

ENTRE LES ÉTAGES

Clément Chauveau

raconter la vie

La formation, le métier et le licenciement d'un technicien d'ascenseur.

[Témoignage recueilli par Pauline Miel.]

J'ai toujours été un peu en marge à l'école, pas vraiment brillant – la seule matière où je m'épanouissais, c'était la « techno » : l'électronique, les ordinateurs, comprendre comment tout ça fonctionnait, ça me plaisait. Arrivé en 2nde technologique, j'ai préféré l'électrotechnique à la mécanique.

Après un redoublement en 1^{ère}, et mon bac obtenu avec un 10 tout rond au rattrapage, j'ai débarqué en BTS électrotechnique. J'ai appris comment fonctionnaient les moteurs, comment programmer des grosses machines. Tout ça s'obstinait cependant à rester un peu flou, malgré la pratique. Dépassé, j'ai décidé de tout plaquer et – en suivant les conseils de mes parents – de m'intéresser aux formations proposées par l'Armée. Jusque-là, je n'avais, comme seule expérience du monde du travail, que le stage de découverte de 3^{ème} – que j'avais effectué dans une boutique de jeux vidéos –, et quelques heures sur les marchés, à tenir la caisse de l'étal de mon père, qui est boucher.

À 20 ans et tout juste armé du bac, je découvre – dans le cadre d'un stage dans une société d'ascenseurs – un milieu très masculin et un métier solitaire. Je me déplace seul, avale des kilomètres et pourtant, il m'arrive de ne croiser personne de la journée. L'essentiel de mon travail se fait en intérieur, devant un ascenseur. Suite à mon stage, on me propose une formation d'un an dans la société. Dans ce cadre, je passe 3 semaines sur le terrain à observer un dépanneur d'ascenseur et enchaîne avec une semaine de théorie à échanger avec d'autres apprentis. Le service dans lequel je travaille est la vitrine de la société. Les dépanneurs utilisent un matériel sophistiqué, sont aussi expérimentés et sérieux que leurs clients sont exigeants. Ils prennent le temps de m'expliquer leurs techniques, d'insister sur les détails. En discutant avec les autres apprentis, je me rends compte qu'ils n'ont pas tous la même chance. Après un an, j'ai mon diplôme et suis pris en CDI. J'intègre une équipe standard, change de chef et dois retrouver une tournée dite « école » pendant un an – ce sera à l'aéroport de Roissy. En attendant mon accréditation – indispensable pour ce secteur –, on me

donne une caisse à outils, un vieux Ford courrier et on me demande d'aller « lever des réserves ».

Le travail d'un dépanneur est segmenté : d'un côté les pannes, aléatoires, et de l'autre les visites de contrôle, à réaliser tous les mois sur une centaine d'appareils. Ces dernières permettent de vérifier les dispositifs de sécurité des ascenseurs et d'anticiper les éventuels problèmes mécaniques. Les contrôles, très encadrés, ont lieu tous les 5 ans et sont effectués par des sociétés privées qui éditent des comptes-rendus interminables destinés aux techniciens. Celui qui nous intéresse ici concerne une vingtaine d'appareils à Villiers-le-Bel. C'est au moment des émeutes dans les banlieues. Après avoir passé un an d'apprentissage dans les palaces 5 étoiles et sièges sociaux de sociétés importantes, je me retrouve au milieu des voitures calcinées, au pied des barres HLM. J'y découvre des ascenseurs dans un piteux état : les indicateurs sont souvent défoncés, les boutons brûlés au briquet, les serrures recouvertes d'urine, les fosses remplies de déchets, préservatifs usagés, seringues etc. J'ai entendu pas mal d'histoires de collègues qui ont eu des problèmes dans certaines cités, alors quand je découvre la ville, je prends peur. Au final, tout se passe bien. Je me rends compte que le regard des gens est toujours un peu le même, que ce soit au Georges V, au Park Hyatt, à la Défense ou à Villiers-le-Bel – j'ai l'impression que mon bleu de travail me permet de passer inaperçu, personne ne me connaît mais si je suis là c'est que je dois faire un truc particulier et utile. On m'adresse rarement la parole.

Le travail est routinier, le secteur loin de chez moi. Je me nourris essentiellement de burgers ou de sandwiches achetés au PMU du coin. Les cafés solubles sont dégueulasses. Au bout de deux mois, je commence à être un peu démotivé. Quand je ne rédige pas de rapport, je dois aller faire des visites que des collègues n'ont pas le temps de réaliser. Au bout de trois mois, je décide d'aller voir mon ancien chef. J'apprends que mon dossier d'accréditation n'a toujours pas été envoyé...

Deux semaines après, je suis envoyé à Roissy. Je trépigne d'impatience, j'ai hâte de travailler sur des pannes. Sur le site, nous sommes 3 pour 60 appareils, avec un dépanneur confirmé et un autre d'une trentaine d'années qui sort d'une formation AFPA. Les mecs sont vraiment sympas, on a un petit local pour stocker les pièces, un bureau et une pièce avec un frigo et un

microondes. Je passe ma formation ADP. C'est un aéroport et comme certains de mes appareils sont sous douane, j'ai un badge avec mes empreintes digitales.

L'endroit est assez fascinant, c'est une véritable fourmilière, il y a des gens en bleu partout. Les journées sont beaucoup plus routinières, tous les matins je prends ma voiture pour aller à l'aéroport, je passe la sécurité, vais au parking des sociétés, fonce au local pour pointer, récupérer mon talkie, le bipper pour signaler ma présence au central. Le matin, on prend le café, à la cool – il n'y a pas trop de pannes –, on se dispatche les entretiens. On évite d'en faire trop dans la journée, pour être occupé tout le mois. Après le déjeuner, on fait la sieste. Les jours sans panne, on s'ennuie ferme et de temps en temps, sans raison particulière, c'est la course. C'est souvent de la casse. Alors on se bagarre pour être dessus, pour ne pas perdre la main. Ma méthodologie, mes automatismes ne sont pas solides, je ne progresse pas.

Je demande à changer de secteur. Bobigny est libre. On ne trouve personne, mais mon chef pense que je ne ferai pas l'affaire. Super motivé et déterminé à quitter Roissy, j'arrive à le convaincre. On tente de m'en dissuader, mais j'y vais. Au bout d'un mois je suis noyé : trop de pannes, de niveaux, de casse... Je me lève très tôt le matin et rentre tard le soir, travaille le week-end et ai beaucoup de mal à accepter mes lacunes. Je sais réparer un ascenseur théoriquement, mais en pratique, c'est différent. Je reçois peu d'aide et de soutien de mon chef et de mes collègues, lassés par la routine des vandalismes. Leurs interventions sont très rapides et superficielles. Les appareils sont saccagés, stagnant dans les fluides et dans le temps.

Sur le terrain, je ne me démotive pas. Avec l'expérience, je finirai par mieux appréhender mes appareils, à progresser, à avancer.

Un matin, je reçois un appel pour une panne. L'ascenseur fonctionne. Une dame avec une poussette veut l'utiliser pour monter, mais la porte de l'appareil reste ouverte. Entre le palier et la cabine, j'essaie de voir mon opérateur dans la gaine, je tire légèrement sur les portes – ce doit être les fins de courses –, je pense que je peux le faire repartir pour travailler entre deux niveaux. Je n'ai aucune envie de me repayer 17 étages à pied – je dois être à 40 étages par jour. D'un coup, je sens mon genou droit fléchir. Mon bassin monte d'un côté. J'ai l'impression que l'ascenseur est en train de monter, mais c'est mécaniquement impossible, car les portes sont ouvertes. Par réflexe, je saute dans la cabine. En effet, l'ascenseur est en train de

monter. J'entends mes leviers de serrure cogner la came, je fléchis les jambes en espérant taper la fin de course. La cabine s'arrête entre deux niveaux, je suis bloqué. J'appelle mon binôme, je tremble, il a beaucoup de mal à me croire, me rassure : il arrive au plus vite pour me sortir de là.

On vérifie que toutes les palières soient bien fermées et on teste. Il n'arrive pas à croire, non plus, que l'ascenseur puisse fonctionner avec la porte ouverte. Celui-ci est contrôlé par une manœuvre : la partie commande enregistre les étages, dessert les niveaux, ouvre et ferme ses portes. Ce sont des cycles, ceux-ci ne peuvent se réaliser sans un certain nombre d'informations, des contacts électriques permettent de savoir si les portes sont ouvertes et si les organes de sécurité fonctionnent. Il me demande si j'ai shunté une sécurité, je lui explique que non, il peut vérifier. Perplexe, mon chef missionne un assistant technique qui se rend sur place et vérifie la chaîne de sécurité, la manœuvre et constate que les portes sont ouvertes et que 110V au lieu de 220V rentrent dans la manœuvre. Il vérifie le pendentif – c'est une très grande nappe de câbles électrique qui relie la cabine à la manœuvre –, visuellement tout va bien, rien n'est abîmé, il est impossible de voir l'intérieur de celle-ci mais une partie du problème pourrait se situer sur cette nappe. Dans le doute, il remplacera tous les câbles transitant les informations électriques à la machinerie.

Je repense à la dame avec la poussette, à deux minutes près ça aurait pu lui arriver à elle. Ça me bouleverse. J'en perds le sommeil. Quelques temps après, je finis chez mon médecin, en pleurs, à raconter mes histoires dans le désordre.

À mon retour, je suis réintégré chez les spéciaux. On m'assigne un nouveau secteur. Mon nouveau chef me fait sentir que je n'ai rien faire ici et que je prends la place d'un technicien plus expérimenté. Je file ma démission.

Mon ancien chef me donne le contact d'un mec dans une entreprise, plus « humaine ». Deux semaines plus tard, je signe mon contrat dans un café à Montreuil.

L'équipe est restreinte – une petite dizaine de techniciens –, et les secteurs sont vastes. Je navigue entre le 7e arrondissement de Paris et Fontainebleau, en passant par Fontenay-sous-Bois. J'aime bien la voiture, et les changements d'ambiance qu'elle permet. Mon nouveau salaire, plus conséquent, me permet d'obtenir un prêt pour acheter mon premier

appartement et enfin partir de chez mes parents. C'est vraiment un nouveau départ, je suis à bloc. Je travaille beaucoup, apprends, peaufine ma méthode et progresse sur des appareils plus vieux que moi, comme de très récents. Petit à petit, je m'intègre à l'équipe, on me fait confiance, je prends de plus en plus d'astreintes, on commence à m'assigner des stagiaires, j'essaie de transmettre au mieux tout ce que j'ai appris. Au fil des années, la boîte prend de l'ampleur, les secteurs se rapetissent, les collègues deviennent des copains et les primes augmentent.

J'obtiens le secteur près de chez moi. Il n'est pas évident. Ça tombe bien, je veux continuer à progresser, pour passer assistant technique ou chef d'équipe.

Au sein de l'entreprise cependant, les économies commencent à se faire sentir. Les chaussures de sécurité, la rémunération des heures supplémentaires, etc. On nous reproche beaucoup mais on nous donne peu de moyens pour travailler. Certains se démotivent.

Depuis quelques années, les grosses sociétés d'ascenseurs accusent une sérieuse perte de bénéfices. À cause de petites entreprises comme la nôtre ? La crise ? La diminution du nombre de chantiers pour la mise en conformité des appareils ? Sûrement un peu de tout ça. Les primes sont supprimées, les organisations internes restructurées, les techniciens débordés et pistés à l'aide de la géolocalisation. Chez nous, c'est pareil. On tente de se mobiliser, de monter un piquet de grève. Ça capote. Malgré une augmentation significative de notre chiffre d'affaires, nos conditions de travail se dégradent et le dialogue avec la hiérarchie est rompu. L'ambiance est morose, les interventions moins rigoureuses. Remonté, le patron déchire les feuilles d'arrêts maladies, va jusqu'à refuser un congé paternité à un mec qui a eu un enfant mort-né. On est obligé de récupérer des textes de lois sur Internet pour lui faire entendre raison. Des clans naissent, le patron réorganise les secteurs, isole les mécontents. Ceux qui avaient un secteur proche de chez eux se retrouvent sur un secteur éloigné et les dépanneurs qui faisaient le dos rond restent à leur place.

Je sature. Mon médecin me fait arrêter. Après deux semaines d'arrêt, je retourne à la société où on m'explique que je suis mis à pied et que je risque d'être licencié. Je décide d'aller voir un syndicat, j'explique ma situation, je me rends compte que j'aurais dû faire ça bien avant, pour tous nos petits

combats, qu'il y a beaucoup d'irrégularités. On fait le point avec l'avocat : mon licenciement n'est pas justifié.

À la réunion, nous sommes cinq, trois m'expliquent les raisons de mon licenciement. J'exprime mon désaccord. Le ton monte. Mon représentant syndical, prend le relais. Il parle lentement, détaille point par point les raisons pour lesquelles mon licenciement est abusif. Le ton redescend, on se laisse le temps de la réflexion.

Une semaine après, on m'informe que je suis licencié.