vit principalement de l'argent des départements.

Difficile, à écouter Patricia (*) raconter son expérience, de ne pas y voir une sorte de métaphore du tonneau des Danaïdes, transposée au monde du travail. Patricia, salariée de l'entreprise de transport scolaire d'enfants handicapés Vortex (*dont nous avons déjà conté les mauvaises manières dans cette enquête*), a littéralement perdu de l'argent en travaillant, au point de mettre sa santé en péril.

Patricia, 46 ans, démarre en 2016 comme conductrice pour le prestataire **Vortex Mobilité** dans le sud-ouest de la France. Rien de folichon, quinze heures de travail par semaine, pour transporter des enfants handicapés de leur domicile à l'école, pour le compte du département. Il s'agit pour Patricia de compléter son allocation aux adultes handicapés, qui s'élève autour de 800 euros par mois. Ce type de profil n'est pas atypique chez Vortex, qui a coutume d'offrir du

travail aux retraités, aux mères célibataires, ou aux personnes bénéficiant d'une aide sociale, néanmoins insuffisante pour vivre correctement.



© DR

La première année, tout va bien. La deuxième, le temps de travail de Patricia passe à douze heures par semaine, ce qui contredit son contrat, et la place en dessous du minimum légal selon la convention collective du secteur. Son agence la rassure : le paiement des heures manquantes sera régularisé. « Naïve, j'y ai cru », soupire Patricia.

Quelques jours plus tard, la salariée reçoit un avenant à son contrat, pour passer officiellement à douze heures, ce qu'elle refuse. Les mois passent, la situation s'enlise. La régulation arrive cependant à la fin de l'été 2017, d'un seul bloc, malgré les alertes de Patricia, et pour le pire : ces mille euros d'arriérés de salaire versés d'un coup conduisent la caisse d'allocations familiales à diviser par deux son allocation adulte handicapé, ainsi que les APL. « Cela m'a mis dans une galère noire pendant des mois », raconte la salariée.

Rentrée scolaire 2018 : Vortex rajoute deux enfants au circuit de Patricia, puis trois, pour un même temps de travail. Patricia s'adapte. Décembre, encore deux enfants supplémentaires, au même régime. « Avec tout ce stress, j'ai pété un plomb. » Arrêtée par son médecin, la conductrice Vortex se rend à la Sécurité sociale pour déposer son dossier. Nouvelle surprise et double peine : Patricia n'a pas, selon ses fiches de paye, suffisamment travaillé les mois passés pour toucher des indemnités journalières. Son seul espoir est désormais d'être licenciée pour inaptitude. Interrogé sur ces dysfonctionnements, le PDG de Vortex, Guilhem Sala, n'a pas souhaité nous répondre (*voir en Boîte noire et dans l'onglet Prolonger*).

Des histoires ubuesques comme celle-ci, l'entreprise Vortex en regorge. En région parisienne, Wa Mubenga Kanku-Masia pâtit elle aussi sévèrement de la négligence de sa direction. La sexagénaire a conduit, pendant quatre ans, des enfants à l'école pour Vortex. Avec son véhicule d'entreprise, ses cartes de carburants payées par la société, et ses interactions régulières avec son chef d'agence, elle possède alors tous les attributs d'une authentique salariée Vortex.

La quatrième année, malgré son contrat de travail, les heures de travail de Wa Mubenga Kanku-Masia diminuent peu à peu, même si le temps de conduite, lui, ne fléchit pas. Tombée à deux heures payées par jour, l'employée réclame que Vortex revoie sa situation puis abandonne, de guerre lasse, devant le silence que lui oppose alors la société.

Licenciée, déjà âgée, elle monte un dossier avec l'aide de Pôle emploi pour devenir chauffeur VTC et retravailler encore un peu avant de pouvoir toucher sa retraite. « *Tout allait bien, j'allais demander un prêt pour avoir un véhicule et monter enfin ma petite entreprise quand je reçois un courrier de la préfecture, qui m'accuse d'avoir produit de faux bulletins de salaire et m'informe qu'elle a transmis mon cas au procureur de la République.* » Wa Mubenga Kanku-Masia découvre avec effroi que pour l'Urssaf, elle n'a jamais été salariée de Vortex, qui ne s'est pas correctement acquitté de ses cotisations au fil des années. La préfecture, qui délivre les cartes de chauffeur VTC, la considère donc comme un faussaire.

Malgré une demande de recours gracieux, Wa Mubenga Kanku-Masia est aujourd'hui « *totalelement coincée* » : « *Faute de pouvoir lancer ce projet de VTC, je dois me débrouiller avec 430 euros par mois de RSA. J'ai des dettes colossales. D'ici trois mois, mon propriétaire m'a avertie que je devrai quitter mon appartement, faute de pouvoir payer le loyer.* »

Perdre son logement, c'est également le sort réservé à Marjorie Chuard, qui mène un autre type d'activité pour Vortex, la conduite d'enfants vers les instituts médico-éducatifs de Marseille. Après plusieurs remplacements à partir de septembre 2017,

la conductrice âgée aujourd'hui de 34 ans voit son volume de travail passer à moins de 15 heures par semaine, ce qui est contraire à la convention collective des chauffeurs du secteur, qui oblige à un minimum de 24 heures hebdomadaires (à la différence du transport scolaire).

Au lieu des mille euros mensuels, son salaire tombe à 350 euros seulement. « *Donc j'ai quitté mon logement. Et je loge dans un tout petit camping-car que j'ai acheté.* » Cette histoire a tué dans l'œuf tous ses projets : « *Je vis en dessous du seuil de pauvreté, en travaillant, comment voulez-vous que j' imagine fonder une famille ?* » Toujours salariée de Vortex, la jeune femme a attaqué son employeur aux prud'hommes.

Sur son site, Vortex rappelle que pour la deuxième année consécutive, le magazine *Capital* a placé la société dans le top 10 des meilleurs employeurs du service à la personne. Or l'entreprise, qui à la fin de l'année 2018 comptait 1 740 salariés, fait face à au moins 135 procédures en cours aux prud'hommes ou en cour d'appel. Depuis une petite dizaine d'années, elle a été condamnée au moins 152 fois pour des affaires relevant du droit du travail, dont une cinquantaine de condamnations en appel. Un chiffre colossal.

L'entreprise a d'ailleurs mis de côté, pour faire face à cette avalanche de procès, plus de 900 000 euros sur son exercice 2017, selon une expertise comptable à laquelle Mediapart a eu accès. « *L'état des provisions [...] est assez révélateur d'un climat social tendu* », euphémise cette même expertise, qui rappelle qu'une telle réserve représente environ 5 % de la masse salariale annuelle.

« Pour comprendre un bulletin de salaire de Vortex, il faut avoir Bac +20 »

« *Ce qui est frappant, c'est le nombre de contentieux, alors qu'il s'agit de salariés avec des contrats précaires et peu d'ancienneté, deux caractéristiques souvent considérées comme des freins*, confirme Nathalie Campagnolo, avocate de dizaines d'entre

eux. *Mais la gestion du personnel est telle que le frein devient moteur : les gens, malgré la pression et la peur, ne veulent plus avaler de si grosses couleuvres.* »

Vortex traîne donc la fâcheuse réputation d'être le moins transparent possible sur le paiement de ses salariés, le plus souvent des personnes aux ressources par ailleurs très faibles. « *Pour comprendre un bulletin de salaire de Vortex, il faut avoir Bac +20* », plaisantent souvent entre eux les employés. Et le principal litige, comme nous **l'avions détaillé longuement dans ce papier**, concerne le non-paiement par Vortex d'une demi-heure par jour à ses conducteurs scolaires.

En juillet 2018, après six années de batailles judiciaires, le caractère illicite du prélèvement de cette demi-heure a été reconnu par le tribunal de grande instance de Montpellier, qui a ordonné à la société de mettre fin à ce « *trouble [...] appliqué à l'ensemble de ses salariés* ». Les dirigeants de Vortex ont fait appel, insistant dans le même temps sur les difficultés financières qui pèseraient sur l'entreprise si elle appliquait ce jugement, et réclamé l'arrêt de l'exécution provisoire, demande qui a été rejetée. L'entreprise continue néanmoins de ne pas verser la somme manquante aux salariés, au grand dam de ces derniers. Là encore, aucune réponse de Vortex à notre longue liste de questions.

En attendant la décision définitive mise en délibéré au 4 avril prochain, les dossiers continuent de s'empiler aux prud'hommes sur des motifs divers : non-paiement des heures supplémentaires, temps de travail sous-évalué, demande de requalification de temps partiel à temps plein ou encore non-respect des règles de transfert des salariés, qui s'imposent à ces entreprises vivant de la commande publique, et titulaires pour un temps seulement d'un marché de transport.

Un tel catalogue de manquements a néanmoins fini par faire réagir les organismes de contrôle. Huit procès-verbaux ont été dressés par diverses inspections du travail en France et transmis au parquet, depuis 2011. Les deux derniers, dressés par la Direccte du Rhône,

en juin et novembre 2018, portaient sur le défaut de contrôle du temps de travail des salariés et sur une entrave syndicale.

D'après les informations recueillies par Mediapart, des procédures sont en cours d'instruction sur le plan pénal pour travail dissimulé, après ces signalements répétés de l'inspection, à Montpellier. La Direction générale du travail, questionnée sur l'état de ces procédures, n'a pas souhaité nous répondre, invoquant les règles de confidentialité de l'inspection. Le parquet de Montpellier n'a pas non plus répondu à notre demande.

Ces avancées ne calment pas l'amertume de Guilhem Rayssac, représentant du personnel et conducteur pour Vortex dans le sud-ouest de la France : « *Localement, l'inspection du travail, l'ultime rempart, n'est pas auprès de nous. Le client, le conseil général, se satisfait d'une telle situation. Les directions syndicales nous lâchent les unes après les autres. Être délégué du personnel chez Vortex aujourd'hui, c'est se contenter de faire le lien entre les avocats et les salariés, il n'y a aucune possibilité de négociation interne. Si je tente quoi que ce soit d'autre, je suis accusé de diffamer l'entreprise.* »

Depuis des années, Vortex attaque en effet à tout-va journalistes (à *L'Humanité* ou *Lyon Capitale* par exemple), syndicalistes (comme la salariée Sophie Boulanger, alors déléguée CGT dans le Rhône), personnel politique (la maire du 1^{er} arrondissement de Lyon Nathalie Perrin-Gilbert en a ainsi fait les frais). Ces derniers ont à chaque fois été relaxés des faits de diffamation.

Lorsque nous avons interrogé Guilhem Rayssac **pour la première fois** en 2017, il venait de lancer une procédure d'abandon de poste, excédé par la méthode Vortex depuis sa candidature comme élu du personnel, après quatre ans de bons et loyaux services. Il attend comme beaucoup la décision de la justice sur la « demi-heure », et accompagne comme il le peut les salariés dans les procédures tortueuses pour faire valoir leurs droits.

Mais son exercice s'avère singulièrement compliqué, d'autant plus que toutes les agences locales fermeront d'ici fin mars 2019, absorbées dans un guichet unique, au siège à Montpellier : « *Dans notre région du Grand Sud-Ouest, nous sommes tous éparpillés, à Brive, Bayonne, Toulouse, Bordeaux... Nous n'avons aucun moyen de joindre le personnel, pas un mail, une adresse, rien, alors que ce n'est pas faute de demander.* » En désespoir de cause, Guilhem Rayssac a monté, à ses frais, un site, pour informer ses collègues conducteurs de leurs droits. Et se bat pour des peccadilles, comme le fait d'obtenir des enveloppes timbrées pour pouvoir renvoyer tous les mois à son employeur les feuilles de route que doit remplir chaque conducteur.

Vortex s'est déjà fait épingler à plusieurs reprises au tribunal et par l'inspection du travail pour cette entrave au droit d'exercice des élus du personnel mais continue de faire la sourde oreille. En témoigne cette décision, exécutoire, datée du 13 juin 2016, qui reconnaît l'unité économique et sociale des trois sociétés montées à l'époque par les dirigeants, et qui oblige donc à organiser des élections syndicales sur tout ce périmètre. Trois ans plus tard, rien n'a bougé.

L'avocate Nathalie Campagnolo ne peut que constater la colère des salariés, élus, et anciens employés qui gravitent autour de Vortex : « *À un moment, il faut considérer ces dirigeants comme ils sont, en illégalité. Vortex est dans du coton, ça n'existerait pas si le cadre réglementaire était suffisamment répressif, et qu'il fonctionnait...* » Le modèle de l'entreprise, basé sur le recrutement massif de personnes en fragilité sociale, joue à plein dans cette inertie. « *Moi, je reçois des gens qui n'ont pas eu de carrière continue, et qui finissent par avoir une retraite à l'image de leur carrière, ne bouffent plus et n'ont pas d'autres choix que de prendre ce job pour finir traités comme des chiens. Et on leur dit d'aller aux prud'hommes et d'attendre encore trois ans !* » s'indigne l'avocate.

« La situation de cette entreprise est suivie de très près par les services de l'État »

La société Vortex s'est fait connaître par ses tarifs particulièrement attractifs dans le domaine du transport d'enfants handicapés, au point de devenir l'un des prestataires privilégiés des départements. Jusqu'à ce que là aussi, la belle machine se grippe. Plus d'une dizaine de collectivités, le Rhône, la Loire, le Puy-de-Dôme, l'Indre-et-Loire, l'Ain, la Seine-Maritime, l'Eure, l'Aisne, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-de-Haute-Provence ont été victimes de surfacturation, fausses factures ou falsifications des feuilles de transports. Un tableau accablant.

En septembre 2018, c'est au tour du département des Landes de s'étonner : le service en charge du transport scolaire d'enfants handicapés envoie un courriel assez explicite à Vortex, qui fait état de problèmes sur les attestations produites par l'entreprise : « *Je profite de l'occasion pour vous informer que l'arriéré de factures ne sera pas réglé par le CD40 ; toutes sont accompagnées d'attestation de présence scolaire falsifiées (photocopie de cachet d'établissement, fausses signatures, etc.).* » Soit à peu près les mêmes méthodes que celles dénoncées dans l'Eure et en Seine-Maritime par un ancien chef d'agence en 2015, méthodes que Mediapart avait explicitées **dans son enquête**. La direction avait plaidé, à l'époque, pour l'erreur individuelle de son personnel administratif.

« *Nous avons reçu, pour la période 2014-2015, des arriérés de factures de Vortex en 2018, pour un montant d'environ 300 000 euros, explique le département des Landes. Nous avons refusé de nous acquitter de cette somme car nous avons déjà payé ces factures. Mais à cette occasion, nous avons vérifié les factures de l'époque et celles accompagnant les demandes d'arriérés, et nous avons effectivement constaté des différences.* »

La direction générale de la collectivité dit avoir découvert cette affaire avec notre appel. « *Nous n'avons jamais décaissé cet argent en 2018, ce qui explique sans doute que cette affaire soit passée sous nos écrans radars. Mais nous avons saisi notre cabinet d'avocats et s'il s'avère que s'il y a eu falsifications,*

ou que cela ait pu porter préjudice au département, nous ne manquerons pas d'en informer le parquet.

» Le département des Landes n'a pas renouvelé son contrat avec Vortex pour l'année scolaire actuelle, Vortex ayant refusé d'effectuer les circuits alloués, estimant que son financement ne lui permettrait pas de financer ses charges.

Pour le moment, jamais aucun département grugé n'a d'ailleurs jugé bon de déclencher un « article 40 », qui oblige le titulaire d'une autorité publique à dénoncer les crimes ou délits dont il a connaissance, même si certains ont néanmoins cessé de faire affaire avec Vortex, comme **le département de l'Indre (voir ici)**, ulcéré par les pratiques de surfacturation, ou celui du Rhône, sous la pression tenace de certains élus.

Interrogé sur cette bizarrerie, le directeur de l'assemblée des départements de France Pierre Monzani avance une explication : *« Le problème tient peut-être à la remontée d'informations : je suis chef de bureau, est-ce que je fais remonter à mon directeur général ? Il existe dans l'administration toute une série de parapluies ou de lâchetés qui font paravent. »*

Pierre Monzani plaide au passage l'ignorance pour son association d'élus : jamais elle n'avait entendu parler de Vortex avant notre appel. *« Ici, ce n'est pas un soviet suprême. Ensuite, que les difficultés financières auxquelles nos départements sont confrontés et que la logique financière conduisent à des choix qui ne sont pas proches de l'optimum, je vous l'accorde. En clair, je vais aller vers le hard discount parce que je n'ai pas les moyens de faire mieux. »*

Le ministère des transports, d'une certaine manière l'autorité de tutelle de l'entreprise Vortex, assure de son côté que l'entreprise est bel et bien sous surveillance. *« La situation de cette entreprise est suivie de très près par les services de l'État, et tout particulièrement par la Direccte compétente en matière de droit du travail [...], par le CIRI (comité interministériel de restructuration industrielle) pour ce qui concerne sa situation financière, explique le ministère, interrogé par Mediapart. Pour les transports, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement*

suit plus particulièrement la situation de cette société au regard des règles de capacité financière applicables dans le secteur du transport routier. »

Mais là encore, l'action est limitée : la somme des procédures civiles, devant la cour prud'homale par exemple, n'est *« pas de nature à empêcher l'inscription de Vortex sur le registre des transporteurs »*, rappelle le ministère. Or ces alertes ne sont pas nouvelles. En juin 2016, déjà, **le sénateur communiste Alain Bocquet interpelle le secrétariat d'État aux transports**, le socialiste Alain Vidalies. Il rappelait alors au gouvernement les résultats d'une expertise menée par Secafi, en 2015, et qui concluait pour les salariés à un défaut récurrent de visite médicale, l'absence de formations adéquates, des heures de travail non rémunérées... Le tout dans une entreprise bâtie sur *« le modèle économique en holding »*, alors même qu'elle vit de l'argent des départements.



La nouvelle application dédiée au transport collectif, lancée par la société Vortex Mobilité. © DR

Vortex n'a d'ailleurs pas dit son dernier mot : en août dernier, elle a créé trois nouvelles filiales, dédiées à des projets d'auto-partage, au **transport de passagers via des plateformes type Uber** autour de Montpellier, mais aussi afin de s'attaquer au marché du transport sanitaire, un vieux rêve qu'elle caresse depuis au moins 2015. Ainsi, dans **une interview donnée aux Échos**, le PDG Guilhem Sala annonce la couleur : *« Nous percevons une mutation du secteur un peu comme ce qu'a provoqué l'entrée d'Uber sur le marché des taxis [...] Le transport sanitaire coûte deux milliards d'euros par an. La convention avec la Sécurité sociale est renégociée l'an prochain. Nous sommes candidats. »*

À l'époque, seuls les taxis et les ambulanciers bénéficiaient d'une convention avec la Sécurité sociale, une chasse gardée qui aiguise de nombreux appétits. L'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron

a tout changé. L'actuelle ministre de la santé Agnès Buzyn a promis l'ouverture du marché à l'automne dernier, avant de suspendre momentanément sa réforme, **devant la forte mobilisation des ambulanciers**, en pleine séquence gilets jaunes.

« *Vortex va continuer sur le transport sanitaire, ils vont patienter, ils ont le temps... Parce qu'entre le moment où l'on entame une procédure judiciaire et la décision finale, il se passe des années*, se lamente Alain Gautier, licencié au forceps de Vortex en 2016 (il a fait appel et la procédure est toujours en cours), sous le coup d'un procès en diffamation, et **reconnu depuis pour son combat comme « lanceur d'alerte » par l'association Anticor**. *Dans ce domaine, certains jouent en respectant les règles, d'autres utilisent leurs poings. L'inspection du travail au siège à Montpellier doit dire stop et siffler la fin de partie.* »

En août 2017, la fédération transport CGT ainsi que le syndicat CGT Vortex ont porté plainte au pénal contre l'entreprise auprès du procureur de la République de Montpellier. Une information judiciaire a depuis été ouverte par le procureur, rassemblant les quatre procès-verbaux pour travail dissimulé transmis par l'inspection, ainsi que les motifs de délit d'entrave, abus de confiance, abus de bien social et blanchiment en bande organisée.

Depuis, la fédération CGT a désaffilié le syndicat CGT de Vortex, sur le motif qu'il ne respecterait pas les statuts de l'organisation de Montreuil, en syndiquant en même temps des salariés et des retraités et pour son refus de changer d'avocate, faisant fi des recommandations de la fédération. Cette dernière n'a pas souhaité répondre à nos questions sur ce sujet. Les ex-élus CGT de l'entreprise ont donc décidé de s'organiser de manière autonome. « *Il y a un tel turn over dans notre secteur, avec des salariés transférés d'une entreprise à l'autre, que nous voulons devenir un syndicat inter-entreprises, libre, de combat*, explique Alain Gautier. *Et ça ne plaît pas aux grosses organisations comme la CGT.* »

Nonchalance des institutions, méfiance des organisations syndicales, passivité des élus, les salariés de Vortex se vivent donc de plus en plus

comme les perdus du système. Patricia, dont les déboires avec Vortex ont été nombreux, souligne qu'elle a été reçue deux fois par l'inspection du travail, qui avait promis de mener un contrôle : « *Depuis, plus de nouvelles... Qui alors est en position de faire falloir la légalité de notre contrat de travail ? Qui nous défend, nous, les travailleurs ? Je trouve ça scandaleux.* » Guilhem Rayssac, qui doit justifier auprès de ses proches une bataille dont il ne tire aucun bénéfice, renchérit : « *On a affaire à des gens qui veulent faire du capitalisme avec l'argent public. Cette entreprise, c'est une vraie fabrique à gilets jaunes.* »

Boîte noire

L'astérisque (*) marque le fait que le prénom a été modifié.

Pour cette nouvelle enquête, j'ai interrogé plusieurs salariés et anciens salariés, des élus, ainsi que la direction de Vortex, qui n'a pas souhaité me répondre.

J'ai également sollicité le ministère du transport, du handicap, la Direction générale du travail, la Fédération nationale des transports de voyageurs (dont Vortex n'est plus membre), ainsi que le tribunal de grande instance de Montpellier.

J'ai également posé une série de questions au directeur de l'Assemblée des départements de France ainsi qu'au conseil départemental des Landes, qui m'a répondu par téléphone par la voie de son service communication. Je n'ai en revanche pas obtenu de réponse de la Fédération des transports CGT.

Pour voir nos questions et la réponse à la société Vortex, cliquez sur **l'onglet Prolonger**.

Prolonger

Réponse de la société Vortex à nos questions envoyées deux semaines avant la parution de cet article, le 7 mars 2019.

« Nous ne souhaitons formuler aucune réponse à vos questions, toutes très orientées et qui ne relèvent pas d'une enquête journalistique objective. La plupart des thèmes que vous souhaitez évoquer à nouveau ont tous été traités lors de votre première publication, sans que vous n'accordiez le nécessaire équilibre des positions entre les parties.

Nous nous réservons en revanche le droit d'user de tous les moyens autorisés pour défendre l'entreprise dans le cas où l'article que vous publierez contiendrait des assertions fausses ou diffamatoires et nous formons toutes réserves sur les conséquences que pourrait entraîner la publication d'un article qui ignorerait toutes les précisions et éléments d'explication que vous avons déjà fait parvenir."

Nos questions envoyées par mail.

Selon le ministère du transport, des procédures pénales déclenchés par des agents de l'inspection sont en cours d'instruction suite aux 8 PV établis par l'inspection. Confirmez vous cette information, et pourquoi les faits soulignés par plusieurs inspections n'ont pas été corrigés en amont ?

En 2018, le conseil départemental des Landes vous a envoyé un courrier vous prévenant que les arriérés de facture contractés par le département ne seront pas honorés puisque les attestations fournies par votre société ont été, selon ce courrier, « falsifiées ». Cela avait déjà été le cas pour les départements de Seine-Maritime et de l'Eure. Vous plaidez à l'époque pour « l'initiative individuelle », pourquoi ce procédé a t'il été reproduit plusieurs années après et dans un autre département ? Pourquoi ne plus assurer les circuits dans ce département, au prétexte que cela ne couvre pas les charges de votre entreprise, et que sont devenus les chauffeurs en charge de ces circuits ?

Plus généralement, les procédures aux prud'hommes se sont poursuivies, 135 procédures sont en cours, en première et deuxième instance. Le 5 janvier 2018, il y a eu encore 16 condamnations de Vortex pour travail dissimulé. Le 30 novembre 2018, la Cour d'appel d'Aix en Provence a aussi condamné Vortex pour travail dissimulé et autres éléments, en parlant de manquement grave et répétés et d'intention frauduleuse de l'employeur de dissimuler le nombre d'heures de travail accomplies. Comment expliquez vous un tel empilement des procédures à votre rencontre ?

Selon le ministère du transport, des procédures pénales déclenchés par des agents de l'inspection sont en cours d'instruction suite aux 8 PV établis par l'inspection.

Confirmez-vous cette information, et pourquoi les faits soulignés par plusieurs inspections n'ont pas été corrigés ?

D'après le rapport comptable 2017, les sommes provisionnées par votre entreprise concernant des litiges prud'homaux s'élève en 2017 à 908 000 euros, le double de l'année passée. Comment expliquer un tel bond ?

Vous n'avez pas exécuté les décisions de justice concernant le paiement de la demi-heure par jour non versée à vos salariés (malgré un jugement qui vous donne tort sur cette question). Pourquoi ?

Un 8^e PV a été dressé à votre endroit par l'inspection du travail et il porte à nouveau sur le défaut de livret individuel de conducteur. Pourquoi tous vos salariés n'en sont pas équipés ? Quel est le système actuel de décompte et de contrôle du temps de travail utilisé chez Vortex ?

Pour les salariés Vortex qui remplissent des feuilles de route, payez-vous le timbre leur permettant de renvoyer ces fiches pour contrôle par vos services ?

Plusieurs salariés se plaignent (c'est effectivement visible sur leurs fiches de paye) que leur nombre d'heures de travail ne correspond pas au nombre d'heures attribuées sur leur contrat de travail, et qu'en conséquence vous ne les payez pas au niveau du nombre d'heures négociées dans le cadre de ce même contrat, ce qui est illégal et s'apparente à du travail à la tâche. Confirmez vous cette information et comment l'expliquez vous ?

Plusieurs salariés se plaignent aussi du processus de régularisation du nombre d'heures effectuées, réalisé parfois des mois après, ou en fin d'année. Pourquoi ne pas payer mois après mois les heures exactes de travail ?

Au moins dans un cas, celui de madame Masia Kanku, ex-salariée Vortex de région parisienne, les cotisations salariales n'ont pas été versées à l'Ursaff, ce qui empêche aujourd'hui cette personne de bénéficier d'un agrément de chauffeur VTC. Comment expliquer une telle situation ? Pourquoi ne pas intervenir auprès de la préfecture pour régler sa situation ?

L'unité économique et sociale des sociétés Vortex a été reconnue par la justice : pourquoi ne pas mettre en place les instances de représentations du personnel obligatoires, et pourquoi ne toujours pas communiquer aux délégués du personnel une adresse ou un quelconque moyen de joindre les salariés, ce qui constitue une entrave au regard du droit du travail ?

Vous réalisez également du transport d'enfants vers des IME. Il ne s'agit donc pas de transport scolaire. Pourtant, vous appliquez à certains chauffeurs vers les IME le coefficient du transport scolaire, comme

la possibilité de travailler moins de 24 heures par semaine (moins d'un mi temps légal). Comment expliquez vous ce choix ?

Pourquoi n'êtes vous plus membre de la FNTV ?

Vous envisagez selon la presse de vous positionner sur le transport sanitaire, quelles seront les conséquences pour Vortex de la suspension de l'article 80 qui a révisait son mode de financement ? Est ce toujours un axe stratégique pour Vortex ? Par ailleurs, envisagez vous toujours de vous lancer dans l'auto-partage ?

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.