

LA FONCTION DU TAXI DANS
L' AGGLOMERATION LYONNAISE :

Etude exploratoire et
essai d'analyse

cresal

CENTRE DE RECHERCHES ET D'ÉTUDES
SOCIOLOGIQUES APPLIQUÉES DE LA LOIRE

6, PLACE DE L'HOTEL DE VILLE ● 42 - SAINT-ÉTIENNE ● TÉL. : (77) 32.82.87

CDAT
2417

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

Secrétariat d'Etat aux Transports

Service des Affaires Economiques et Internationales

Mission de la Recherche

Département Economie Appliquée

LA FONCTION DU TAXI DANS
L'AGGLOMERATION LYONNAISE :

Etude exploratoire et
essai d'analyse

par :

Philippe LANEVRIE

avec la participation de :

Denis DELATOUR
André GARNIER

C.R.E.S.A.L.
Novembre 1974

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>PREAMBULE</u> : Un champ de recherche peu exploré	<u>1</u>
<u>PREMIERE PARTIE</u> : POSITION DU PROBLEME	<u>4</u>
<u>DEUXIEME PARTIE</u> : LE TAXI DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE : ETUDE EXPLORATOIRE	<u>11</u>
1/ <u>Introduction méthodologique</u>	11
1.1. Choix du terrain	11
1.2. Eléments de méthode	12
2/ <u>Mise en place des données générales et situation du taxi dans l'agglomération lyonnaise</u>	16
2.1. Le cadre législatif et réglementaire	16
2.2. Données quantitatives et structures de la profession	21
2.3. Historique sommaire de l'évolution de la fonction	29
2.4. Le rôle du taxi dans l'agglomération : première observation	36
<u>TROISIEME PARTIE</u> : TENTATIVE D'ANALYSE A PARTIR DU CAS LYONNAIS	<u>46</u>
3.1. Le jeu réciproque des différents acteurs ..	46
3.2. Les conditions actuelles de production du service-taxi	52
3.3. Hypothèses d'évolution de la fonction du taxi	56
<u>CONCLUSION</u>	<u>62</u>

ANNEXE I : Textes législatifs

ANNEXE II : Le problème de la transmissibilité des autorisations
administratives

ANNEXE III : Origines socio-professionnelles des conducteurs.-
Revenus des conducteurs : méthode de calcul.-
Revenus des loueurs.

P R E A M B U L E

Un champ de recherche peu exploré

1. Que l'on s'attache à l'étude de l'évolution passée et actuelle de la fonction du taxi dans la ville, ou que l'on considère le rôle spécifique qu'il joue actuellement ou qu'il pourrait être amené à jouer - par exemple dans le cadre des villes nouvelles, ou encore dans l'hypothèse d'un réexamen des conditions de circulation et de transport en milieu urbain - on est frappé par le peu d'intérêt que les planificateurs français paraissent avoir, jusqu'à présent, accordé au taxi, qui est souvent oublié au milieu des vastes problèmes d'arbitrage entre voiture individuelle et transports en commun.

La fonction du taxi apparaît en effet à la fois trop "marginale" et trop ambiguë pour avoir jusqu'ici, dans notre pays du moins, attiré l'attention des services responsables - à quelque titre que ce soit - de l'organisation des transports urbains.

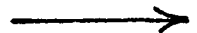
Pour s'en convaincre, il n'est que de considérer la place infime ou inexistante accordée au taxi dans les études relatives aux transports urbains, qu'elles soient menées au niveau théorique et global par les chercheurs et les organismes spécialisés, ou bien, plus concrètement, par les G.E.P. des Directions départementales de l'Equipement par exemple. Ce désintérêt apparaît clairement à travers les publications spécialisées : des trois "Cahiers de l'I.A.U.R.P." consacrés à ce jour aux transports urbains (1), un seul, celui de 1969, fait une part au taxi dans les statistiques d'utilisation des transports, et ne fait pratiquement pas de commentaires sur son rôle. La livraison relativement récente de la revue "Urbanisme" consacrée au sujet "Transports et Urbanisme" (n° 134-135, février 1973), passe en revue à peu près tous les modes de transport urbains présents ou possibles - à l'exception du taxi....

Tout se passe comme si les planificateurs, les urbanistes, les spécialistes des transports urbains, prisonniers d'un système qu'ils ont pourtant contribué à créer, et dont les inconvénients et nuisances apparaissent de plus en plus dirimants, pratiquaient une sorte de "fuite en avant" en mettant l'accent sur d'éventuels modes de transport nouveaux, mais négligeaient volontairement ou non d'analyser les conditions et les facteurs de succès ou d'échec du développement du taxi dans la ville.

(1) Volumes n° 4-5, 1966; n° 17-18, 1969; n° 26, 1972.

2. On retrouve une attitude fondamentalement similaire de la part des collectivités publiques intéressées. A notre connaissance, aucune municipalité, aucune agence d'agglomération n'a jusqu'ici proposé ou appliqué de plan cohérent destiné à définir clairement la fonction du taxi dans la desserte d'un centre urbain par exemple, ou bien dans celle des grands ensembles ou des quartiers nouveaux. La mise en oeuvre d'une politique tendant à privilégier le taxi, par exemple, supposerait qu'on envisage cette politique comme un tout : il ne suffirait pas en effet d'ajouter çà et là quelques stations de taxis pour ôter à cette fonction son caractère marginal, ni même de pratiquer certaines expériences limitées - si intéressantes soient-elles - de substitution très partielle du taxi au transport en commun, comme cela a été tenté à Besançon depuis le début de l'été 1974. Le problème comporte à l'évidence plusieurs composantes : du point de vue des usagers, un élément de coût (qui suppose l'étude d'une tarification appropriée), un élément relatif à la facilité de trouver un taxi (multiplication des stations, des bornes d'appel téléphonique, des centraux de radio-taxi.... et des véhicules), un élément de rapidité (supposant soit la multiplication des couloirs réservés, soit l'attribution d'une priorité au taxi sur les véhicules individuels), enfin un élément de diffusion de l'information auprès du public. Du point de vue des pouvoirs publics, le problème ne peut également être résolu qu'au terme de modifications parfois très profondes et très complexes des relations entre le pouvoir (municipal ou préfectoral) et la profession.

3. Bien entendu, il serait présomptueux de notre part d'imaginer qu'il suffit de poser et d'approfondir ce type de problèmes pour ouvrir la voie à des solutions concrètes. Il reste cependant que les efforts, les tentatives, les études particulières destinés à "débloquer" la fonction du taxi dans la ville apparaissent singulièrement rares. Est-ce la cause ou la conséquence du fait que l'utilisation du taxi par les usagers ne représente que 1 % environ des déplacements, quel qu'en soit le motif, dans les grandes villes françaises (1,1 % en 1969 dans la région parisienne selon l'I.A.U.R.P.), et 3 à 5 % du trafic des transports en commun ? Faut-il n'y voir qu'un simple manque d'imagination et/ou de moyens, ou bien s'agit-il d'une logique liée à la socio-économie des transports urbains et à leur dynamique d'évolution dans le type de société que nous connaissons ? La réponse à cette question ne pourra sans doute être que très partiellement fournie par notre étude : elle est pourtant d'un intérêt fondamental, nous semble-t-il, et on ne peut guère éviter d'y faire dès maintenant allusion.



4. Toutefois, ce qui précède ne doit pas faire oublier que les événements liés à la crise des produits énergétiques ont amené depuis un an environ les pouvoirs publics et les collectivités responsables à accélérer le réexamen des conditions de la circulation urbaine, et plus spécialement la place respective à accorder aux différentes composantes de la circulation en ville. En particulier la remise en question de l'hégémonie de la voiture particulière a commencé à se traduire concrètement par des mesures restrictives significatives d'un début d'inversion du processus d'adaptation de la ville à la voiture individuelle. En effet, les mesures contraignantes qui avaient été adoptées à PARIS et dans les grandes villes françaises jusqu'en 1973 (zones bleues, stationnement payant et/ou réglementé dans les quartiers centraux, etc.) avaient surtout pour but de répartir la pénurie de l'espace de circulation. Mais on ne saurait en dire autant de l'arrêt des travaux de création de la voie express rive gauche à PARIS, ni de la multiplication des couloirs de circulation réservés aux transports en commun (et secondairement aux taxis) par exemple. Très récemment encore le colloque des maires de France (10 et 11 octobre 1974 à TOULOUSE) sur la politique des transports urbains paraît également significatif de cette évolution - même si les problèmes relatifs à la place et au rôle du taxi dans la circulation urbaine n'y ont guère été abordés.

5. C'est dans ce contexte général que la Mission de la Recherche (Secrétariat Scientifique de l'A.T.P. Socio-économie des Transports) et le D.E.A. du Service des Affaires Economiques et Internationales, dans le cadre de son travail sur la place des véhicules individuels dans le transport des personnes, ont bien voulu prendre en considération et co-financer la présente étude, estimant avec nous qu'il n'était effectivement pas sans intérêt d'aborder, ne serait-ce - dans un premier temps du moins - qu'à travers une étude de cas, les questions relatives à la place du taxi dans ce qu'il est convenu d'appeler le "système" de transports urbains, au rôle spécifique du taxi dans la ville, au jeu réciproque des différents acteurs et intervenants (pouvoirs publics et municipaux, entrepreneurs, syndicats de chauffeurs de taxi, usagers), deux conditions d'exercice de la profession, bref aux conditions de production du service-taxi et aux facteurs d'évolution ou au contraire de blocage du développement de cette fonction.

C'est ce que nous avons tenté de faire dans le courant du printemps et de l'été 1974, en essayant d'analyser les différentes composantes de ces problèmes sur un cas précis, celui de l'agglomération lyonnaise.

PREMIERE PARTIE

POSITION DU PROBLEME

1. Nous avons essayé de donner à notre recherche deux axes préférentiels. D'une part, à travers l'étude d'un cas concret sur le choix duquel nous reviendrons ultérieurement, il s'agira pour nous de tenter d'analyser les rapports qui existent entre les trois groupes d'acteurs concernés : la profession, les agents de la décision en matière de transports urbains, les usagers. Cette analyse prendrait essentiellement la forme d'une étude des stratégies réciproques des deux premiers groupes d'acteurs (la profession et les agents de la décision), le comportement des usagers vis-à-vis du taxi pouvant être considéré dans une certaine mesure comme la résultante de ces stratégies réciproques, dans le cadre des conditions plus générales (urbanisme, circulation...): c'est du moins une hypothèse qu'il nous faudra tenter de vérifier.

D'autre part, il sera nécessaire de rechercher quel "créneau" occupe actuellement le taxi entre les transports en commun et la voiture individuelle, c'est-à-dire pourquoi, comment, dans quelles circonstances, en fonction de quelle demande le service rendu par le taxi se substitue à celui que peuvent rendre les deux modes dominants de transport urbain, ou se définit par rapport à lui. En d'autres termes, il s'agira pour nous d'essayer de déterminer quel est le rôle spécifique du taxi dans l'ensemble des composantes du service-transport en milieu urbain.

Les deux types d'approche que nous venons de décrire brièvement apparaissent comme complémentaires. En effet, le rôle spécifique du taxi dans la ville dépend non seulement de la nature du service rendu et des caractéristiques propres à l'exercice de la fonction de taxi, considérée isolément, mais aussi de la stratégie des entreprises et des pouvoirs publics en matière de circulation urbaine en général et de taxis en particulier.

En outre, dans l'une et l'autre des deux approches précitées, nous ne nous limiterons pas à une étude statistique de la situation actuelle, mais nous essaierons, dans la mesure du possible, de rechercher sa dynamique, c'est-à-dire les conditions socio-économiques et réglementaires qui ont abouti à la situation de fait que nous pouvons actuellement constater, et les potentialités d'évolution que recèle cette situation : ce qui nous amènera évidemment à replacer dans un contexte plus général l'approche relative aux conditions de production du service du taxi.

2. Au niveau des acteurs concernés, les deux principaux groupes d'intervenants que nous avons cités sont loin de se présenter de façon homogène. A l'intérieur de la profession, les compagnies propriétaires de taxis, les entrepreneurs privés, les chauffeurs "saliés", les artisans indépendants (et leurs syndicats respectifs) ont des intérêts et par conséquent des politiques qui peuvent diverger notablement, voire s'opposer. Chez les agents de la décision, l'on pourra constater également des stratégies ou des comportements différents révélateurs d'intérêts divergents, notamment entre représentants des administrations centrales et des collectivités locales.

2.1. La profession est actuellement divisée en différents types d'entreprises qui eux-mêmes déterminent la formation de groupes socio-professionnels dont les intérêts sont parfois complémentaires, mais souvent contradictoires.

Les entreprises propriétaires de flottes de taxis pratiquent une certaine politique qui est à la fois fonction de la nature du capital investi, des conditions de rentabilisation de ce capital, et du type de rapports qu'elles entretiennent avec d'une part les pouvoirs publics, d'autre part leur propre personnel. Or, les conditions de rentabilisation du capital étant elles-mêmes fonction d'un certain nombre de facteurs parmi lesquels les plus importants paraissent bien être les conditions de circulation et la politique adoptée par les agents de la décision en matière de transports urbains, la stratégie des entreprises est elle aussi sujette à des fluctuations. Elle s'oriente actuellement, semble-t-il, vers un certain retrait pour cause de rentabilité insuffisante, soit que les compagnies (à Paris surtout) pratiquent l'actionariat en vendant à leurs propres salariés des actions de la société dont la valeur correspond à la valeur vénale des autorisations administratives qu'elles détiennent, soit qu'elles s'orientent vers le forfait ou vers une certaine forme de "leasing" : elles tendent ainsi à réduire leur rôle spécifique à celui de garagistes prestataires de service. Quant aux capitaux ainsi dégagés ou récupérés, ils sont réinvestis dans d'autres secteurs de l'économie où la rentabilité est meilleure (par exemple la location de voitures sans chauffeurs.... voire l'immobilier !).

Parmi les chauffeurs de taxi, on distingue deux catégories principales : les "saliés" des entreprises (qui selon les cas sont de véritables salariés ou de simples "locataires de choses"), et les artisans. La situation des premiers tend à s'aggraver en raison de la dégradation de leurs conditions de travail et de la faiblesse de leurs revenus, en liaison directe avec l'aggravation des conditions de circulation dans les grandes villes. Pour cette raison, et aussi consécutivement à la politique de "retrait" pratiquée par les entreprises, il semble que leur nombre ait tendance à décroître.

En revanche, le nombre des artisans indépendants, individuels ou groupés en G.I.E. par exemple, est symétriquement en progression. Ce retour relatif vers l'artisanat, dont l'image est associée à la notion d'indépendance vis-à-vis d'un employeur, renvoie à l'étude des conditions de cohabitation, à l'intérieur d'une même profession s'exerçant dans un même cadre physique (l'espace urbain), de deux catégories sociales dont l'une est à rapprocher statutairement de l'employé d'une entreprise (avec d'importantes nuances que nous détaillerons ultérieurement), tandis que l'autre s'apparente au groupe socio-professionnel des artisans et petits commerçants. Mais il renvoie aussi à l'examen des conditions dans lesquelles une branche particulière des services rendus au public peut voir se développer l'artisanat et reculer l'entreprise capitaliste, dans un sens qui peut apparaître à contre-courant du processus général de concentration qui caractérise l'évolution des structures de l'appareil productif dans les pays d'économie libérale.

Les chauffeurs de taxi indépendants et les "salariés" ont en commun un certain nombre de revendications portant sur les conditions concrètes d'exercice de la profession (conditions de circulation, sécurité, etc.); mais ils s'opposent entre eux à deux niveaux : d'abord parce que "salariés" et artisans forment deux catégories concurrentes, et que le développement éventuel des uns s'effectue nécessairement au détriment des autres, dans la situation actuelle de stagnation ou de récession de la fonction; ensuite parce qu'ils constituent deux catégories sociales ayant des intérêts différents et porteuses d'idéologies divergentes : ce n'est pas un hasard si les syndicats ouvriers (C.G.T. et dans une moindre mesure C.F.D.T. et C.F.T.C.) sont bien implantés chez les chauffeurs "salariés", alors que le OIUNATI tend à investir le groupe des indépendants.

2.2. Les agents de la décision en matière de transports urbains ont, semble-t-il, tendance à considérer les professionnels du taxi dans leur ensemble comme s'il s'agissait d'une catégorie particulière d'artisans et de commerçants, et non pas comme des gestionnaires d'un moyen de transport qui occuperait une "plage" bien définie entre les transports en commun et la voiture individuelle, plage qui serait prise en compte dans l'élaboration d'une politique de transports et de circulation dans la ville.

Il s'agit là d'une hypothèse qui demande à être vérifiée et peut-être nuancée. Elle s'appuie cependant sur un certain nombre de constatations que nous résumerons comme suit.

Cette attitude des agents de décision à l'égard de la fonction de taxi se manifeste par une réglementation squelettique au niveau national, hétérogène et très confuse au niveau local - ce qui déjà, en soi,

n'est pas favorable à un développement de la profession (1). Mais ce qui est plus grave peut-être, c'est que certains aspects réglementaires qui, eux, sont plus précis - notamment au niveau de la fiscalité et du refus de la part du Ministère de l'Economie et des Finances d'accorder aux taxis une détaxe sur le carburant - conduisent très directement, en raison de leur incidence sur les tarifs, à un affaiblissement de la fonction du taxi dans la ville (2). Il est d'ailleurs significatif que la tutelle exercée sur la profession par le ministère de l'Economie et des Finances apparaisse bien plus contraignante que l'action exercée dans le domaine des taxis par les services de l'Intérieur, de l'Equipement ou des Transports : et lorsqu'un conflit éclate en région parisienne, c'est tout naturellement vers le ministère des Finances que se portent les chauffeurs de taxi grévistes ou protestataires.

(1) *L'une des conséquences de la complexité de la réglementation se traduit très directement au niveau de l'utilisateur par la méconnaissance de ses droits. Alors que le conducteur d'un véhicule individuel comme l'utilisateur des transports en commun connaissent bien les règlements qui régissent l'utilisation de son mode de transport, le passager d'un taxi est bien souvent désorienté devant le comportement du chauffeur alors même que celui-ci, dans la plupart des cas du moins, ne sort pas du cadre réglementaire en vigueur. Qu'il s'agisse des modalités de prise en charge (pouvant aller jusqu'au refus d'effectuer une course pour des raisons géographiques ou d'horaires) ou des tarifs pratiqués, l'utilisateur, en raison même de la complexité d'une réglementation dont au surplus il n'est nullement informé, développe une attitude de méfiance qui contribue à la marginalisation de la fonction de taxi.*

(2) *Une récente et timide mesure en sens inverse a cependant été prise par le ministre de l'Intérieur : la baisse du taux de T.V.A. appliquée en juin 1974 aux transports en commun a été étendue aux taxis. Faut-il y voir un signe de ce début d'inversion des priorités en matière de circulation urbaine auquel nous faisons allusion dans notre préambule ?*

Les autorités ministérielles et préfectorales compétentes en matière d'urbanisme et de circulation urbaine ne paraissent donc pas mener une politique tendant à définir concrètement le statut du taxi par rapport aux autres moyens de transport urbain; des conflits de compétences ou d'intérêt avec les collectivités locales peuvent également se manifester. Ce facteur contribue dans une proportion indéfinissable mais certainement non négligeable à faire baisser sensiblement le nombre moyen des courses effectuées quotidiennement par un taxi (à PARIS : 35 vers 1958, 17 en 1973, soit une diminution de moitié). Les hausses de tarif - qui jouent un rôle dissuasif à l'égard de la clientèle - n'ayant pas suffi à pallier l'augmentation des charges d'une part, la réduction du nombre des courses d'autre part, il en découle - tant au niveau des entreprises qui voient se réduire leurs marges bénéficiaires, qu'à celui des chauffeurs qui voient s'aggraver leurs conditions de travail et stagner leurs revenus - une marginalisation de plus en plus accentuée du rôle du taxi, entraînant d'ailleurs une accentuation du comportement malthusien des intéressés, du moins à PARIS : pour eux, l'accroissement du nombre des autorisations induirait une concurrence accrue et par conséquent une nouvelle chute de leurs revenus.

Toutes ces conditions expliquent la multiplication des conflits qui ont récemment affecté la profession : citons par exemple les arrêts de travail dans la capitale en avril, en mai, en juin, en juillet et en novembre 1973, accompagnés généralement de manifestations rue de Rivoli; la "guerre des taxis" à LYON en avril 1973, avec abandon des véhicules sur la place des Terreaux, grèves de la faim et occupation de l'Hôtel de Ville; le conflit stéphanois de juin 1973 avec saisie du Tribunal administratif de Lyon (requête en annulation d'un arrêté préfectoral concernant les voitures de petite remise) suivi d'un procès au Tribunal de grande instance de Saint-Etienne en mai 1974, etc....

3. En ce qui concerne les usagers du taxi, et compte tenu de ce qui précède, il existe de très fortes possibilités pour qu'ils soient potentiellement plus nombreux qu'ils ne le sont effectivement dans la situation actuelle.

Au niveau problématique, il est prématuré d'essayer de définir les différentes catégories d'usagers du taxi. Tout au plus peut-on déduire des éléments d'analyse que nous venons d'exposer que ces usagers vont avoir recours au taxi, moyen de transport urbain anomal, sinon marginal, lorsqu'eux-mêmes se trouveront en situation anormale ou marginale par rapport à l'ensemble du système de circulation urbaine.

L' "anomalie" peut tenir à l'usager lui-même et en particulier à son incapacité (physique, technique, économique, psychologique....) à utiliser la voiture individuelle pour ses déplacements intra-urbains.

Elle peut tenir au type de déplacements que l'usager peut avoir à effectuer, type de déplacements auquel l'utilisation de la voiture personnelle et du réseau local de transports en commun ne répond pas ou répond mal (transit d'une gare à une autre gare par exemple).

Elle peut tenir aussi à la nature du service requis, rubrique sous laquelle on peut ranger un grand nombre de cas spécifiques : par exemple le transport à son domicile ou dans un dispensaire d'un accidenté léger de la route; ou bien encore, dans un tout autre ordre d'idées, le transport d'objets qui doivent être remis d'urgence à leur destinataire.

Enfin, certaines situations exceptionnelles (grèves des transports publics urbains ou des P.T.T. par exemple) amènent également à modifier temporairement mais profondément le rôle du taxi dans la ville.

Mais dans les divers cas que nous venons d'exposer, les usagers du taxi seront des usagers captifs, c'est-à-dire qu'ils n'auront guère d'autre solution pour résoudre leur problème spécifique de circulation que d'avoir recours au taxi. Il reste une frange d'usagers "volontaires" du taxi, qui choisissent délibérément ce moyen de transport de préférence à un autre, frange qui pourrait sans doute être considérablement agrandie dans l'hypothèse d'un développement de la fonction du taxi dans la ville par son intégration cohérente dans un véritable système de transports urbains. Il n'est pas sans intérêt de constater qu'actuellement cette frange d'usagers non captifs est essentiellement constituée de personnes ou de ménages favorisés dans l'échelle des revenus et possédant parfois plusieurs voitures (catégories socio-professionnelles supérieures appelées à de nombreux déplacements, hommes d'affaires utilisant le taxi comme substitut de la "voiture de maître"....).

Chez les usagers potentiels du taxi, les blocages apparaissent, semblent-ils, à deux niveaux :

- Les uns, d'ordre matériel, proviennent du système d'équipement urbain et de la place marginale du taxi dans le "système" de transports : mauvaises conditions de circulation, rareté des véhicules, rareté des stations et des bornes d'appel, insuffisance de l'équipement général en matière de téléphone (cas des grands ensembles par exemple), insuffisance ou inexistence de l'information relative aux taxis (à leur nombre, au nombre et à l'emplacement des stations, à leurs tarifs, à leur coût d'utilisation, etc....);

- les autres sont d'ordre socio-économique ou sociologique : insuffisance des revenus; mode de vie comportant des relations sociales réduites ou des déplacements lents; type de perception de la ville; phénomènes de psychologie sociale amenant par exemple les habitants des H.L.M. à considérer le taxi comme une dépense de luxe, ou les catégories sociales dominées à se sentir très mal à l'aise devant la perspective d'utiliser un "chauffeur", fût-il de taxi....

Globalement, en tout cas, une forte majorité d'usagers potentiels du taxi le conçoivent à travers une image négative, comme un succédané médiocre de la voiture particulière ou comme un substitut onéreux (et d'accès souvent difficile) du transport en commun. Par quels processus cette image négative s'est-elle répandue ? Certains de ces processus peuvent-ils être inversés ? Le taxi peut-il objectivement devenir "un moyen de transport comme un autre" dans le cadre urbain, c'est-à-dire sortir du rôle très spécifique et anormal dans lequel il paraît actuellement confiné ? A quelles conditions ? Nous ne prétendons pas, par l'étude relativement détaillée d'un cas précis - celui de l'agglomération lyonnaise - répondre de manière ferme et définitive à cette série de questions. Nous essaierons seulement de mettre au jour les interactions et les mécanismes qui font du service-taxi ce qu'il est actuellement, c'est-à-dire un moyen de circulation qui n'apparaît pas vraiment comme tel, mais comme un outil destiné à suppléer aux carences des transports en commun et de la voiture personnelle face à la diversité de la demande en matière de déplacements intra-urbains.

•
••

DEUXIEME PARTIE

LE TAXI DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE :

Etude exploratoire

1. INTRODUCTION METHODOLOGIQUE

1.1. Choix du terrain

Pour effectuer concrètement la description des différents acteurs, l'analyse de leurs stratégies respectives, et le rôle spécifique que joue actuellement le taxi dans la ville, nous avons - en accord avec le S.A.E.I. - choisi d'étudier le cas de l'agglomération lyonnaise.

Notre choix repose sur trois raisons :

1.1.1. Le cadre lyonnais nous a paru, pour une étude exploratoire, préférable à celui de l'agglomération parisienne, afin de ne pas risquer de mélanger les problèmes généraux de structure de la profession, d'articulation des différents groupes d'acteurs, de caractéristiques du service rendu par les taxis.... avec des problèmes spécifiques à la capitale.

Agglomération "millionnaire" mais non mégapole, LYON paraît offrir à notre recherche un terrain d'application suffisamment significatif sans pour autant présenter la complexité et les particularités parisiennes (notamment au niveau de la multiplicité des instances administratives et municipales concernées, du grand nombre de compagnies propriétaires de taxis, de leurs différences de structures, etc....).

Le cadre lyonnais offre cependant un champ suffisamment vaste à la recherche (1) pour que certains éléments de la problématique générale ne s'en trouvent pas éliminés, ce qui pourrait être le cas si nous concentrons notre attention sur des villes moyennes (les entreprises, par exemple, y sont souvent mal représentées ou même en sont parfois absentes).

(1) Il existe près de 1 500 taxis dans l'agglomération lyonnaise, dont 1 140 à LYON.

1.1.2. C'est à LYON que s'est déroulé l'un des conflits les plus âpres et les plus significatifs de l'année 1973, en raison de son aspect multidimensionnel. En effet, la "guerre des taxis" du printemps de l'année dernière à LYON a eu de multiples causes : conflit entre "vrais" et "faux" taxis, c'est-à-dire entre chauffeurs de voitures de place et chauffeurs de petite remise; luttes sociales entre conducteurs de taxis non titulaires d'autorisations et leurs employeurs; affrontement avec les instances préfectorales et municipales; conflit intercommunal enfin, mettant aux prises la ville de LYON et des communes de la couronne urbaine et illustrant certaines difficultés de mise en place d'une politique cohérente des transports dans le cadre de la Communauté urbaine de LYON. Cette "guerre des taxis" a présenté des aspects très aigus, comme nous l'avons indiqué dans la première partie au paragraphe 2.2. L'analyse de ce conflit, de ses causes et de ses suites, que nous développerons ultérieurement, nous a semblé pouvoir être révélatrice des relations existant entre les différents groupes d'acteurs et des contradictions qui les divisent, dans la mesure où il constitue une phase aiguë de la confrontation de leurs stratégies respectives.

1.1.3. La situation géographique du CRESAL et le budget relativement limité affecté à la présente étude ont plaidé en faveur du choix d'un terrain qui ne soit pas trop difficilement accessible aux chargés d'études; en outre et surtout, le fait que le CRESAL est implanté depuis plus de douze ans à SAINT-ETIENNE a bien évidemment conduit ses chercheurs à travailler à de nombreuses reprises sur l'agglomération lyonnaise qui leur est relativement bien connue, ce qui présente un avantage au niveau de la connaissance des structures de gestion et de décision de l'agglomération lyonnaise et des hommes qui les animent.

•
• •

1.2. Eléments de méthode

1.2.1. Le recueil de l'information

Pour recueillir l'information nécessaire à l'étude des conditions de fonctionnement du taxi dans l'agglomération lyonnaise, nous avons au préalable examiné la législation en vigueur au niveau national, puis la réglementation applicable aux taxis de la ville de LYON, afin de définir le cadre juridique et réglementaire dans lequel s'exerce la fonction.

Nous avons ensuite provoqué des entretiens avec des représentants qualifiés des différents groupes d'acteurs concernés :

- a/ *Municipalité de LYON* : M. l'adjoint au maire de LYON chargé des questions de circulation; le Chef du bureau Taxis et Circulation à la mairie de LYON; le Contrôleur technique des voitures publiques.

Préfecture du Rhône : M. le Directeur de la Réglementation à la Préfecture de police; M. le Directeur adjoint de la Réglementation.

Communauté Urbaine de LYON (COURLY) : M. le Directeur des Services techniques de La COURLY.

- b/ *Entrepreneurs* : M. le Secrétaire de la Chambre syndicale des loueurs de voitures de place de LYON, vice-président de la Fédération nationale des Loueurs de Voitures de Place.

N.B. - Nous avons longuement cherché également à nous entretenir avec le propriétaire de la plus importante "flotte" de taxis de LYON, c'est-à-dire avec le plus gros entrepreneur de taxis sur la place, mais ce dernier a refusé de nous recevoir.

- c/ *Chauffeurs de taxi* : le secrétaire adjoint de l'Union syndicale des taxis de LYON (U.S.T.L.) et plusieurs de ses camarades;

. le secrétaire de la section lyonnaise du syndicat C.G.T. des cochers-chauffeurs, et plusieurs de ses camarades;

. le secrétaire général du Syndicat des Artisans du Taxi (S.A.T.) de la ville de LYON et du département du Rhône, syndicat affilié à la Fédération Nationale des Artisans du Taxi.

- d/ *T.C.R.L. (Transports en Commun de la Région Lyonnaise)* : M. le directeur du service Marketing de la Société des Transports en Commun Lyonnais.

- e/ *Usagers* : à titre de "contre-épreuve", et pour vérifier dans quelle mesure les appréciations d'usagers sur les taxis lyonnais et leur conception du rôle du taxi pouvaient concorder avec les points de vue des différentes catégories d'acteurs concernés, nous avons passé une quinzaine d'interviews d'usagers fréquents du taxi appartenant à différentes catégories socio-professionnelles et habitant des quartiers divers de l'agglomération lyonnaise (dont le grand ensemble de La Duchère, seul grand ensemble situé sur le territoire de la commune de LYON). Mais il ne pouvait être question, dans le cadre de cette étude exploratoire, d'effectuer une enquête systématique à prétention scientifique sur les usagers lyonnais du taxi.

Nos entretiens ont porté sur un grand nombre de points que l'on peut regrouper sous les rubriques suivantes, étant entendu qu'elles s'appliquent toutes au cas de l'agglomération lyonnaise et à ce cas seulement :

- Données générales : nombre de taxis; conditions de travail; conditions de circulation; organisation de la profession;
- Les chauffeurs de taxis : structure syndicale; revendications des syndicats; problèmes de rémunération ou de ressources; origine socio-professionnelle des chauffeurs; comment et pourquoi ils viennent à la profession;
- Evolution, historique de la fonction depuis la dernière guerre mondiale et plus particulièrement en période récente; aspects conflictuels; incidences de l'irruption des radio-taxis;
- Problèmes d'interrelations entre les différents acteurs, vus par chacun d'entre eux; incidences de la réglementation;
- Nature et comportements de la clientèle; essai de typologie des courses, fréquence relative des différents types de courses;
- Rôles spécifiques du taxi dans l'ensemble du "système" de transports urbains;
- Nature des blocages au développement de la fonction du taxi dans la ville;
- Perspectives d'évolution à court et moyen termes.

L'interview du chef du service "marketing" des T.C.R.L. portait essentiellement sur l'éventualité (encore imprécise) du remplacement, à certaines heures et sur certaines lignes, des autobus par un système de taxis collectifs, et sur sa vision du rôle du taxi par rapport aux T.C.L.

1.2.2. Le traitement de l'information

Les discours des différents acteurs interrogés ont nécessité une analyse à plusieurs niveaux. Un premier travail a consisté à essayer de séparer les données objectives des appréciations portées sur tel ou tel aspect de la question, ce qui n'a pas toujours été facile; toutefois, en recoupant les réponses apportées par les uns et les autres sur des questions précises, nous avons pu, dans la plupart des cas, cerner la réalité objective. Des questions cependant n'ont pu être résolues de façon certaine, les réponses à ces questions traduisant soit une méconnaissance du problème soulevé, soit des discordances ou des différences d'interprétation trop considérables.

Dans un second temps, nous avons comparé les points de vue exprimés sur les aspects les plus essentiels du problème qui nous préoccupe, afin de relever les concordances et les divergences, et d'analyser leur nature.

A un troisième niveau enfin, nous avons essayé de définir les stratégies ou les comportements des différents groupes d'acteurs, tels qu'ils pouvaient apparaître explicitement ou implicitement à travers leurs discours.

Nous ne nous cachons pas que l'entreprise s'est parfois révélée malaisée et que l'incidence d'un certain nombre de facteurs sur les conditions de production du service-taxi, sur les conditions d'exercice de la profession, sur les fonctions spécifiques du taxi à LYON, sur le marché enfin, nécessiterait une analyse plus fine et plus rigoureuse. Toutefois nous pensons être en mesure d'apporter un certain nombre de matériaux d'information et de les organiser de façon suffisamment cohérente pour qu'une analyse du fonctionnement et du rôle du taxi à LYON puisse être valablement tentée, même si elle demeure incomplète.

Un dernier point de méthode concerne l'organisation de ce rapport d'étude. On constatera à sa lecture que le nombre de données et de problèmes concernant la fonction du taxi à LYON est considérable et que les interrelations entre ces données et ces problèmes sont souvent très complexes. Aussi, afin de ne pas trop alourdir le corps du rapport d'étude, nous n'y traiterons souvent que brièvement un certain nombre d'informations non essentielles à la compréhension du système d'ensemble. Lorsque nous serons en mesure de détailler ces informations, nous le ferons sous forme d'annexes au rapport, auxquelles le lecteur pourra se reporter pour plus de détail. Des notes en bas de page renverront systématiquement à ces annexes chaque fois que le cas s'en présentera.

•
••

2. MISE EN PLACE DES DONNEES GENERALES ET SITUATION DU TAXI DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE

2.1. Le cadre législatif et réglementaire

2.1.1. La législation

Au niveau national, trois textes seulement ayant une signification politique précise ont été spécifiquement consacrés à l' "industrie" du taxi, depuis près de quarante ans.

2.1.1.1. Le premier est la Loi du 13 mars 1937 promulguée par le Président de la République Albert LEBRUN et co-signée par le Président du Conseil Léon BLUM, le ministre du Travail Jean LEBAS, le ministre de l'Intérieur Marx DORMOY et le ministre des Finances Vincent AURIOL (1). Cette loi, prise à l'époque du Front populaire, tend à élargir à l'industrie du taxi le principe des conventions collectives : c'est-à-dire que là où préexistait un accord entre les employeurs et les syndicats de conducteurs, et sur quatre points essentiels (réglementation de la durée du travail, tarification, modalités de répartition de la recette et réglementation du nombre des taxis et des nouveaux chauffeurs admis à leur conduite), le préfet peut rendre obligatoires à l'ensemble de la profession les dispositions touchant les points dont il s'agit. A défaut de ces accords, le ministre du Travail peut prendre des arrêtés concernant ces mêmes points après consultation des conseils municipaux et généraux et des organisations professionnelles concernées.

Cette loi n'a jamais été appliquée que dans deux villes : PARIS et LYON. A LYON il n'existait pourtant pas de conventions collectives entre employeurs et conducteurs de taxi, mais l'intervention d'Edouard HERRIOT dans le sens d'une application immédiate de la loi à LYON a été déterminante. Les avis diffèrent sur les causes de cette intervention : conflits déjà aigus entre employeurs et employés, et/ou bonnes relations entre le maire de LYON et les syndicats de conducteurs politiquement très liés au Front populaire.

Toutes les autres villes françaises ont continué à être régies par le droit commun, c'est-à-dire - en l'absence d'une législation spécifique antérieure à la loi de 1937 - par la loi "municipale" du 5 avril 1884, puis par le Code de l'administration communale; autrement dit, les articles 96 et suivants de ce Code donnent tous pouvoirs réglementaires et de police aux maires, sans que ces textes comportent de références particulières au taxi : c'est le droit commun communal qui s'applique.

(1) Cf. ANNEXE 1 : *texte de l'article 1 de la loi du 13 mars 1937.*

2.1.1.2. Le second texte à mentionner est le décret n° 61-1207 du 2 novembre 1961 qui modifie la loi de 1937 dans le sens d'une décentralisation au niveau des préfectures des décisions d'application des conventions collectives à l'ensemble de la profession, dans les cas où seul le ministre du Travail pouvait les prendre jusque là.

2.1.1.3. Enfin, le "décret MESSMER" du 2 mars 1973 (1), co-signé par sept ministres (Intérieur, Affaires sociales, Justice, Economie et Finances, Développement industriel et scientifique, Transports, Commerce et Artisanat), a pour double but d'une part de séparer très nettement les conditions de fonctionnement des taxis et celles des voitures de remise, d'autre part de réglementer plus strictement les conditions de transmission de l'autorisation administrative. Ce second point, on le verra ultérieurement, constitue une source de conflits et, compte tenu des droits acquis, un blocage indiscutable au développement et à l'harmonisation de la fonction de taxi dans l'agglomération lyonnaise (et sans doute dans d'autres villes françaises).

Mais le décret du 2 mars 1973 précise en son article 15 qu'il ne s'applique pas aux communes régies par la loi de 1937, et par conséquent au cas lyonnais ! En revanche, il est applicable à toutes les communes périphériques de l'agglomération lyonnaise. Par conséquent, la législation applicable à LYON diffère de celle qui régit la "banlieue" lyonnaise, ce qui concrètement, on s'en doute, ne manque pas de poser de sérieux problèmes, notamment au niveau des autorités préfectorales, dès lors que celles-ci se montrent désireuses d'harmoniser la situation dans l'ensemble de l'agglomération.

En effet, la préfecture du Rhône a un domaine de compétences plus étendu sur la ville même de LYON (Loi de 1937 modifiée par le décret de 1961) que sur les autres communes de l'agglomération, régies par le décret du 2 mars 1973.

2.1.2. La réglementation particulière à LYON

Le nombre d'arrêtés municipaux et préfectoraux est tel qu'il serait fastidieux de les énumérer et que leur analyse nécessiterait à elle seule une étude complète. Il convient cependant de mettre l'accent sur les points suivants :

(1) Cf. *texte de ce décret en ANNEXE 1.*

2.1.2.1. Compte tenu précisément du nombre important d'arrêtés et d'arrêtés modificatifs, il n'existe sans doute que très peu de responsables, que ce soit au niveau des agents de la décision (Préfecture, Mairies), de la Chambre syndicale des loueurs de voitures de place, ou des syndicats de conducteurs, à bien connaître l'ensemble de la réglementation en vigueur à LYON ou dans telle commune périphérique. Par méconnaissance de l'ensemble des textes, dans certains cas, des arrêtés municipaux ont été pris qui se sont trouvés sur tel ou tel point en contradiction avec un arrêté préfectoral antérieur, par exemple. Cette situation a naturellement été exploitée par ceux des professionnels du taxi (ou de la "remise") qui estimaient que la mesure édictée était contraire à leurs intérêts, d'où des recours fréquents aux tribunaux administratifs.

2.1.2.2. Il y a ou il peut y avoir, dans une certaine mesure, des conflits de compétences entre le pouvoir municipal et l'autorité préfectorale, en ce qui concerne la réglementation applicable au territoire communal. Ces conflits se règlent tantôt par voie autoritaire, lorsque la Préfecture tient à imposer ses vues, tantôt - et c'est le cas le plus fréquent - par un consensus explicite ou tacite entre les deux parties. Parfois ils restent longtemps sans solution, la municipalité concernée campant sur ses positions, et la Préfecture estimant que l'enjeu n'est pas assez important pour altérer ses rapports avec le pouvoir municipal.

2.1.2.3. Actuellement, les principaux points du règlement applicable aux taxis de la ville de LYON, et concernant notre propos, sont les suivants :

- a) Le nombre maximum des voitures automobiles de place autorisées à stationner et à circuler à LYON est fixé (v...) à 140 à compter du 1er octobre 1974. (1).

L'autorisation de mettre en circulation et de laisser stationner sur la voie publique une ou plusieurs voitures de place est accordée :

- 1 - aux loueurs de voitures automobiles de place actuellement en service,
- 2 - aux titulaires du permis de conduire les voitures de place, délivré par la ville de LYON, ayant exercé la profession pendant un an au moins (2).

- b) Les autorisations de circuler (...) sont réparties en trois catégories :

- . catégorie A : titulaires d'une seule autorisation conduisant eux-mêmes leur voiture;
- . catégorie B : titulaires de deux à cinq autorisations;
- . catégorie C : titulaires de 6 autorisations ou plus.

(1) Arrêté préfectoral n° 44/PP/73 du 28 novembre 1973.

(2) Article 2 de la réglementation municipale.

Les autorisations nouvelles, c'est-à-dire celles qui sont destinées à augmenter le nombre des taxis en circulation, sont réparties comme suit :

- . 75 % aux conducteurs non titulaires d'autorisations,
- . 2 % aux titulaires de la catégorie A,
- . 3 % aux titulaires de la catégorie B,
- . 20 % aux titulaires de la catégorie C.

Les autorisations devenues disponibles (par exemple en cas de décès du titulaire sans possibilité de transmission à sa veuve ou à ses héritiers) sont attribuées dans les conditions suivantes :

- . celles issues de la catégorie A, aux conducteurs non titulaires d'autorisation;
- . celles issues de la catégorie B : par moitié et par alternance aux titulaires de la catégorie B d'une part, et aux titulaires de la catégorie A d'autre part;
- . celles issues de la catégorie C : aux titulaires de la catégorie C (1);

- c) L'autorisation d'exploiter un ou plusieurs numéros est exclusivement personnelle et non transmissible (2);

- d) A certaines conditions cependant, en cas de décès du titulaire d'une ou de plusieurs autorisations, le conjoint ou l'héritier en ligne directe peut en hériter (3);

- e) La durée maxima de l'autorisation de stationner est fixée à 10 heures par jour pour les voitures de place conduites par un seul chauffeur, 11 heures par jour pour les propriétaires d'une seule voiture, la conduisant eux-mêmes, afin de tenir compte des immobilisations imprévues de leur matériel d'exploitation (4).

- f) Il est institué une Commission paritaire patronale et ouvrière ainsi constituée :

- . un représentant du Préfet du Rhône, président;
- . un représentant du Maire de LYON,
- . un représentant des artisans du taxi,
- . un représentant des loueurs de voitures conduites par des chauffeurs [salariés,
- . deux représentants des chauffeurs salariés.

(1) Arrêté préfectoral n° 49/PP/73 du 20 décembre 1973.

(2) Arrêté préfectoral n° 230 du 27 juin 1966.

(3) Arrêté préfectoral n° 49/PP/73 du 20 décembre 1973.- Voir, à ce sujet de la transmissibilité des autorisations administratives, l'ANNEXE n° 2.

(4) Arrêté préfectoral n° 44 du 9 février 1963.

Cette commission paritaire a bien sûr à débattre des conflits pouvant intervenir entre les entrepreneurs et les syndicats de conducteurs. Elle joue un rôle consultatif lorsqu'il est question de modifier tel ou tel point de la réglementation en vigueur. Les tarifs applicables aux voitures de place ne peuvent être modifiés qu'après avis de la Commission paritaire (1).

- g) Les modalités de répartition de la recette inscrite au compteur sont fixées d'un commun accord entre le propriétaire et le conducteur de la voiture. Ces modalités ne peuvent être contraires aux stipulations des accords collectifs susceptibles d'être conclus par les syndicats de la profession (2).

2.1.2.4. La réglementation municipale porte essentiellement, à LYON, sur les conditions d'attribution et de retrait du permis de conduire un taxi, sur la réception et le contrôle des véhicules, sur la pose et l'utilisation des accessoires propres au taxi (appareil taximètre, voyant lumineux, plaques horaires, documents....); elle porte aussi sur les conditions de prise en charge et de transport de la clientèle (la "maraude" est interdite; la charge en tête aux stations est obligatoire). Très pointilleuse sur certains détails généralement hérités du passé (par exemple il est et demeure interdit aux conducteurs de taxis de laisser monter des personnes sur les marchepieds des voitures : article 59), la réglementation municipale est muette, en revanche, sur d'autres points qui peuvent poser problème. Ainsi, il n'est précisé nulle part si les chauffeurs de taxi qui chargent en tête aux stations (et en particulier dans les gares) sont ou non autorisés, en cas d'affluence de la clientèle, à regrouper deux ou trois clients en fonction de leur destination, et à quelles conditions tarifaires.

2.1.2.5. Bien qu'à notre connaissance il n'existe plus beaucoup de taxis-camionnettes (destinés au transport de marchandises) à LYON, il existe une réglementation municipale propre à ce type de véhicules (arrêté municipal du 27 décembre 1948), inchangée depuis 26 ans.

2.1.2.6. Enfin, la réglementation des voitures de petite remise (que les conducteurs de taxis lyonnais appellent les "faux taxis") est fixée par arrêté préfectoral n° 210 du 18 avril 1972, arrêté dont s'est d'ailleurs, semble-t-il, largement inspiré le "décret MESSMER" du 2 mars 1973. Les voitures de petite remise diffèrent des taxis en ceci qu'elles sont louées suivant des conditions fixées à l'avance entre les deux parties (le propriétaire du véhicule et le client), qu'il leur est interdit de stationner sur voie publique dans l'attente de la clientèle, qu'elles ne peuvent prendre en charge le client qu'au domicile de celui-ci ou à un lieu de rendez-vous fixé au préalable à l'exclusion des

(1) Arrêté préfectoral n° 44 du 9 février 1963.

(2) Arrêté préfectoral n°304 du 19 octobre 1965.

emplacements de stationnement réservés aux taxis, et qu'elles ne peuvent porter de signes distinctifs, dispositifs lumineux ou plaques susceptibles de créer une confusion avec les taxis. En revanche, le conducteur ou le propriétaire d'une voiture de petite remise n'est pas assujéti à l'obligation d'avoir une autorisation administrative pour exercer son métier.

Ces dispositions n'existaient pas à LYON avant la parution de cet arrêté, ni au niveau national avant la parution du décret du 2 mars 1973. D'où une concurrence plus ou moins déloyale, dans certains cas, avec les "vrais taxis", en particulier au niveau des signes distinctifs et de l'utilisation du mot "taxi" apparent sur les véhicules, et de nombreux conflits s'ensuivirent entre "vrais" et "faux" taxis, dont celui du printemps 1973 à LYON sur lequel nous aurons l'occasion de revenir.

Telles sont, esquissées à grands traits, les principales dispositions légales qui régissent l'exercice de la profession à LYON. La connaissance au moins sommaire de ces dispositions est, en effet, indispensable pour comprendre un certain nombre de phénomènes relatifs à la fonction du taxi à LYON, à son évolution et aux interrelations entre les différents acteurs : c'est pourquoi nous avons cru devoir y consacrer un chapitre.

2.2. Données quantitatives et structures de la profession

2.2.1. Nombre de taxis et de stations; évolution.

Jusque vers la fin des années 1960, il n'y a eu de taxis qu'à LYON. En banlieue existaient bien quelques voitures de remise, généralement activités secondaires de cafetiers, mais aucun taxi proprement dit.

En 1950, la flotte de taxis lyonnais s'élevait à 400 unités, chiffre nettement inférieur à celui de l'avant-guerre. La réglementation prévoyait qu'en fonction des besoins, des débloages d'autorisations pouvaient intervenir deux fois par an (au 1er avril et au 1er octobre); ces débloages pouvaient porter sur un maximum de 20 autorisations à chaque fois. En 1965, le nombre des taxis lyonnais atteint 800. Puis, le rythme de croissance, déjà assez lent (doublement entre 1950 et 1965 alors que le nombre des voitures particulières en circulation est multiplié par 6 entre ces deux dates) se ralentit encore : en avril 1973, il n'y a que 900 taxis à LYON. Encore ceux-ci, en fonction d'une très ancienne convention qui date de 1928, desservent-ils la majeure partie de VILLEURBANNE, qui ne possède pas de taxis.

C'est alors qu'à la suite de la "guerre des taxis" d'avril 1973, elle-même provoquée par la dénonciation de la convention entre LYON et VILLEURBANNE (du fait de la municipalité villeurbannaise) et l'apparition de "taxis de banlieue", le malthusianisme qui jusque là était de rigueur cesse. Au 1er janvier 1974, il y a 1 040 taxis à LYON. Ce nombre est porté à 1 080 au 1er avril, 1 120 au 1er juillet et 1 140 au 1er octobre 1974. Il doit, en principe, se stabiliser provisoirement à ce chiffre, mais d'autres déblocages ultérieurs sont envisagés, en fonction surtout de la mise en service de l'aéroport de SATOLAS.

Actuellement, la situation est donc la suivante :

LYON possède	1 140 taxis
VILLEURBANNE possède	100 taxis
BRON (aéroport) possède	39 taxis

Les autres communes de l'arrondissement de LYON comptent 215 à 220 taxis. Il en existe 10 à VILLEFRANCHE-SUR-SAONE. Au total, la région urbaine de LYON compte donc quelque 1 500 taxis dont plus des deux tiers à LYON.

En outre, il existe officiellement 98 voitures de petite remise dans le département du Rhône (moins en réalité, car les cessations d'activités ne sont pas toujours déclarées).

Les stations de taxis à LYON sont au nombre de 44 (dont 6 temporaires, à proximité de salles de spectacles, du Palais de la Foire et du stade municipal de Gerland). La presque île est privilégiée, les 1er et 2ème arrondissements regroupant 14 stations, dont l'énorme station de Perrache qui comporte 61 emplacements. Au total, les stations représentent 422 emplacements, soit à peu près 40 % du parc actuel de taxis.

2.2.2. Les principaux acteurs : présentation succincte

2.2.2.1. Les syndicats de conducteurs sont au nombre de trois :

- l'Union syndicale des taxis de LYON (U.S.T.L.);
- la section de LYON du syndicat C.G.T. des cochers-chauffeurs;
- la section locale des Artisans du Taxi (S.A.T.), affiliée à la Fédération Nationale des Artisans du Taxi (F.N.A.T.).

Seule l'U.S.T.L. est purement "lyonnaise".

Il est difficile de savoir de façon précise et objective quelle est la représentativité de chacun de ces syndicats; les chiffres varient selon les interlocuteurs, comme on pouvait d'ailleurs s'y attendre. Toutefois, tout le monde est d'accord sur le fait qu'une majorité de conducteurs, surtout parmi ceux qui ne sont pas titulaires d'une autorisation, sont des non-syndiqués; 40 % environ des chauffeurs appartiennent à l'un ou l'autre syndicat. Il semble que le S.A.T. regroupe environ 18 % de la profession, l'U.S.T.L. 12 à 15 % et la C.G.T. 7 à 10 %, les effectifs de cette dernière étant en progression sensible du fait des récents déblocages d'autorisations dont ont bénéficié essentiellement des "salariés".

Les artisans de la catégorie A, titulaires d'une seule autorisation et conduisant généralement eux-mêmes leur véhicule, sont au nombre de 668 (1), plus nombreux que les conducteurs non titulaires d'autorisations (2). Ces derniers, au nombre de 450 approximativement, se répartissent entre ceux qui travaillent sous le contrôle des entrepreneurs de la catégorie C, c'est-à-dire les "gros" loueurs : on compte 368 conducteurs dans cette catégorie; et les "combinards", qui travaillent pour les "petits loueurs" de la catégorie B (titulaires de 2 à 5 autorisations), voire pour des titulaires d'une seule autorisation qui n'exercent plus eux-mêmes le métier pour des raisons diverses (retraite, longue maladie ou incapacité, etc....).

On a vu plus haut (paragraphe 2.1.2.3.) le mécanisme de déblocage des autorisations et la répartition de celles-ci selon les différentes catégories de conducteurs. Ce mécanisme a pour effets d'augmenter plus rapidement la catégorie des artisans que celle des loueurs. A chaque déblocage, leur proportion augmente, tandis que celle des N.T.A. et des "combinards" décroît, puisque les 3/4 des autorisations sont affectées à des non-salariés.

Seuls les conducteurs N.T.A. travaillant sous l'égide d'un "gros" loueur ne possèdent pas eux-mêmes leur outil de travail (3). L'entrepreneur prête, moyennant redevance, sa flotte de véhicules aux conducteurs qu'il emploie. Les autres conducteurs, pour la plupart, possèdent leur propre véhicule : dans le cas des "combinards", le "patron" loue en fait l'autorisation administrative qu'il détient, ce qui est parfaitement illégal, mais de pratique courante. Il serait plus régulier, du point de vue de la légalité, que le petit entrepreneur ou l'artisan qui ne conduit plus lui-même son véhicule, loue celui-ci au chauffeur N.T.A. qu'il emploie

(1) Ce chiffre et ceux qui suivent sont arrêtés au 1er août 1974.

(2) Il n'y a pas à LYON de salariés puisqu'ils ne touchent pas de salaire, mais une partie de la recette inscrite au compteur. Nous désignerons dans la suite de ce rapport par les initiales N.T.A. (non titulaires d'autorisations) cette catégorie de conducteurs.

(3) Sur le recrutement et les origines socio-professionnelles des conducteurs de cette catégorie, voir l'ANNEXE n° 3.

Dans la pratique, cette forme de contrat, analogue à celle que pratiquent les entrepreneurs de la catégorie C, est devenue rarissime. Le conducteur "en combine" avec un "patron" inscrit son véhicule au nom du patron; celui-ci lui remet en échange un acte de vente signé mais non daté, de façon qu'en cas de rupture du contrat ou de décès de l' "employeur" le conducteur puisse récupérer son véhicule. Le mécanisme de la "combine" repose sur ce tour de passe-passe....

2.2.2.2. Les loueurs de la catégorie C, c'est-à-dire les entrepreneurs, sont au nombre de 27 regroupés pour la plupart dans une Chambre syndicale des loueurs de voitures de place. Les plus importants sur la place de LYON ont respectivement 35 et 33 taxis; sept d'entre eux seulement possèdent 15 taxis ou davantage. La concentration au niveau des entreprises est donc très faible. Il s'agit généralement d'entreprises familiales anciennes, les fils ayant succédé aux pères au moment du retrait ou du décès de ceux-ci.

Il n'est pas sans intérêt de noter par ailleurs que la plupart des loueurs sont des détenteurs privés de capitaux pour qui l'entreprise du Taxi ne constitue plus qu'une part, souvent minoritaire, de leurs placements. Par exemple, tel loueur, parmi les plus importants, n'augmente pas sa flotte de taxis ou ne l'augmente qu'en fonction des nouvelles autorisations qu'il obtient à la faveur d'un déblocage d'autorisations; en revanche, il possède une flotte de véhicules en location sans chauffeur de 600 unités, sans commune mesure avec sa flotte de taxis. Tel autre a réinvesti ses capitaux depuis les années 1950 dans la location de voitures sans chauffeur, mais aussi dans l'immobilier (1).

Le parc des véhicules utilisés par les loueurs pour le taxi est souvent de même nature - pour des raisons de commodités d'infrastructure et d'entretien - que le parc des voitures sans chauffeur. Jadis, les loueurs les plus importants avaient des accords avec PEUGEOT qui leur fournissait essentiellement des 404 DIESEL. Maintenant, leur parc est constitué de voitures de série, les revendeurs locaux accordant aux loueurs une ristourne de l'ordre de 6 à 7 % du prix du véhicule. Pour l'un des loueurs, il s'agit de RENAULT R6, R12 et R16; pour un autre, de R6, R8 et R12. Presque tous les loueurs sont passés de PEUGEOT à RENAULT, les modèles DIESEL de PEUGEOT étant considérés comme trop onéreux et leur coût d'amortissement n'étant pas compensé par le coût moindre du carburant.

(1) *Sur les revenus des loueurs issus de l'exploitation de leur flotte de taxis, cf. l'ANNEXE n° 3.*

Quant aux "petits loueurs" de la catégorie B, ce sont bien souvent des artisans retraités qui ont obtenu une ou deux autorisations supplémentaires. L'immense majorité d'entre eux fonctionnent en "combine" avec des conducteurs N.T.A. Ils exercent souvent ou ont exercé une activité complémentaire, dans le commerce par exemple.

La plupart des "petits loueurs" sont affiliés au S.A.T., qui au plan local défend vigoureusement leurs intérêts : ce qui amène ce syndicat d'artisans à se trouver parfois en accord avec les "gros loueurs" pour s'opposer aux revendications des syndicats de conducteurs N.T.A., par exemple pour "freiner" les déblocages d'autorisations nouvelles : les "gros loueurs" y sont hostiles car cela leur fait perdre des conducteurs N.T.A. qu'ils ont ensuite du mal à remplacer; les "petits loueurs", parce que plus le nombre d'autorisations existantes est important, plus la valeur vénale de l'autorisation décroît - et par conséquent le revenu qu'ils tirent de la "combine".

2.2.2.3. Les pouvoirs publics sont représentés par la Préfecture du Rhône et par les municipalités. La Communauté urbaine de LYON (CO.UR.LY) n'a pas compétence sur les taxis; ses compétences, en vertu de la loi du 31 décembre 1966, s'exercent sur la gestion des transports en commun et sur un certain nombre de domaines tels que l'eau et l'assainissement, les ordures ménagères et leur incinération, les tunnels, etc. La COURLY ne pourrait se préoccuper directement de la question des taxis, et en particulier de l'harmonisation des conditions d'exercice de la profession, des tarifs, etc., sur son territoire de compétence, que dans le cas où, d'une manière ou d'une autre, les taxis seraient réglementairement assimilés aux transports urbains de voyageurs, ou bien si l'ensemble des maires des communes de la COURLY acceptaient de se dessaisir à son profit de leurs compétences en la matière. On est très loin de ces perspectives.

Dans les circonstances actuelles, les municipalités conservent leurs pouvoirs de police et n'ont nulle intention de s'en dessaisir au profit de la COURLY. Les maires ont compétence en particulier pour créer des autorisations de taxis sur leur commune, en fixer le nombre et édicter la réglementation pour peu que celle-ci ne contredise pas les textes législatifs et les arrêtés préfectoraux applicables dans leur commune.

Dans les communes de la périphérie de LYON, qui ne sont pas régies par la loi de 1937 pour la bonne raison qu'il n'y existait pas de taxis jusqu'à la fin des années 1960 et donc qu'il ne pouvait pas y exister des conventions collectives entre loueurs et conducteurs, le texte législatif de base demeure le Code de l'administration communale. Légalement, le préfet peut y exercer son pouvoir de tutelle; concrètement, et sur un problème relativement mineur comme celui des taxis, il s'en garde, pour des raisons politiques évidentes.

Actuellement, il semble bien que pour diverses raisons que nous étudierons plus loin, la municipalité de LYON tende à se dessaisir d'une partie de ses compétences en matière de taxis, au profit de l'autorité préfectorale, qui elle-même ne montre pas un enthousiasme particulier pour assumer de plus grandes responsabilités dans ce domaine.

Il faut noter enfin, dans cette catégorie d'acteurs, l'existence d'un troisième intervenant : il s'agit des services du ministère de l'Economie et des Finances dont le rôle en matière de fiscalité et de taxation du carburant n'a pas besoin d'être précisé davantage ici, et qui, par l'intermédiaire des contrôleurs des prix, ont directement compétence au niveau des taxis pour fixer les tarifs de prise en charge (1). Ceux-ci sont d'ailleurs inégaux selon qu'il s'agit de LYON ou des communes périphériques.

2.2.3. Les revenus des conducteurs : essai d'évaluation

Les diverses indications que nous avons recueillies sur cette question sont très divergentes. Selon l'Union syndicale des chauffeurs de taxi de LYON et la C.G.T., le revenu mensuel net d'un conducteur tourne autour de 1 300 à 1 500 F. Selon le S.A.T., un chauffeur "qui se tient au travail" gagne facilement 2 000 F ou davantage, et si la moyenne des revenus nets se situe effectivement aux alentours de 1 500 F "c'est par pure fainéantise de la part des conducteurs". Selon l'adjoint au maire de LYON, on trouve couramment des chauffeurs qui se font jusqu'à 2 500 F par mois. Selon le secrétaire de la Chambre syndicale des loueurs enfin, le conducteur "sérieux" gagne entre 2 500 et 3 000 F par mois.

Pour essayer d'y voir plus clair, nous avons tenté de calculer le revenu d'un chauffeur de taxi en fonction de données que nous connaissons et sur lesquelles tout le monde est à peu près d'accord (2).

Cas n° 1 : chauffeur N.T.A., employé d'un entrepreneur (catégorie C). Véhicule non pourvu de la radio :

1 700 F de revenu brut par mois

Cas n° 2 : chauffeur N.T.A., "en combine" avec un artisan de la catégorie A ou un "petit loueur" de la catégorie B. Véhicule non pourvu de la radio :

2 000 F de revenu brut par mois

Cas n° 3 : chauffeur artisan de la catégorie A, titulaire d'une autorisation et conduisant lui-même son véhicule (toujours sans radio) :

2 500 à 2 600 F de revenu brut par mois

(1) Alors que les tarifs applicables à la course ou au temps d'attente (tarifs horo-kilométriques) sont fixés par arrêté préfectoral sur avis de la Commission paritaire.

(2) On trouvera en ANNEXE n° 3 le détail des calculs que nous avons effectués pour aboutir aux chiffres que nous citons ici. Ces chiffres sont valables à la date du 1er juillet 1974.

Lorsque le taxi est pourvu de la radio, les chiffres qui précèdent sont respectivement de l'ordre de 2 000 F, 2 400 F et 3 000 F par mois.

Il ressort de ces différentes évaluations qu'effectivement l'éventail des revenus est très ouvert, les principales variables étant le statut du chauffeur, son assiduité, sa capacité d'adaptation à la demande et l'existence ou l'absence de la radio à bord de son véhicule. Tout porte d'ailleurs à croire que le phénomène du radio-taxi est en passe de modifier complètement les conditions d'exercice de la profession, et peut même entraîner à terme des répercussions au niveau de la réglementation en réduisant à sa plus simple expression la nécessité pour les chauffeurs de stationner sur la voie publique, sauf dans les "terminaux" (gares, aéroport).

2.2.4. La clientèle : évaluation du nombre des voyageurs

Cette évaluation est basée sur le nombre moyen de courses effectuées quotidiennement par les taxis lyonnais. Ce nombre est de l'ordre de 14 courses par jour, étant entendu que la "fourchette" est très large parce qu'il y a beaucoup de variables. Parmi ces dernières, on peut citer :

- l'existence ou l'absence de l'équipement radio sur le véhicule : les radio-taxis effectuent en moyenne 25 à 30 % de courses de plus que les autres;
- le statut du chauffeur : il existe des conducteurs pour qui le taxi n'est qu'une activité complémentaire, en particulier des retraités d'autres activités;
- l'âge du chauffeur; sa "débrouillardise";
- la situation de famille du chauffeur (un célibataire est plus "libre"; un chauffeur marié dont la femme travaille a moins besoin de "faire le maximum", etc....);
- la période de l'année;
- la période du mois (gros écart entre la première quinzaine où le nombre de courses est très supérieur et la 2ème quinzaine où il se réduit notablement);
- le temps qu'il fait; etc....

Ceci précisé, on peut faire le calcul suivant :

Pour 1 140 taxis à LYON effectuant 12 à 16 courses quotidiennes pendant 300 jours par an, on a :

3 600 à 4 800 courses par an et par taxi

En admettant que chaque jour 9 taxis sur 10 roulent (le 1/10 restant en réparations, révision, panne, ou ne roulant pas pour une raison quelconque, telle que fatigue ou maladie du chauffeur), on peut faire une hypothèse basse ainsi formulée :

$$3\,600 \times \frac{1\,140 \times 9}{10} = 3,7 \text{ millions de courses/an}$$

3,7 M x 1,2 personnes transportées par course \approx 4,5 millions de voyageurs par an.

L'hypothèse haute correspond à : 16 courses/jour, 9,5 taxis sur 10 roulant chaque jour, et 1,4 personnes transportées par course.

$$\text{Elle donne : } 4\,800 \times \frac{1\,140 \times 9,5}{10} = 5,2 \text{ millions de courses/an.}$$

5,2 M x 1,4 personnes transportées \approx 7,3 millions de voyageurs par an.

La "fourchette" s'établit donc entre 4,5 et 7,3 millions de voyageurs par an, le milieu de fourchette étant de 5,9 millions de voyageurs par an, ce qui représente un peu moins de 4 % du trafic des transports en commun lyonnais sur l'ensemble du réseau (1).

•
•

(1) Un entretien postérieur à l'élaboration de ce calcul, entretien que nous avons eu avec le chef du service Marketing des T.C.R.L., a confirmé l'exactitude approximative de ce pourcentage.

2.3. Historique sommaire de l'évolution de la fonction

2.3.1. La période "malthusienne"

Avant la deuxième guerre mondiale, jusque vers 1930, LYON ne comptait pratiquement pas d'artisans du taxi. Le marché était dominé par de "grandes" compagnies possédant 100 véhicules ou davantage : les "CITROEN", les "STAR", les "Bandes Blanches", les "Hirondelles".... Il s'agissait déjà de loueurs, qui louaient leurs véhicules au forfait et n'avaient donc pas de salariés au vrai sens du terme.

En 1939, il y avait plus de 1 000 taxis à LYON. L'artisanat était apparu dans les années 1930, favorisé sans doute par la crise économique, mais son rôle était encore discret.

Après la guerre, le nombre des taxis lyonnais était redescendu à moins de 400 unités en état de rouler. De nombreux chauffeurs, titulaires ou non d'autorisations, avaient disparu entre 1939 et 1945; plus nombreux encore étaient les véhicules inutilisables, soit parce qu'ils avaient disparu (réquisitions, vols...), soit parce qu'ils n'étaient plus en état de marche. De ce fait, le nombre d'autorisations disponibles qui étaient retournées en mairie était considérable; et dans un premier temps, approximativement jusqu'au milieu des années 1950, c'est la catégorie des loueurs qui s'est reconstituée le plus vite : certains détenteurs de capitaux ont constitué une flotte de véhicules et n'ont eu aucun mal à obtenir le nombre d'autorisations correspondant; par ailleurs, compte tenu de la situation de l'emploi dans la décennie qui a suivi la libération, ils ont facilement trouvé des conducteurs N.T.A. à des conditions avantageuses pour les entrepreneurs. Enfin, la voiture coûtait cher pendant cette période, et rares étaient les artisans susceptibles d'effectuer l'investissement nécessaire.

A partir du milieu des années 1950 et plus nettement encore dans les années 1960, la voiture s'est popularisée, le statut du chauffeur de taxi s'est dégradé, et l'artisanat a pris une part de plus en plus importante sur le marché, jusqu'à devenir prépondérante. Les pouvoirs publics prennent en compte cette situation en gonflant peu à peu le pourcentage d'autorisations nouvelles attribuées à des chauffeurs N.T.A. qui veulent devenir artisans. Parallèlement, la syndicalisation se manifeste avec la reconstitution de la section C.G.T. des cochers-chauffeurs (qui regroupe surtout des N.T.A. mais demeure assez faible) et de deux syndicats indépendants regroupant majoritairement des artisans (leur fusion a donné naissance à l'Union syndicale des taxis de LYON). Le S.A.T. n'apparaît que plus tardivement; pendant longtemps il ne sera pas représenté à la Commission paritaire présidée par le préfet ou son représentant.

Cette période est caractérisée par la naissance et le développement du malthusianisme : les loueurs et les artisans sont d'accord pour limiter la concurrence afin d'assurer une meilleure rentabilité. Aussi bien les déblocages d'autorisations se font-ils "au compte-goutte". Seuls les conducteurs N.T.A. commencent à se poser des questions sur le bien-fondé d'une telle politique, qui a pour conséquence d'allonger peu à peu la durée de l'attente sur la liste d'aptitude : un chauffeur non titulaire d'autorisation, vers 1960, attendait deux ou trois ans avant de toucher son autorisation et de passer dans la catégorie A. Vers 1965, ce délai atteint cinq ans et, en 1970-71, il est de l'ordre de sept à huit ans.

La rareté des autorisations présente un autre avantage pour les gros loueurs comme pour les petits : celui de conférer à l'autorisation administrative une valeur vénale élevée, et par conséquent de maintenir à un haut niveau le coût du forfait et de la "combine" - comme nous l'avons déjà signalé lors de la présentation des "loueurs".

Le malthusianisme n'est pas contrarié par la concurrence d'autres taxis que ceux de LYON ni par celle des "petites remises" : en effet, aucune commune de l'agglomération autre que LYON ne possède de taxis et les rares "petites remises" ne gênent pas beaucoup les taxis lyonnais; ce sont généralement des cafetiers qui "font le taxi" occasionnellement, en complément d'activité. Les taxis lyonnais règnent donc sur le marché dans toute l'agglomération; grâce à une convention passée en 1928 entre LYON et VILLEURBANNE, ils desservent cette dernière commune sans que le client ait à payer le retour en zone et disposent de la faculté de stationner sur voie publique à VILLEURBANNE, où existent quelques stations de taxis.

Cependant, l'urbanisation lyonnaise s'étend et se développe en périphérie. Les communes de banlieue, au cours des années 1960, sont de plus en plus mal desservies. Ça et là commencent à se créer des "taxis de banlieue" disposant d'autorisations municipales; ce phénomène commence à préoccuper les "Lyonnais", mais la concurrence est encore trop faible pour les gêner vraiment.

C'est avec l'irruption et le développement de la radio que les conditions d'exercice de la profession vont se trouver rapidement bouleversées, entraînant des conflits aigus dont la "guerre des taxis" d'avril 1973 n'est que l'un des aspects.

2.3.2. L'irruption de la radio et la "guerre des taxis"

Les centraux de radio-taxi apparaissent dans la seconde moitié des années 1960. Le premier central est installé fin 1965 à LYON, rue du Pavillon; il s'agit d'une coopérative de travailleurs indépendants et de salariés "en combine" (RADIO-TAXI). Plus tard cette coopérative prendra la forme juridique d'une S.A.R.L.

Naturellement ce central ne restera pas longtemps seul sur le marché. Une coopérative d'artisans en crée un second (ALLO-TAXI), mais elle se heurte à de graves difficultés financières; elle est alors reprise par les loueurs qui commencent à comprendre les avantages du système. Ils en font une société anonyme, avec des actionnaires.

Vers 1970, le SAT crée sa propre compagnie de radio-taxis (AMI-TAXI) sous forme d'une association régie par la Loi de 1901.

Actuellement, il existe au total un peu plus de 400 radio-taxis à LYON même, soit un peu plus de 35 % du parc, mais la croissance se poursuit. RADIO-TAXI compte 270 adhérents, dont 30 % de N.T.A. ALLO-TAXI regroupe une centaine d'adhérents; AMI-TAXI compte une quarantaine d'artisans.

La première conséquence de cette évolution a été d'opérer une sélection par l'argent, et par conséquent de fissurer l'unité de base de la profession. Seuls les conducteurs relativement aisés (ou les loueurs) peuvent équiper leurs voitures de la radio : le poste coûte actuellement 6 000 F, plus les frais d'installation, plus le droit d'entrée et l'abonnement au central. Mais cet investissement est rentable. Les chauffeurs de taxi lyonnais qui ne peuvent s'équiper de la radio voient avec dépit leurs collègues radio-taxis "aller chercher le client", donc éviter les temps morts, tout en continuant à bénéficier de la charge en tête aux stations. A tort ou à raison, ils estiment que la concurrence que leur fait le radio-taxi contribue à maintenir une certaine faiblesse de leurs recettes, sinon même à dégrader leurs conditions d'existence. La tension se met à monter.

Mais en 1971, intervient un nouvel élément qui va aboutir entre autres à l'explosion du printemps 1973.

Un entrepreneur de VILLEURBANNE possédait une affaire de dépannage de véhicules et d'achat et vente de voitures d'occasion. En tant que dépanneur, il possédait un central radio. Au début des années 1970, son affaire de dépannage, tuée par la concurrence, périclita. Il se retrouve donc avec un central radio inutile et un parc de voitures d'occasion.

La suite se devine : l'entrepreneur crée alors une compagnie de voitures de petite remise et il comprend très vite, plus vite encore que les loueurs lyonnais, tout le parti qu'il pouvait tirer d'un central radio. Il équipe donc ses véhicules de la radio, les dote de certains signes extérieurs du taxi (voyant lumineux, appellation ECO-TAXI) et les lance sur le marché, au nombre de 75. Les "ECO" se mettent à patrouiller non seulement dans VILLEURBANNE, mais à LYON et dans d'autres communes de l'agglomération, où ils vont chercher la clientèle sur appel téléphonique sans utiliser le stationnement sur voie publique hors de VILLEURBANNE. La gestion du central d'ECO étant excellente, les "petite remise" de VILLEURBANNE ne tardent pas à mordre efficacement sur le marché lyonnais. Des bagarres éclatent entre chauffeurs de taxi lyonnais et "petites remises" de VILLEURBANNE....

Sur ces entrefaites, à la suite d'évènements divers, et par décision municipale de création d'autorisations, les ECO-TAXI, de "petite remise" qu'ils étaient, deviennent de "vrais taxis". Cette décision était d'autant plus nécessaire que le décret du 2 mars 1973 (applicable à VILLEURBANNE) venait d'être publié au Journal Officiel et que les ECO n'auraient pas pu continuer longtemps à exercer en portant les signes distinctifs du taxi tout en demeurant statutairement des "petite remise".

En même temps était dénoncée la convention de 1928 entre LYON et VILLEURBANNE, ce qui annulait la possibilité, pour les taxis lyonnais, de charger à VILLEURBANNE sur voie publique.

Telles furent les origines de la "guerre des Taxis" du printemps 1973. Les chauffeurs de taxi lyonnais, poussés à bout, utilisèrent toutes les possibilités légales et extra-légales pour défendre leurs droits acquis, ou du moins ce qu'ils considéraient comme tels : recours au Tribunal administratif, attaquant l'arrêté municipal du maire de VILLEURBANNE; envois de protestations dans diverses directions, en particulier à l'URSSAF et aux services fiscaux (comportant la mise en exergue de différentes irrégularités dont la mairie de VILLEURBANNE, la Compagnie ECO-TAXI et ses chauffeurs étaient, selon eux, coupables); bagarres et siège de la mairie de VILLEURBANNE; siège enfin de la mairie de LYON, grèves de la faim sur la place des Terreaux, abandon des véhicules, menaces de suicides par le feu, toute la gamme des protestations, des plus "responsables" et des plus fondées jusqu'aux plus délirantes, fut utilisée. L'agitation fut telle pendant deux jours que la presse nationale décrivit "l'affaire" sur plusieurs colonnes parfois (cf. par exemple "Les Echos" du 24 mars 1973).

Déclenchée par l'affaire des ECO-TAXIS, la "guerre des taxis" de mars 1973 fit également apparaître la revendication principale des chauffeurs non-titulaires d'autorisations : la réduction du temps d'attente sur la liste d'aptitude. Ceux-ci allèrent jusqu'à s'attribuer des numéros "sauvages", à se déclarer unilatéralement artisans et à menacer de s'inscrire comme tels à la Chambre des Métiers. Là encore ce fut cependant la transformation des "petites remises" de VILLEURBANNE en "vrais" taxis qui mit le feu aux poudres : les chauffeurs lyonnais non titulaires d'autorisations devaient en effet attendre sept ou huit ans avant d'en toucher une, alors que les Villeurbannais avaient obtenu immédiatement "leurs" autorisations. Or, jusqu'à la dénonciation de la convention de 1928, c'étaient les Lyonnais qui desservaient (de plus en plus mal il est vrai, conséquence du malthusianisme) la commune de VILLEURBANNE. Il y avait donc là, selon eux, une atteinte aux droits acquis et une injustice flagrante.

Face à cette situation, la préfecture et la mairie de LYON prirent une série de mesures qui firent tomber la fièvre : déblocage rapide et plus libéral des autorisations, demande faite au maire de VILLEURBANNE de réserver une partie de ses autorisations à des "salariaés" lyonnais, épuration parallèle des "mauvais garçons" qui constituaient une partie du personnel d'ECO-TAXI.

Il n'en resta pas moins qu'un précédent avait été créé et que les chauffeurs de taxi lyonnais avaient vu en quelques mois s'effondrer leur monopole de fait de l'exercice de la fonction de taxi sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, et se révéler les bouleversements que la création d'un central radio bien utilisé pouvaient amener dans les conditions d'exercice de cette fonction.

2.3.3. LYON et sa "banlieue"

Le phénomène d'apparition et de diffusion des taxis de "banlieue" a été très rapide depuis quelques années, et nous avons vu, au paragraphe 2.2.1., que les taxis de VILLEURBANNE, BRON, CALUIRE, SAINTE-FOY, VENISSIEUX, SAINT-FONS, ECULLY, etc.... sont maintenant plus de 350, soit près du 1/4 du parc total de taxis que compte l'agglomération lyonnaise. Certains de ces taxis, outre ceux de VILLEURBANNE, sont d'ailleurs eux aussi équipés de la radio et la concurrence continue entre LYON et sa périphérie.

La clientèle est cependant lésée dans une certaine mesure par cette situation. D'une part, elle n'a certes pas de grandes difficultés pour trouver un taxi où qu'elle soit dans l'agglomération lyonnaise, à condition toutefois de pouvoir disposer du téléphone. Mais en revanche, dès qu'un client franchit en taxi les limites d'une commune, fût-ce entre LYON et VILLEURBANNE, il est astreint à payer le retour en zone. De ce point de vue, il y a même régression par rapport à la situation antérieure, puisqu'au moins entre LYON et VILLEURBANNE la convention de 1928 évitait cet inconvénient.

En outre, cette "ségrégation" entre LYON et les communes périphériques peut donner naissance à des pratiques anormales qui ont pour effet d'arrondir le prix de la course au détriment du client. Ainsi, lorsqu'une course entre un point et un autre de la ville de LYON amène le conducteur à frôler la "frontière" entre LYON et telle commune de la périphérie, la tentation est grande de franchir cette frontière pour faire payer au client le retour en zone (par exemple, de LYON-centre à LYON-la Duchère via CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR, ou de LYON-centre à l'hôpital du Vinatier via BRON).

Par ailleurs, les "taxis de banlieue" équipés de la radio sont bien souvent tentés de venir "chasser sur les terres" des Lyonnais, où la clientèle est plus nombreuse même proportionnellement à la population. Nul ne peut en effet vérifier sans une enquête approfondie si un taxi de SAINTE-FOY, par exemple, qui "maraude" dans LYON, est bien venu déposer un client chargé dans sa commune d'origine et se prépare à retourner dans sa zone, ou bien s'il n'en est rien.... Actuellement, le problème d'ECO-TAXI a été remplacé par celui de TELE-TAXI, radio-taxis de banlieue dont l'activité principale consiste à aller chercher la clientèle à LYON sur appel téléphonique à leur central radio (ce qui est réglementaire mais constitue une concurrence pour les radio-taxis de LYON), ou bien dans d'autres circonstances moins conformes à la réglementation en vigueur.

De plus, certains taxis de banlieue ne possèdent aucune indication extérieure permettant de déceler immédiatement leur commune d'origine. Parfois certains d'entre eux viennent stationner à LYON, courant le risque d'une explication orageuse avec les Lyonnais si ces derniers s'en aperçoivent.

Ce qui contribue à agacer les chauffeurs lyonnais, c'est que la police municipale de LYON a compétence pour contrôler les taxis de la ville de LYON mais non les autres. Elle peut donc verbaliser lorsqu'un chauffeur lyonnais est en infraction par rapport à la réglementation en vigueur, mais non lorsqu'il s'agit d'un taxi de banlieue (à moins évidemment qu'il s'agisse d'une infraction au code de la route).

Le problème qui reste à résoudre est de savoir si l'apparition et la multiplication récente des taxis, à LYON comme en périphérie, a eu pour conséquence une augmentation parallèle de la clientèle. Nous l'ignorons, et les avis sur ce point divergent sensiblement. Selon les syndicats, il n'en est rien : les taxis de banlieue et les radio-taxis ont monopolisé une clientèle existante, mais n'ont pas contribué à en créer une nouvelle. Les représentants des pouvoirs publics sont plus nuancés dans leur appréciation. Il semble qu'au moins en périphérie la clientèle se soit accrue, mais nous ne disposons d'aucun moyen de savoir dans quelle proportion.

L'irruption du radio-taxi a eu pour effet secondaire, en créant un intermédiaire entre le client et le taxi, d'augmenter les coûts. Le triple effet de l'augmentation générale récente des tarifs, de la généralisation du "retour en zone" et du radio-taxi a renouvelé l'idée très répandue du "taxi cher", idée qui pourtant s'estompait à la fin des années 1960, à la faveur d'un maintien des tarifs à un niveau assez bas. Ceci n'est certainement pas sans répercussions sur le comportement d'une certaine catégorie de clientèle vis-à-vis du taxi.

Il est hors de doute en tout cas que ce problème de la clientèle et du marché du taxi dans l'agglomération lyonnaise n'est pas vraiment pris en compte par la profession, qui paraît beaucoup plus préoccupée par ses débats et conflits internes que par l'appréciation des voies et moyens de rendre plus attractif au client potentiel le service-taxi.

Le monde du taxi lyonnais apparaît donc en première analyse comme un monde clos, malthusien, corporatiste et très conditionné par l'héritage des situations passées. Toute évolution, spontanée ou provoquée par voie réglementaire, des conditions d'exercice de la profession est perçue par l'une ou l'autre des catégories concernées (artisans ou loueurs, N.T.A., "combinards" ou non, radio-taxis ou taxis dépourvus de la radio, Lyonnais ou "banlieusards", etc....) comme une atteinte catastrophique et scandaleuse à ses intérêts ou à ses droits acquis. Il s'ensuit des réactions diverses (protestations, grèves, bagarres, recours aux Tribunaux administratifs, abandon de la profession par certains conducteurs) qui ont toutes pour point commun de se produire indépendamment des considérations relatives aux intérêts de la clientèle, c'est-à-dire au marché des consommateurs du service-taxi; ou bien, si les "intérêts de la clientèle" sont évoqués dans l'argumentation des professionnels concernés, ce n'est que secondairement et en termes de partage d'un marché existant, jamais en termes d'extension du marché ou de création d'un nouveau marché. Ce point nous paraît important à souligner avant d'aborder les problèmes spécifiques de clientèle et de rôle du taxi dans l'agglomération.

•
• •

2.4. Le rôle du taxi dans l'agglomération : première observation

Les éléments que nous pouvons apporter sur ce point résultent pour partie de l'observation directe et de notre connaissance des conditions spécifiques de circulation et de transport des voyageurs dans l'agglomération lyonnaise, et pour partie des indications que nous avons pu recueillir, et parfois recouper, au cours des entretiens que nous avons eus avec nos interlocuteurs lyonnais. Il convient cependant de noter qu'aucun de ces derniers, à l'exception du directeur de la Réglementation à la Préfecture du Rhône, n'a une vision globale et quelque peu "distanciée", par rapport à l'ensemble du problème, du rôle du taxi dans la ville, ce qui n'est pas inintéressant en soi dans la mesure où ce fait confirme ce que nous supposions au départ (cf. plus haut la partie "Problématique") : à savoir que la fonction spécifique du taxi n'a pas fait jusqu'ici l'objet d'une approche sérieuse, encore moins d'une approche prospective, de la part de l'une ou l'autre des catégories d'acteurs concernés. De même, aucune concertation à l'échelon local sur ce problème n'a eu lieu : les acteurs concernés se contentent de gérer une situation acquise et de faire face avec plus ou moins de bonheur ou de difficultés aux évolutions inévitables provoquées par l'évolution de l'urbanisation, de la technique (radio-taxis) ou de la circulation générale.

Compte tenu de cette méconnaissance d'un problème que ses diverses composantes rendent à vrai dire difficile et complexe, il ne nous a guère été possible, et nous le ressentons bien, d'apporter des éléments d'observation très approfondis sur le rôle actuel du taxi dans l'agglomération lyonnaise. C'est pourquoi nous avons orienté notre analyse dans ce domaine d'une part vers une approche concrète mais limitée des rôles spécifiques du taxi à LYON et en périphérie, en fonction des éléments dont nous disposons (et qui ne comportent pas, par exemple, d'analyse scientifique de type socio-économique de la clientèle); d'autre part vers une réflexion, non pas tant sur le "créneau" particulier qu'occupe le taxi dans ce qu'il est convenu d'appeler le "système" de transports urbains, mais sur les conditions de production du service-taxi, leur évolution et les conséquences que ces conditions de production peuvent avoir sur le service effectivement rendu. Cette réflexion formera l'ossature de la troisième partie de ce rapport.

2.4.1. Les rôles du taxi vus par les professionnels

2.4.1.1. Nous avons noté, au paragraphe 3 de la partie "Eléments de problématique" du présent rapport, qu'il existait à notre sens trois manières différentes et complémentaires de considérer le rôle spécifique du taxi en agglomération :

- en fonction des différentes clientèles,
- en fonction des types de trajets
- en fonction des types de services rendus.

L'intérêt, commun à ces trois approches, que revêt le taxi tient essentiellement à sa souplesse d'utilisation : les transports en commun, certes peu onéreux et de grande capacité, se caractérisent par une grande rigidité (surtout lorsqu'il s'agit de transports de surface) dans la nature et la qualité du service rendu. Quant à la voiture individuelle, chacun sait qu'en ville elle constitue le plus onéreux des moyens de transport si l'on prend en compte tous les éléments du coût d'utilisation, y compris l'amortissement du véhicule et le coût du temps perdu par suite des difficultés de stationnement.

Cet intérêt tient aussi à la rapidité du trajet, mais cet élément est relativement secondaire parce qu'il n'intervient pas dans tous les cas. Plus rapide que les autobus dont le taxi peut utiliser les couloirs réservés (sauf toutefois les couloirs à contre-sens du flux de circulation), le taxi se verra prochainement concurrencé dans ce domaine, sur certains types de trajets, par le métro lyonnais. Les taxis peuvent aussi être considérés comme plus rapides que la voiture particulière, parce que le voyageur, à l'arrivée, n'a pas à se préoccuper des problèmes de stationnement, et aussi parce qu'en général le conducteur de taxi - sous réserve qu'il soit sérieux et expérimenté - connaît mieux les "bons" itinéraires et conduit mieux et plus habilement que l'utilisateur moyen de la voiture personnelle.

Mais il faut nuancer cette appréciation de la supériorité du taxi sur les autres moyens de transport urbain dans le domaine de la rapidité, et ceci en fonction de trois données différentes :

a) Nul n'ignore, et de nombreuses expériences ont montré, qu'à partir d'un certain niveau d'encombrement de la circulation le plus rapide et le moins onéreux des moyens de transport urbain est et demeure le deux-roues (vélo ou cyclomoteur), et non le taxi.

b) Si le taxi permet de gagner du temps en fin de trajet par élimination du problème de stationnement, il en fait perdre souvent sur la voiture personnelle en début d'utilisation à cause du temps nécessaire à s'en procurer un; on est très loin d'une situation où chaque usager potentiel du taxi, quel que soit son lieu de départ, peut être assuré d'en avoir un à sa porte dans les cinq minutes qui suivent son appel, ou de disposer d'un taxi en station à cinq minutes de marche de son point de départ.

c) Enfin, l'utilisateur potentiel du taxi ne recherche pas forcément la rapidité du déplacement : il peut utiliser le taxi pour des motifs très différents.

C'est donc bien, en l'état actuel des choses, la souplesse d'utilisation qui reste l'atout majeur du taxi : la rapidité n'est qu'un atout potentiel. Cette souplesse d'utilisation permet au taxi de rendre effectivement toute une gamme de services "anormaux" pour un coût d'utilisation relativement faible. On en trouvera plusieurs exemples ci-après, exemples qui nous ont effectivement été cités à plusieurs reprises par nos interlocuteurs, en particulier par les professionnels du taxi. Nous envisagerons successivement ces exemples selon les trois modes d'approche précités.

2.4.1.2. Les différentes clientèles : Il s'est révélé jusqu'ici extrêmement difficile de définir avec précision des types de clientèle du taxi. En fait, il semble que toutes les catégories sociales ou socio-professionnelles y aient recours, dans des proportions évidemment variables. Cependant, il existe des catégories pour qui le taxi est pratiquement le seul moyen de transport urbain pratique et qui, réunies, constituent une fraction non négligeable (25 à 30 % environ) de la clientèle totale du taxi, du moins à LYON.

Il s'agit de tous ceux qui, pour des raisons diverses, ne peuvent pas ou très difficilement emprunter les transports en commun et ne disposent pas d'une voiture individuelle : une bonne proportion de personnes âgées; la majorité des handicapés physiques. Ces deux catégories constituent une clientèle permanente du taxi.

Mais il existe d'autres catégories, plus nombreuses, qui en constituent une clientèle provisoire ou temporaire : les immigrés fraîchement débarqués qui ignorent tout de la topographie de LYON, par exemple. Pour ceux-ci, c'est non seulement le mode de transport qui est pratique, mais aussi le fait que le chauffeur connaît les adresses, peut éventuellement renseigner sur les lieux où l'"étranger" doit accomplir la démarche qu'il envisage, etc. Autrement dit, le rôle fonctionnel du taxi est inséparable d'un certain rôle social que peut remplir, et remplit parfois effectivement, le conducteur : on voit mal un distributeur de tickets d'un bus des TCL indiquer à un immigré (ou à une personne âgée en butte à des difficultés administratives) que c'est à tel service de la Préfecture ou de la Mairie qu'il doit se rendre pour accomplir sa démarche. C'est beaucoup plus envisageable de la part d'un chauffeur de taxi, d'autant qu'il a souvent à répondre, de manière répétitive, vis-à-vis de ces types de clientèles, aux mêmes besoins précis.

Parmi les autres catégories de personnes qui, en certaines circonstances, utiliseront préférentiellement le taxi, on peut citer : les gens qui vont à la gare avec beaucoup de valises; ceux qui y débarquent dans les mêmes conditions; ceux qui arrivent à LYON, même sans beaucoup de valises, mais ne connaissent pas la ville ni son système de transports en commun; les gens qui se déplacent accompagnés d'animaux, d'enfants en bas-âge ou encombrés de paquets; les femmes qui sortent de chez le coiffeur et ne veulent pas compromettre le bel ordonnancement de leur système capillaire par un voyage hasardeux dans les bus des T.C.L.; les gens dont la voiture individuelle est en panne ou en réparation; ceux qui ont à se rendre dans un quartier où il est notoire qu'arriver à se garer relève de la prouesse; etc....

2.4.1.3. Les différents types de trajets : une typologie sommaire des types de trajets nous amène à les classer en quatre grandes catégories qui se répartissent ainsi au prorata du nombre de courses effectuées :

Transport d'un point à un autre de la ville de LYON :
50 % des courses

Transport "terminal" (de ou vers les gares et l'aéroport) :
30 %

Transport vers la banlieue proche (moins de 15 km du centre-ville) :
17 %

Transports lointains (plus de 15 km du centre) :
3 %

Les chiffres qui précèdent résultent du recoupement et de la confrontation de chiffres donnés par plusieurs chauffeurs, ainsi que par le secrétaire de la Chambre syndicale des loueurs. A quelques % près ils peuvent être considérés comme fiables, les écarts entre les diverses estimations recueillies étant faibles.

Mais au-delà de cette typologie sommaire, les chauffeurs de taxi classent comme suit les points précis de départ ou d'arrivée des courses (par ordre de fréquence) :

1. les gares
2. les hôpitaux et cliniques
3. les quartiers très densément occupés par des magasins (grands magasins, commerces anomaux) et les coiffeurs
4. les quartiers mal desservis par les T.C.L.

A cela il faut ajouter un type de courses très important : il s'agit des courses intra-urbaines qui nécessiteraient, si elles étaient effectuées par des transports en commun, des changements ou des trajets longs et mal commodes. Le plus souvent il s'agit de trajets entre un point et un autre de la périphérie de la ville de LYON : les T.C.L. ne possèdent pas de ligne circulaire du type "petite ceinture" à PARIS.

2.4.1.4. Les différents types de services : outre les services de type "courant" (transport de passagers d'un point à un autre de l'agglomération ou de la ville de LYON, desserte des gares et de l'aéroport, etc.), nous avons regroupé sous cette rubrique un certain nombre de services anomaux que rendent les taxis lyonnais et qu'actuellement ils sont seuls à pouvoir rendre.

a/ Transports d'objets : lorsque des taxis stationnent à proximité de kiosques à fleurs ou de fleuristes, il est fréquent qu'on les charge d'aller porter bouquets et gerbes à leur destination.

Par ailleurs, les taxis sont très utilisés par les services hospitaliers, les cliniques, etc. pour le transport du sang et pour le transport de résultats d'analyses.

b/ Courses SNCF : la S.N.C.F. a des voitures de ramassage du personnel qui suivent un horaire et des itinéraires déterminés pour déposer des équipes à leur lieu de travail. Les taxis suppléent très souvent à des défaillances du système (voiture SNCF en panne, équipes qui ont manqué le passage, etc.).

En hiver, il est fréquent que la SNCF fasse appel aux taxis pour emmener des équipes sur les lieux d'un incident (aiguillage ou téléphone gelé par exemple) et les ramener ensuite.

c/ Occasions exceptionnelles : la plus fréquente est le transport en maternité d'une femme sur le point d'accoucher. Très fréquent aussi le transport d'accidentés légers vers les hôpitaux. Il y a enfin les congrès, foires, conseils des ministres "décentralisés" et autres manifestations exceptionnelles pour lesquelles les taxis sont très sollicités.

A noter enfin un rôle très "anomal" mais non négligeable : les radio-taxis qui roulent la nuit ont fréquemment utilisé leur poste d'appel pour signaler à la police, via leur standard, des bagarres, agressions, tentatives de viol, etc. dont ils ont été témoins. Mais il s'agit là d'un rôle de suppléance des services de police qui déborde la fonction de transport urbain que joue le taxi. Il existe d'autres fonctions "anormales" que remplit parfois le taxi en-dehors de sa fonction principale de moyen de transport mis à la disposition du public; certaines de ces fonctions sont d'ailleurs peu avouables et nous n'insisterons pas davantage sur ce point....

2.4.1.5. La "nomenclature" qui précède tend à mettre en lumière, au-delà de son aspect quelque peu descriptif, un certain nombre de fonctions économiques et sociales du taxi dans la ville :

- son insertion dans tous les aspects de la vie urbaine : le taxi est souvent le moyen de réponse adéquat à des problèmes quotidiens mal résolus par le recours aux transports publics ou à la voiture particulière;

- l'ambivalence de son rôle : le taxi, c'est à la fois un véhicule duquel on attend un service souple, très adaptatif et relativement peu onéreux, et un conducteur dont le rôle peut n'être pas limité au simple transport d'un point à un autre. Il joue une fonction supplémentaire qui peut aller du renseignement d'ordre pratique donné au client, jusqu'au réceptacle de confidences de la part de femmes aux prises avec des difficultés familiales ou conjugales et qui trouvent en la personne du chauffeur une oreille supposée attentive, le chauffeur de taxi étant très souvent perçu comme une incarnation de la "sagesse populaire";
- ses capacités de suppléance : à la voiture individuelle lorsque celle-ci est inutilisable (panne...), aux transports en commun par l'intermédiaire du "taxi collectif", encore très peu "essayé" en France (cf. à ce propos l'expérience de BESANÇON : "Le Monde" du 6 septembre 1974, expérience qui pourrait être reproduite à LYON à petite échelle selon le chef du service "marketing" des T.C.R.L).

Nous ajouterons pour conclure qu'il se dégage de nos entretiens avec les différents acteurs concernés une orientation presque unanime : le taxi est à vocation artisanale, mais les artisans du taxi regroupés dans leurs syndicats, en coopératives, ou par l'intermédiaire de centraux radio dont ils seraient gestionnaires, peuvent constituer une "force d'intervention" capable de coordination et même susceptible d'être planifiée tout en conservant sa souplesse d'utilisation (voir à nouveau l'expérience bisontine). La fonction de taxi est riche de possibilités de développement, mais sous certaines conditions : unification des conditions d'exercice, liquidation de certains problèmes de droits acquis, rigueur dans la sélection des chauffeurs, développement modéré du parc.

2.4.2. Les rôles du taxi vus par les usagers

Les quelques interviews réalisées auprès d'utilisateurs du taxi ne pouvaient évidemment permettre d'analyser les réactions des usagers à partir d'un échantillon quantitativement représentatif. Il est toutefois possible d'en dégager un certain nombre d'éléments qui paraissent significatifs du point de vue des utilisateurs du taxi, notamment sur le plan de la fonction de ce mode de transport, et sur celui de ses conditions d'exercice.

2.4.2.1. La fonction du taxi : à la différence des autres acteurs, plus intégrés dans l'univers actuel du taxi dont nous avons souligné le caractère clos, et dont l'attention paraît souvent exclusivement centrée sur des problèmes "internes", les usagers réagissent très vite sur le thème de la fonction du taxi dans le cadre urbain. Leur perception du taxi est nettement comparative soit par rapport aux transports en commun, soit par rapport à la voiture personnelle. Certains soulèvent même la question de la nature exacte du service rendu.

- a) Taxis et transports en commun : le taxi est considéré comme complémentaire du transport en commun dans tous les cas où celui-ci n'est pas en mesure de rendre un service analogue, pour des raisons propres soit au fonctionnement du réseau des T.C.L., soit à la personne transportée.

Sur le premier point, les motifs invoqués le plus fréquemment sont relatifs aux lieux de départ ou d'arrivée (usager désirant se rendre en un point mal desservi par les "bus" par exemple) ou aux heures de déplacement (usager rentrant chez lui au moment où la fréquence des "bus" est faible....).

Sur le second point, on retrouve principalement les notions de rapidité (usager désireux d'atteindre de toute urgence un autre point de la ville) ou d'encombrement de la personne (usager accompagné d'enfants en bas âge ou chargé de valises ou colis volumineux). On pourrait, par une enquête systématique auprès d'un grand nombre d'usagers, retrouver ce type de comparaisons taxi/transports en commun à propos de chacune des catégories de trajets que nous avons définies par ailleurs : domicile-travail, fréquentation d'administrations ou de services, desserte des gares ou aéroports....

La relation taxi/transport en commun est souvent faite par l'usager à propos du prix des courses en taxi, qui est souhaité suffisamment faible pour permettre une meilleure complémentarité de ces deux modes de transport. Certains usagers ont suggéré, par exemple, la mise en place d'un système d'abonnement à prix réduit auprès d'une "compagnie" de taxis (ou d'un groupement organisé d'artisans).

Par comparaison avec les T.C.L., l'usager souffre également de l'incertitude du coût du trajet. Le taxi est l'un des seuls services existants dont l'utilisateur ne connaît pas préalablement le prix, sauf s'il a une très grande habitude de ce mode de transport : encore cette connaissance sera-t-elle approximative. Il y a là un archaïsme assez étonnant, à la limite, et de toute manière très nuisible à l'"image" du taxi car il induit des évaluations de coût souvent exagérées. Cette remarque a également parfois - mais rarement - été formulée par nos interlocuteurs "professionnels" du taxi.

- b) Taxis et voiture individuelle : beaucoup d'usagers considèrent le taxi comme substitut de la voiture individuelle. Cette perception apparaît comme une évidence tout à fait élémentaire pour ceux qui ne disposent pas (en raison de leur âge, de leur santé, de leurs faibles moyens financiers....) d'un véhicule personnel. Mais il est intéressant de noter que des usagers disposant ou pouvant disposer à brève échéance d'une voiture considèrent le taxi comme une solution de remplacement, au moins partiel, au système de la motorisation individuelle. Devant les nuisances croissantes induites par celle-ci et l'aggravation des difficultés de circulation et de stationnement, ils en arrivent ainsi à poser un problème de mode de vie à partir du rôle du taxi dans la ville, ce qui nous paraît refléter les grandes potentialités de développement de ce mode de transport dans l'hypothèse où serait modifié le système actuel de développement économique et urbain.

Il est significatif que certains usagers possédant une voiture comparent spontanément le coût de celle-ci et le coût du service-taxi dans un sens favorable à ce dernier.

- c) La nature du service-taxi : la nature même du service-taxi est remise en cause par certains usagers qui développent des réflexions tendant à dépasser la notion de relations taxi-individu transporté, pour déboucher sur une conception plus collective dans laquelle le taxi serait à la disposition de plusieurs personnes réunies à un moment donné par le même problème de déplacement : collègues de travail habitant le même ensemble d'immeubles; personnes débarquant d'un train et se rendant dans le même quartier ou secteur urbain, par exemple.... Pourquoi en effet faut-il, pour reprendre ce dernier cas, qu'un taxi, devant une file d'usagers désireux de quitter une gare, charge une seule personne alors que d'autres usagers attendent de rejoindre le même quartier que celle-ci ? Quels mécanismes s'opposent à un échange d'informations permettant de regrouper plusieurs usagers ayant la même destination ou des destinations voisines et "cumulables" ?

Ces questions, qu'il faut rapprocher du problème du taxi "collectif" habilité à suppléer, à certaines heures, telle ligne de transports en commun, nous paraissent intéressantes dans la mesure où elles montrent que le système actuel refoule des formes ou des possibilités quantitatives de développement de la fonction de taxi, qui trouve cependant dans le mouvement général de la société des raisons de s'amplifier.

Parallèlement, le point de vue des usagers fait ressortir une perception et une remise en cause de l'image traditionnelle du taxi dans certaines couches sociales comme "moyen de transport onéreux réservé aux catégories aisées de la population".

2.4.2.2. Les conditions d'exercice du service-taxi sont évidemment au centre des préoccupations des usagers. Plusieurs problèmes reviennent fréquemment dans les interviews et semblent bien correspondre à des points de sensibilité du public.

- a) Le prix et l'information : outre le niveau des tarifs comme obstacle à une plus grande utilisation du taxi, les usagers regrettent de manquer d'information sur le coût des courses qu'ils désirent faire, comme nous l'avons noté plus haut, mais aussi sur l'ensemble des questions relatives à l'infrastructure du service-taxi : stations, délais d'appel, réglementation, éléments de calcul des prix, etc....

Il est indiscutable que dans les grands ensembles où les sollicitations publicitaires sont diverses et multi-quotidiennes, les communications (prospectus, etc....) donnant la moindre information sur les taxis sont rares ou même inexistantes.

Des suggestions ont été faites par nos interlocuteurs usagers du taxi : outre l'établissement d'abonnements que nous avons mentionné, ces suggestions portent sur l'affichage dans les voitures des principes du tarif et de la somme réclamée pour les courses les plus courantes par exemple (1). On peut noter que ce dernier point correspond à une pratique assez courante dans les taxis des communes rurales.

- b) Les conditions d'appel : la situation des usagers est très diverse sur ce point. Ceux qui possèdent le téléphone, ou en disposent aisément, ignorent les difficultés de ceux qui habitent des quartiers périphériques peu équipés en taxiphones ou affligés d'installations de ce type perpétuellement en panne. Dans tous les cas, la possibilité concrète d'appel rapide conditionne profondément les réflexes des usagers potentiels.

Les stations sont souvent souhaitées plus visibles, équipées d'abris, dotées de panneaux d'information, et relayées, dans le grand ensemble lyonnais de La Duchère par exemple, par des sous-stations où l'absence de taxis à l'arrêt serait compensée par l'existence de bornes téléphoniques bien apparentes permettant l'appel à la station principale la plus proche (ou au central de radio-taxi).

Sur ce point encore, on peut mesurer la distance qui sépare les professionnels du taxi de la clientèle : les premiers vivent tellement dans leur "univers" depuis souvent de nombreuses années, et le connaissent si bien, qu'ils soupçonnent mal le niveau d'ignorance et le degré d'interrogation des nouveaux usagers, des usagers occasionnels et des usagers potentiels. En d'autres termes, redisons-le, ils n'ont aucune idée de ce qu'est un marché de clientèle ni des voies et moyens, même les plus simples, pour l'élargir.

(1) Les usagers sont conscients que cette somme peut varier en fonction des embarras de la circulation, mais n'en réclament pas moins l'affichage clair d'une "fourchette" de prix pour un même trajet.

- c) Les rapports avec le chauffeur de taxi : les clients apprécient d'avoir de "bons rapports" avec le conducteur du taxi qui les transporte, ce qui se traduit notamment par un sourd mécontentement quand ils se heurtent à des chauffeurs peu aimables, ou désagréables, ou bien par l'habitude qu'ont certains usagers d'avoir recours, quand cela leur est possible, par l'intermédiaire d'un central radio, au même chauffeur qui devient alors un passager familier.

Les usagers attendent également de la part du conducteur une bonne connaissance des quartiers desservis et paraissent fort déçus lorsqu'ils habitent des quartiers neufs dont la situation interne semble encore très étrangère à l'univers spatial des chauffeurs de taxi.

- d) Autres conditions d'exercice : les suggestions relatives aux autres rapports entre le taxi et le cadre urbain sont moins fréquentes, sauf en ce qui concerne le désir de voir définies des voies réservées en priorité aux taxis.

•
••

TROISIEME PARTIE

TENTATIVE D'ANALYSE A PARTIR DU CAS LYONNAIS

3.1. Le jeu réciproque des différents acteurs

Les principaux acteurs dont il sera question ici peuvent être regroupés en trois catégories : les "décideurs" (Etat, Préfecture, Municipalités); les entrepreneurs; et les syndicats de chauffeurs de taxi.

Les descriptions que nous avons effectuées dans la seconde partie de cette étude tendent à montrer que d'une part les usagers ne constituent pas actuellement un groupe de pression, donc une catégorie d'acteurs au sens où nous l'entendons. Il n'existe pas à LYON (ni du reste à PARIS ou ailleurs; à notre connaissance) d'associations d'usagers du taxi; en outre, nous avons déjà noté qu'il y a un profond hiatus entre l'"univers" du taxi - et par conséquent ceux qui s'y meuvent - et la clientèle (1).

D'autre part, la catégorisation sommaire décideurs-entrepreneurs-syndicats recouvre une réalité autrement complexe. Cette catégorisation laisse entendre que les "décideurs" légifèreraient et arbitreraient d'éventuels conflits entre les deux autres groupes d'acteurs; que les syndicats lutteraient pour obtenir de leurs employeurs ou des pouvoirs publics de meilleures conditions d'exercice de leur profession; et que les entrepreneurs chercheraient à freiner les revendications syndicales et à améliorer la rentabilité de leurs entreprises.

Dans la pratique, il est bien rare que ce jeu classique entre les trois groupes d'acteurs se déroule de manière aussi simpliste.

(1) L'article 5 du décret du 2 mars 1973 prévoit bien la création d'une commission consultative chargée de donner son avis avant toute décision municipale ou préfectorale fixant le nombre des taxis, l'attribution des autorisations et la délimitation des zones de prise en charge; et cette commission, qui doit être mise en place dans toutes les communes de plus de 20 000 habitants, comprend de droit des représentants des usagers désignés, selon le cas, par le maire ou le préfet. On peut cependant se demander comment et en fonction de quels critères peuvent être désignés ces représentants !

3.1.1. Au niveau des "décideurs",

il semble bien qu'il n'existe pas, à l'heure actuelle, et même qu'il n'ait jamais vraiment existé de politique globale du taxi. A l'échelon central, deux textes seulement traduisent une volonté politique (la loi de 1937 et le décret de 1973, séparés par un intervalle de 36 ans !), mais il faut aussitôt noter que ces textes correspondent à certains aspects de l'organisation interne du monde du taxi (extension des conventions collectives, problème de la transmission de l'autorisation, séparation entre taxis et voitures de remise) et non à une quelconque tentative globale de planification du service-taxi ou d'insertion rationnelle de celui-ci dans un système de transports publics urbains (1).

A l'échelon local, la Préfecture du Rhône, la Mairie de LYON et les mairies des communes périphériques de l'agglomération lyonnaise jouent un rôle qui est en cours d'évolution rapide. La mairie de LYON détenait pratiquement tous les pouvoirs réglementaires et de fait, jusqu'à la fin des années 1960, pour plusieurs raisons : l'absence quasi-totale des municipalités périphériques; la Préfecture, pendant toute la période "malthusienne", n'a guère eu à intervenir et par conséquent s'est contentée d'entériner les décisions municipales, voire de rendre à la municipalité de LYON les pouvoirs que les juridictions administratives avaient voulu lui retirer (2). Mais la mairie de LYON se contentait, elle aussi, d'avaliser une situation de fait qui ne posait pas de problèmes particuliers.

Quand la situation a commencé à évoluer et à s'envenimer du fait de l'irruption de la radio et du développement des taxis de banlieue (à l'origine sous forme de "faux taxis", c'est-à-dire de voitures de petite remise), la Mairie de LYON a tendu à déléguer ses pouvoirs à l'autorité préfectorale, qui ne paraît pas avoir marqué un empressement considérable à les accepter. En fait, la municipalité "voudrait bien se débarrasser de ses compétences en matière de taxis : si la Préfecture acceptait de les assumer, il se trouverait sans nul doute une majorité au Conseil Municipal pour accepter cette formule", nous a dit l'adjoint au maire de LYON que nous avons interrogé.

Avec la création et le développement des "taxis de banlieue", le mouvement inverse s'est produit au niveau des municipalités périphériques, dont beaucoup se sont montrées très jalouses de leur indépendance face à l'autorité préfectorale. Mais celle-ci, sans vouloir heurter de front les municipalités à propos d'un problème qu'elle considère somme toute comme relativement mineur, tend de plus en plus à essayer d'harmoniser à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération "dense" de LYON les conditions d'exercice de la profession, au-delà de la réglementation.

(1) Il convient toutefois d'indiquer que, selon nos interlocuteurs de la Préfecture du Rhône, la Direction de la Réglementation du Ministère de l'Intérieur se préoccupe actuellement d'élaborer une réglementation applicable à l'ensemble du territoire national. Mais nous n'avons bien entendu aucun élément sur le contenu et les orientations de cette réglementation.

(2) Cf. l'ANNEXE 2 relative à la transmissibilité des autorisations.

La volonté politique préfectorale devient donc le facteur dominant (alors que celle de la municipalité de LYON est plutôt récessive). Ceci a été d'autant plus net à partir de la date de création d'une Préfecture de police à LYON (1972). Cette politique se traduit (sommairement résumée) de la manière suivante : au niveau réglementaire, prise en charge progressive des responsabilités que la municipalité lyonnaise tend à abandonner; tentatives de convaincre les municipalités périphériques de la nécessité d'édicter une réglementation aussi proche que possible de celle qui est en vigueur à LYON. Au niveau de l'intervention dans le jeu réciproque entrepreneurs - chauffeurs de taxi, la Préfecture tente de convaincre les municipalités périphériques des avantages que présenterait l'extension de la formule de l'artisanat du taxi, dans le but d'éviter les conflits sociaux, de moraliser la profession par la récession des "combines", et aussi - les artisans de la catégorie A gagnant généralement mieux leur vie que les chauffeurs non-titulaires d'autorisations - d'éviter que la clientèle souffre de pratiques illicites auxquelles se livrent parfois ces derniers dans le but d'arrondir leurs fins de mois (et qui consistent par exemple à "majorer" le coût du retour en zone, à compter trois fois la prise en charge lorsqu'ils chargent trois clients quelque peu naïfs, à ne pas emprunter les itinéraires les plus directs pour amener le client à destination (1), à "matraquer" les immigrés fraîchement débarqués, etc....).

On en arrive donc actuellement à une situation quelque peu paradoxale, à savoir qu'en principe la Préfecture a beaucoup plus de pouvoirs dans les communes périphériques qu'à LYON qui est régie par la loi de 1937, et qu'en pratique, et pour des raisons politiques, la Préfecture exerce beaucoup plus nettement ses responsabilités sur LYON que sur la périphérie.

3.1.2. Au niveau des entrepreneurs,

dont l'unique but est de rentabiliser leurs capitaux dans les meilleures conditions possibles, il s'agit actuellement de s'opposer à certains aspects de la politique préfectorale et municipale, en particulier quand celle-ci (par déblocages libéraux d'autorisations à LYON et par son action vis-à-vis des communes périphériques) tend à gonfler la catégorie A. Chaque déblocage d'autorisations leur fait perdre des conducteurs qu'ils ont ensuite du mal à retrouver, sauf à leur offrir de meilleures conditions de travail. C'est pourquoi les loueurs guettent la moindre erreur éventuelle des services préfectoraux lorsque ceux-ci préparent un arrêté qui ne leur convient pas, et ont fréquemment recours aux tribunaux administratifs pour tenter de faire annuler de tels arrêtés.

(1) Notons cependant à ce propos que bien des chauffeurs de taxi lyonnais préfèrent les courses "courtes" aux courses "moyennes", surtout quand la période du mois, l'heure considérée, les circonstances atmosphériques, etc. font que la clientèle est nombreuse : la proportion du coût de la prise en charge sur le prix total à payer est d'autant plus forte que la course est plus brève, et ne correspond à aucune dépense effective de carburant ou de temps. En revanche, les courses à longue distance sont très recherchées parce que d'un bon rapport surtout quand la circulation est fluide. C'est la durée du temps d'attente aux stations qui, en immobilisant plus ou moins longtemps l'outil de travail, est la plus "coûteuse" pour le chauffeur de taxi.

Vis-à-vis des conducteurs, les entrepreneurs semblent bien jouer un rôle plus classique, dans son principe du moins, qui consiste à défavoriser la syndicalisation de leur personnel par diverses méthodes dans le détail desquelles nous n'entrerons pas, à maintenir le type de contrats qui les lient à leurs conducteurs (en particulier à s'opposer au salariat et à refuser que les chauffeurs soient payés au pourcentage de la recette inscrite au compteur), pour certains d'entre eux (petits entrepreneurs, loueurs de la catégorie B) à pratiquer la "combine", enfin à rechercher l'embauche de travailleurs immigrés pour compenser les départs de conducteurs passés artisans (ces départs sont nombreux depuis l'an dernier en raison des récents déblocages d'autorisations) et aussi sans doute pour d'autres motifs communs à tous les employeurs qui utilisent une certaine proportion d'immigrés.

Mais la tactique actuelle des entrepreneurs comporte un troisième volet qui est loin d'être le moins important. Dans le cadre de l'entreprise du taxi, ils sont en position défensive et ne recherchent pas spécialement l'offensive, estimant qu'en toute hypothèse les conditions législatives et réglementaires actuelles et surtout les conditions générales de circulation sont défavorables à une rentabilisation satisfaisante de leurs capitaux. Ils "abandonnent" donc plus ou moins implicitement et plus ou moins nettement l'"industrie du taxi" aux artisans. En revanche, les entrepreneurs les plus importants sont en position offensive, économiquement parlant, vis-à-vis d'autres secteurs du marché et réinvestissent leurs capitaux dans d'autres activités, en particulier dans le domaine de la location de voitures sans chauffeur, comme nous avons déjà eu l'occasion de le signaler.

3.1.3. Au niveau des syndicats,

il convient de distinguer très nettement le syndicat des artisans (S.A.T.) et sa politique, de la section C.G.T. et de l'U.S.T.L. et de leurs revendications.

Nous avons vu, en effet, que le S.A.T. représente surtout des petits loueurs (catégorie B) et des artisans retraités "en combine" avec un conducteur N.T.A. Ses intérêts coïncident donc objectivement, dans la plupart des cas, avec ceux des gros loueurs face à la politique préfectorale. C'est ainsi par exemple que le S.A.T. demeure très "malthusien", parce que la libéralisation du déblocage des autorisations fait perdre aussi des chauffeurs non-titulaires aux petits loueurs, et surtout parce que, comme nous l'avons déjà signalé, elle fait baisser la valeur vénale de l'autorisation, donc le coût de la "combine" (ou son revenu... cela dépend de quel côté on se place).

Si les trois syndicats ont lutté ensemble, par des moyens différents, contre les "petite remise" qui menaçaient tous les chauffeurs de taxi, ils se retrouvent en opposition dès qu'il s'agit des conditions d'exercice de la profession, le S.A.T. étant en fait une émanation d'un petit patronat, la C.G.T. et l'U.S.T.L. représentant les intérêts des non-titulaires. Au niveau du problème de la transmissibilité des autorisations, on retrouve cette opposition.

En revanche, la C.G.T. et l'U.S.T.L. qui entretiennent d'assez bons rapports réciproques, combattent essentiellement pour accélérer encore le passage du statut de non-titulaire à celui d'artisan A (on retrouve d'ailleurs ici un nouveau paradoxe : le syndicat C.G.T. des cochers-chauffeurs doit être l'un des seuls syndicats C.G.T. de France dont l'action tende objectivement à réduire les effectifs de sa clientèle traditionnelle.... ce qui n'est pas sans provoquer des débats au sein de la section lyonnaise, car il y a là une contradiction interne difficile à dépasser. Aussi la section C.G.T. des cochers-chauffeurs de LYON préfère-t-elle mettre l'accent sur des revendications qui, si elles étaient satisfaites, tendraient à améliorer considérablement la situation des non-titulaires : paiement de ces derniers au pourcentage de la recette et non au forfait, établissement de véritables conventions collectives, suppression des "combines", possibilité pour l'Administration de donner aux autorisations un caractère révocable en cas de non-respect de la législation, de la réglementation et des conventions collectives. Ce dernier point, s'il était accepté, aurait finalement le même effet que les déblocages puisque les autorisations retirées à un loueur seraient transmises à ses "salariés" qui deviendraient par là-même artisans.... Il faut noter enfin que le secrétaire de la section C.G.T. de LYON est lui-même un artisan A, bien que sa clientèle soit essentiellement, comme on l'a vu, composée de non-titulaires).

3.1.4. On constate donc dans l'ensemble de la profession un certain nombre de pratiques plus ou moins anormales par rapport au jeu traditionnel pouvoirs publics-employeurs-salariés.

Parmi celles qui nous paraissent les plus dignes d'intérêt, on relèvera d'abord le fait que précisément il n'existe pas de salariés à LYON dans le domaine du taxi, mais des "locataires de choses" qui versent un forfait aux entrepreneurs. De même il n'existe pas de véritables employeurs, mais des "loueurs de choses", avec toutes les conséquences au plan des charges sociales, des accords d'entreprises, de la fiscalité, etc.... qu'entraîne ce statut juridique (légalement reconnu par la jurisprudence des tribunaux judiciaires).

En second lieu, on notera le désintérêt des pouvoirs publics, en particulier au niveau de la municipalité de LYON, pour les problèmes du taxi, au-delà de la gestion au jour le jour de ces problèmes. Il est vrai qu'une initiative locale de quelque envergure tendant à remettre en question la fonction actuelle du taxi entraînerait par là même une remise en cause du fragile équilibre entre les différentes catégories d'acteurs, et par voie de conséquence des réactions incalculables.

Une troisième anomalie relative (bien qu'elle ne soit pas sans équivalents dans d'autres branches d'activités) concerne l'action des syndicats et en particulier l'opposition entre le S.A.T. et les deux autres syndicats, pouvant aller jusqu'à une coalition occasionnelle entre le S.A.T. et les entrepreneurs. Cette situation tient en fait à la coexistence sur un même marché d'artisans indépendants, de petits loueurs et de chauffeurs nécessairement sous la dépendance des entreprises parce que non titulaires d'autorisations administratives.

Enfin, on remarquera que la politique des principales entreprises est finalement bien plus axée sur l'évasion vers d'autres secteurs d'activités que vers une stratégie de développement de la branche qui nous intéresse ici.

Ces diverses caractéristiques illustrent bien la spécificité du monde du taxi et par conséquent celle des conditions de production du service considéré, que nous allons tenter à présent d'analyser.

3.2. Les conditions actuelles de production du service-taxi

Les éléments d'analyse qui suivent ne prétendent pas être l'aboutissement d'une recherche approfondie, d'abord parce qu'ils ne s'appuient que sur la connaissance du seul cas lyonnais, ensuite parce que tel n'était pas le but de cette étude exploratoire. Il s'agira donc seulement pour nous d'essayer, à travers quelques remarques et hypothèses, d'orienter la réflexion dans un sens qui nous paraît être fécond, et de mettre en place les bases d'une discussion éventuelle sur les problèmes évoqués; étant entendu que nous revendiquons un "certain droit à l'erreur", une analyse approfondie et rigoureuse des conditions de production du service-taxi, des déterminants socio-économiques et politiques de cette production, nécessitant une recherche beaucoup moins superficielle que celle à laquelle nous nous sommes livrés.

Le service-taxi présente deux caractéristiques fondamentales qui ressortent nettement de l'étude et qui peuvent être décrites de la façon suivante :

D'une part, il s'agit d'un service de transports urbains privé défini par tous nos interlocuteurs comme étant "à vocation artisanale", ce qui exprime - sans l'expliquer encore - la tendance actuelle au développement relatif des artisans par rapport aux entrepreneurs.

D'autre part, les professionnels du taxi, s'ils connaissent très empiriquement leurs clientèles, méconnaissent le "marché" global réel et potentiel, centrés qu'ils sont, nous l'avons dit, sur les problèmes internes à l'exercice de leur profession. Cette seconde caractéristique résulte pour une bonne part de la première : on voit mal de petits entrepreneurs - dont le taxi n'est plus la part principale de leur activité - et moins encore des artisans se donner les moyens d'une connaissance globale d'un "marché" potentiel.

La question qui se pose à nous est alors la suivante: quelles sont les causes profondes de cette situation empiriquement caractérisée par la "vocation artisanale" et par la relative "fermeture" de la profession sur elle-même ? Au-delà de ces expressions qui ne font que décrire, tentons une explication.

Les déterminants principaux de la situation sont à chercher, à notre sens, du côté des conditions actuelles de production de service-taxi. Ces conditions sont tout à la fois techniques et économiques.

Techniques en ce sens que pour produire le service-taxi, il est nécessaire de procéder à la combinaison suivante : un homme + un véhicule, combinaison relativement simple à mettre en oeuvre et n'offrant que fort peu de variantes sinon dans le choix de l'automobile. De plus, la productivité n'est sensible à aucun "effet d'échelle" : si l'on a plusieurs voitures, il faut plusieurs chauffeurs et le coût moyen de la mise en oeuvre d'une unité "voiture + chauffeur" ne baisse pas très sensiblement quand le nombre des unités augmente.

Les conditions économiques de la production du service sont à deux niveaux : les conditions générales de l'environnement économique (prix des voitures, de l'essence; fiscalité générale....) et les conditions particulières au taxi (fiscalité spécifique, tarification). Ces conditions économiques sont déterminantes pour la rentabilité de la production du service-taxi.

Il nous semble que l'état actuel de ces conditions "technico-économiques" explique pour une grande part la situation présente du taxi. En effet, la nature de la combinaison ("un homme + une voiture") et le coût de sa mise en oeuvre dans les conditions actuelles sont tels que le taxi n'est plus - relativement à d'autres secteurs d'activité - un lieu d'accumulation du capital, la rentabilité des investissements étant meilleure dans beaucoup d'autres secteurs. L'avantage relatif de la concentration de nombreuses unités "voiture + chauffeur" par rapport aux unités indépendantes (artisanales) n'est pas sensible dans les conditions actuelles. La situation était toute différente il y a quelques décennies : l'achat de la voiture automobile, qui ne connaissait pas encore la production de masse actuelle, représentait un investissement relativement beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui, ce qui en interdisait l'acquisition facile par un individu grâce au revenu dégagé par sa propre activité. Aussi était-ce la période du monopole de grandes compagnies à chauffeurs salariés, elles-mêmes souvent liées aux producteurs d'automobiles.

A l'inverse, aujourd'hui, l'importance de l'investissement que représente l'achat d'une voiture est telle - correspondant à un état de l'industrie automobile - qu'un chauffeur peut le supporter et que les conditions économiques de la production du service en permettent un exercice artisanal. Ce dernier soutient d'autant mieux la concurrence que l'artisan n'a pas la logique d'accumulation de l'entreprise capitaliste, que son régime fiscal et son "indépendance" lui permettent - serait-ce au prix d'une certaine auto-exploitation - de dégager un certain revenu.

Ainsi les entrepreneurs qui avaient investi et accumulé dans le secteur du taxi sont-ils progressivement en train de retirer leurs capitaux pour les placer en des lieux de meilleur rapport.

Une innovation technique dans la production du service taxi aurait pu modifier cette situation : il s'agit de l'apparition de la radio. Mais l'état avancé de la technologie de la radio, qui n'est apparue que fort récemment dans le taxi, n'a pas sensiblement modifié la situation du rapport entrepreneurs-artisans. En effet, si l'acquisition d'un central représente encore un investissement important, celui d'un émetteur-récepteur sur le véhicule, pour coûteux qu'il demeure, n'est pas inaccessible à l'artisan. Par ailleurs, des groupements d'artisans peuvent s'équiper d'un central, et ils ont effectivement été les premiers à l'avoir fait à LYON. De même que pour l'automobile, la production de masse et la grande diffusion de la radio ^{ont} permis le maintien - et même le renforcement ? - de l'exercice artisanal du taxi.

On pourrait objecter que les conditions technico-économiques évoquées ci-dessus sont insuffisantes pour expliquer à elles seules le rapport actuel artisanat-entreprise capitaliste. Vient à l'esprit aussitôt une question sur le développement des voitures de location qui est le fait d'entreprises importantes.

Mais la comparaison avec le taxi n'est pas possible pour plusieurs raisons. Le "produit" n'est pas le même, la nature du service est toute différente. Il s'agit ici d'une location de chose, et non de la vente d'un service. De plus, et surtout, il y a nécessité dans la location de voitures d'atteindre un certain niveau d'investissement (posséder plusieurs voitures) pour accéder valablement au marché. La taille minimale d'une entreprise de location (qui n'a pas d'autres activités) n'est pas petite. On a affaire à une activité capitalistique.

A l'inverse pour le taxi, il y a possibilité d'accéder au marché avec une seule unité voiture + chauffeur du fait de la nature du service et de son organisation actuelle : réseau de stations, système d'appel par téléphone ou radio.

Ainsi pensons-nous avoir pour une part éclairé le problème de la "vocation artisanale" du taxi : les conditions techniques et économiques générales rendent possible cet exercice artisanal; les conditions particulières au taxi (tarifaires, réglementaires...), d'origine étatique, qui déterminent finalement la rentabilité de la production du service, ont pour effet objectif de mettre les capitaux investis dans le taxi en situation de moindre rentabilité par rapport à d'autres secteurs.

Dans ces conditions, le taxi n'ayant pas pu se développer en fonction des facteurs techniques et économiques propres à la nature même de l'unité de production, son évolution est donc nécessairement conditionnée par d'autres facteurs qui sont externes à la fonction. Nous avons décrit, parfois de façon sommaire ou allusive, un certain nombre de ces facteurs. Bien que dans une large mesure ils soient interdépendants - car les uns sont de nature politique, les autres sont économiques, d'autres encore idéologiques, et nul n'ignore que ces trois ordres sont plus ou moins étroitement liés - on peut, semble-t-il, essayer de les regrouper en deux catégories principales. La première, c'est l'ensemble des conditions de la circulation urbaine, dont l'évolution dans les dernières décennies a été déterminante à bien des niveaux, y compris sur la nature même de la production de l'espace urbain.

D'une part, la popularisation de la voiture particulière, la baisse de son coût relatif n'ont pu que favoriser l'appropriation individuelle du taxi dans la mesure où, de plus en plus, l'outil de travail est devenu accessible à l'individu isolé. D'autre part et dans le même temps, ce même phénomène d'extension de la voiture particulière a aggravé les conditions de la circulation urbaine, diminuant parallèlement la rentabilité de l'outil de production et la qualité du service rendu. Il en est résulté une marginalisation relative de ce type de service, contre laquelle l'entreprise capitaliste n'a pu lutter par le biais des améliorations induites par la technologie puisque nous avons vu que ces améliorations ont finalement été minimes. L'affaiblissement de la rentabilité du service-taxi a donc amené peu à peu les entreprises à s'en détourner.

La seconde catégorie de déterminants est de nature politique et se traduit essentiellement au niveau législatif et réglementaire. A l'échelon central, celui de l'Etat, on a pu constater que la législation actuellement en vigueur est loin de répondre à un souci d'intégration de la fonction de taxi à un système cohérent de circulation et de transports en milieu urbain. Les responsabilités sont essentiellement laissées aux agents de la décision à l'échelon local. Or ceux-ci, et tout particulièrement les municipalités, ont un intérêt évident à favoriser globalement l'artisanat du taxi, dans la mesure où celui-ci constitue (et représente) une catégorie sociale dont aucun maire n'a intérêt à s'attirer l'hostilité (objectivement mais aussi pour des raisons de psychologie sociale, les chauffeurs de taxi ayant tendance à incarner la "vox populi"). Bien au contraire, et on l'a constaté récemment à de nombreuses reprises dans l'histoire politique locale de notre pays, il est souvent arrivé que tel maire ou tel candidat à la magistrature municipale utilise les chauffeurs de taxi comme agents électoraux, estimant à tort ou à raison que leur influence sur le corps électoral peut être considérable...

La conséquence en a été que, pour ne pas heurter les professionnels du taxi, les agents du pouvoir local ont laissé s'accumuler les "droits acquis" sans les intégrer dans une politique globale. C'est ainsi par exemple que l'autorisation administrative n'est pratiquement pas révocable, qu'elle est - concrètement - attribuée en viager, et qu'elle a même tendance à devenir partie intégrante du patrimoine héréditairement transmissible, ce qui constitue une aberration juridique.

La fonction de taxi s'est donc peu à peu cristallisée sous le poids de plus en plus lourd des traditions et des héritages, ce qui se traduit par une incapacité de plus en plus accentuée, de la part de l'ensemble de la profession, à faire face à l'évolution des conditions socio-économiques générales et par conséquent à adapter le service rendu au service attendu par la clientèle.

La conclusion - provisoire et partielle - des éléments d'analyse qui précèdent peut être énoncée comme suit. Les conditions de production du service-taxi que nous avons brièvement évoquées convergent pour maintenir la fonction et ceux qui l'exercent dans un univers pré-capitaliste où les mentalités sont conservatrices sinon passéistes, et où les notions (fondamentales en économie libérale) de rentabilité, de marché, de libre concurrence, etc. n'ont pas cours ou du moins sont subordonnées à d'autres notions telles que l'équilibre des rapports internes à la profession ou l'accumulation des droits acquis.

Le développement de la fonction de taxi passe donc soit par la destruction de ce caractère pré-capitaliste de l'univers du taxi et son adaptation à l'environnement socio-économique, soit par l'atténuation des influences du libéralisme "sauvage" sur le mode de production de la ville et des transports urbains en général - et du service-taxi en particulier.

•
• •

3.3. Hypothèses d'évolution de la fonction de taxi

3.3.1. Les facteurs sur lesquels il est possible à l'Etat et/aux collectivités d'intervenir pour adapter, autant que faire se peut, la fonction du taxi à son environnement socio-économique sont donc de deux ordres : D'une part il est possible d'envisager diverses mesures tendant à dissuader le possesseur d'une voiture particulière d'utiliser "à tout bout de champ" son véhicule dans l'espace urbain : les conditions de circulation des taxis, dans la mesure où la "dissuasion" ne s'étendrait pas à cette catégorie de véhicules, s'en trouveront améliorées d'autant, surtout si parallèlement le kilométrage de couloirs réservés utilisables par les taxis progresse de façon significative. D'autre part, la réglementation spécifique aux taxis peut être modifiée dans le sens d'un assouplissement (détaxe sur le carburant, réduction ou suppression de la T.V.A., mesures relatives à l'attribution de l'autorisation administrative, voire suppression pure et simple de celle-ci, qui pourrait être remplacée par un examen - technique et de moralité - destiné à garantir la sécurité de la clientèle....).

Nous avons essayé de résumer dans le tableau ci-après les conséquences du statu-quo, et d'interventions portant sur l'un ou l'autre des facteurs de changement précités : conséquences au niveau des divers types d'entreprises de taxis, et conséquences au niveau de la qualité du service rendu.

Bien entendu le tableau qui suit est sommaire et schématique : rappelons que ce chapitre ne veut constituer qu'une base de discussion, un outil de travail, et ne prétend pas être le résultat d'une recherche véritable.

	<u>Conditions de circulation des taxis</u> (par rapport aux conditions actuelles)	<u>Réglementation spécifique aux taxis</u>	<u>Résultante</u>		
			pour les entrepreneurs (p.rap. aux artisans)	pour les artisans (p.rapp. aux entrepren.)	au niveau du service rendu globalement à la clientèle
1.	identiques ou aggravées	identique	défavorisés	favorisés	moins bon (-)
2.	identiques	assouplie	relativement défavorisés	relativement favorisés	identique ou légèrement meilleur (+)
3.	améliorées	identique	relativement favorisés	relativement défavorisés	meilleur (++)
4.	améliorées	assouplie	nettement favorisés	nettement défavorisés	nettement meilleur (+++)
	↓	↓			
	conditions de circulation améliorées=condition nécessaire pour que les entrepreneurs retrouvent de bonnes conditions de rentabilité pour leurs capitaux	règlement assouplie=condition nécessaire du passage du stade pré-capitaliste au stade concurrentiel			

Ce tableau nécessite un commentaire et d'autre part il convient de le nuancer afin d'atténuer l'impression "mécaniste" qui pourrait s'en dégager.

3.3.2. Si l'on reprend un par un les quatre cas de figure exposés ci-dessus, on constate que le premier correspond au "statu quo" : les conditions de circulation des taxis, noyés dans une circulation urbaine très dense, restent mauvaises; la réglementation propre aux taxis n'est pas modifiée sensiblement. Il en résulte que les entrepreneurs continuent à se retirer du jeu et l'artisanat à occuper la place qu'ils laissent vacante. Le monde du taxi demeure clos, malthusien, pré-capitaliste, détaché des desiderata de la clientèle; la qualité du service s'en trouve aggravée.

Dans la seconde hypothèse, les conditions de circulation des taxis ne sont pas modifiées mais la réglementation est assouplie. Les "petits loueurs" vont sans doute y trouver un avantage ainsi que les artisans, mais non les entreprises pour lesquelles la rentabilisation du capital est un élément décisif de leur politique. On assistera sans doute à un accroissement spectaculaire du nombre des taxis, du moins dans un premier temps, et sans doute à une stabilisation relative du prix de la course. Le service rendu à la clientèle sera sans doute légèrement amélioré, mais de façon superficielle; le décalage entre la fonction effectivement remplie par le taxi et la prise en compte des besoins de la clientèle subsistera.

La troisième hypothèse prend le contre-pied de la seconde : dans le cadre d'une réglementation inchangée, les conditions de circulation dont bénéficient les taxis sont sensiblement améliorées. Les entrepreneurs retrouvent un intérêt à développer leur activité et par conséquent concurrencent sérieusement les artisans. Un processus de concentration s'engage, au terme duquel il est possible que les "compagnies" de taxis reconstituées exercent une certaine pression sur les pouvoirs publics pour que certains aspects réglementaires soient modifiés en leur faveur. Selon les cas, ces pressions peuvent être ou non couronnées de succès.

Dans le même temps, les flottes de taxis s'accroissent, les courses sont plus rapides; les entrepreneurs peuvent effectuer des études de marché; pour lutter contre la concurrence de l'artisanat, ils peuvent pratiquer un certain "dumping", par exemple en interdisant les pourboires (et en le faisant savoir). La qualité du service offert à la clientèle s'améliore sensiblement.... et le volume de la clientèle aussi, d'abord parce que la circulation des voitures individuelles devient très difficile et onéreuse, ensuite parce que les taxis sont plus nombreux et plus rapides. Toutefois, les structures des entreprises se modifient : les "loueurs de choses" doivent, pour recruter et conserver un personnel qualifié, se transformer (ou se retransformer) en employeurs ayant de véritables salariés payés au pourcentage de la recette inscrite au compteur (ou au fixe + un pourcentage de la recette).

Enfin le quatrième cas est celui selon lequel, par une double action portant à la fois sur l'assouplissement de la réglementation et une nette amélioration des conditions de circulation pour les taxis, l'adaptation de la fonction aux conditions socio-économiques générales serait fortement provoquée. Le processus de concentration serait plus accéléré, l'artisanat serait très menacé et le service offert à la clientèle répondrait assez vite à ses besoins - peut-être même en créerait-il de nouveaux, selon un schéma classique.

3.3.3. Les hypothèses qui précèdent sont cependant à considérer avec prudence et à nuancer fortement.

Tout d'abord, elles ne peuvent être envisagées que dans le cas où la réglementation resterait indifférenciée quelle que soit la catégorie socio-professionnelle (artisans, petits loueurs, entrepreneurs) à qui elle est appliquée. Bien entendu, la réglementation nationale, ou à défaut locale, peut favoriser l'une ou l'autre de ces catégories, ce qui modifierait les rapports de forces en conséquence.

En particulier, on voit mal comment les pouvoirs publics et surtout les collectivités locales ne continueraient pas à favoriser l'artisanat du taxi dans les petites ou moyennes agglomérations, pour des raisons déjà exposées, et aussi parce que les entrepreneurs n'y trouveraient sans doute pas un marché suffisant pour s'y implanter.

L'intervention des pouvoirs publics peut aussi aboutir à une autre alternative que l'arbitrage entre l'artisanat et l'entreprise capitaliste, par exemple en mettant en régie les taxis, en les "municipalisant", ce qui permettrait sans doute une meilleure intégration de la fonction au système de transports urbains de voyageurs et une facilité plus grande à envisager des expériences du type "taxis collectifs" comme compléments aux transports en commun traditionnels.

D'autre part, les conditions souvent draconiennes faites par les entrepreneurs à leur personnel, soit par le biais de la "combine", soit par celui du forfait, devraient faire place à de véritables contrats d'entreprise ou conventions collectives, sans quoi la qualité du personnel recruté et du service rendu resterait médiocre.

Enfin, et plus généralement, il ne faut pas surestimer l'impact de mesures telles que celles que nous venons d'évoquer sur le monde du taxi. Il est possible qu'elles favorisent "le taxi" sans améliorer le service : par exemple, des détaxes portant sur le carburant et la T.V.A. sans fixation d'un plafond assez bas des tarifs risquent d'avoir pour seul résultat d'augmenter les marges bénéficiaires des professionnels sans que

la clientèle bénéficie de ces mesures. Certaines décisions peuvent aussi être interprétées comme favorables à telle catégorie de professionnels par opposition à telle autre et bouleverser durablement l'univers du taxi par des conflits répétitifs dont souffrirait en définitive la clientèle.

Le caractère relativement clos et la tradition du monde du taxi font que ce dernier peut réagir faiblement ou à contre-sens aux impacts extérieurs.

Toutefois, les pouvoirs publics, à l'échelon de l'Etat ou des préfectures, ont sans doute les mains plus libres vis-à-vis du taxi que vis-à-vis d'autres catégories socio-professionnelles plus fortement représentées, parce que des mesures même radicales concernant la profession ne risquent guère, à première vue du moins, de dépasser le cadre technique pour déboucher sur un grand débat politique, comme ce fut le cas lors de la préparation, du vote et de l'application de la "loi Royer", ou comme ce serait le cas pour tout ensemble de mesures de grande portée concernant l'ensemble de l'artisanat et du commerce par exemple.

3.3.4. Toute analyse prospective portant sur la création et le développement éventuels de taxis collectifs devrait, nous semble-t-il, tenir compte des éléments qui précèdent. En l'état actuel de la réglementation et compte tenu des caractéristiques propres au monde du taxi, on voit mal comment, dans une grande agglomération, une quelconque décision de création de taxis collectifs pourrait être suivie d'effets positifs. Si l'on reprend l'exemple lyonnais, à supposer qu'une telle décision soit prise, qui en bénéficierait ? Les loueurs ou les artisans ? Quels loueurs et quels artisans ? En fonction de quels critères de choix ? Et quelle serait la réaction de ceux des professionnels qui ne participeraient pas à l'expérience, à supposer bien entendu que la profession la juge intéressante et rentable ? On est en présence d'une situation où la moindre virgule modifiant un texte réglementaire en vigueur crée aussitôt des remous dans le monde du taxi lyonnais : a fortiori une initiative visant à modifier plus profondément les conditions d'exercice de la profession sans qu'au préalable toute la réglementation en vigueur soit revue, harmonisée et adaptée aux conditions socio-économiques générales et à leur évolution, risque d'être vouée à l'échec avant même d'avoir reçu un début d'application. Si une expérience limitée en ce sens a pu être tentée récemment à Besançon, c'est sans doute en raison de conditions locales particulièrement favorables (absence des entrepreneurs, cadre urbain de ville moyenne, bons rapports entre la municipalité et la profession). Mais une telle expérience serait sans doute très difficile à renouveler dans le cadre lyonnais.

Il nous faut cependant marquer ici les limites de notre propos : nous ignorons comment se présente la fonction de taxi dans d'autres agglomérations importantes comme BORDEAUX ou MARSEILLE par exemple, et s'il existe des agglomérations de taille comparable où le monde du taxi se présente très différemment de ce qu'il nous est apparu à LYON. La généralisation de certains aspects de notre approche à l'ensemble du cadre national reste à faire, et la validité d'une telle généralisation est encore à prouver.

•
• •

C O N C L U S I O N

=====

A l'issue de cette étude exploratoire, il apparaît clairement qu'un grand nombre de questions ayant trait à la fonction du taxi et à sa vocation propre, dans les conditions socio-économiques générales que nous connaissons, demeurent en suspens.

Nous en retiendrons plus particulièrement deux ensembles, auxquels il conviendrait d'apporter des éléments de réponse afin d'avoir une idée moins approximative du rôle présent et possible du taxi dans la ville que celle que l'on peut se former à partir de l'étude du cas lyonnais.

1. Quel "créneau" occupe actuellement le taxi dans la circulation urbaine générale et plus précisément au niveau du transport urbain des personnes ? Nous avons pu constater que son rôle est quantitativement faible (de l'ordre de 1 % des déplacements à PARIS, et de 4 % du nombre de voyageurs transportés par les T.C.L. à LYON), et que qualitativement le taxi répond surtout à des besoins relativement anomaux. En fait il semble que, compte tenu de la coupure profonde qui existe entre la profession et la clientèle (existante et potentielle) du taxi, ce "créneau" ne puisse effectivement pas être défini comme tel. On peut même penser qu'il n'existe pas vraiment de rôle spécifique, moins encore de clientèle spécifique du taxi dans la ville, en ce sens que le taxi apparaît essentiellement comme un recours, un substitut aux moyens de transport dominants ayant une vocation propre clairement définie. Le manque de spécialisation du service-taxi est à comparer et à opposer, en un certain sens, à l'effort de spécialisation (ou aux mécanismes qui la provoquent) dans d'autres domaines des transports : trains de neige, avions charters, transports d'entreprises, ramassage scolaire, etc.... qui s'adressent à une clientèle bien déterminée dans un but spécifique.

Le rôle actuel du taxi reste cependant à définir et à étudier de manière plus précise, et ceci par un certain nombre de démarches qui restent à faire. Par exemple :

- il manque à l'évidence une étude sérieuse à caractère scientifique sur la clientèle;

- il serait fort instructif de rechercher quelles sont les variations du rôle du taxi par l'étude de cas spécifiques, en particulier dans les agglomérations françaises où le problème du taxi dans la ville a été pris en compte de façon particulière à différents niveaux : celles où il y a eu des tentatives de mise en régie; celles où la municipalité a passé des accords précis avec la profession dans l'intérêt de la clientèle (NANCY, BESANÇON....). Quels enseignements pourrait-on tirer des expériences en cours ?;

- une autre approche pourrait être constituée par l'étude de la fonction du taxi dans des agglomérations moyennes où le réseau de transports en commun est embryonnaire ou n'existe pas. On pourrait sans doute en déduire les interactions entre taxi et transport en commun en comparant les fonctions du taxi dans de telles agglomérations avec celles qu'il remplit dans de grandes villes comme LYON. Les rapports entre le pouvoir municipal et le taxi seraient également fort intéressants à étudier dans le cadre des villes moyennes;

- enfin, il serait également très intéressant de dépasser le cadre national pour observer - ne serait-ce qu'à travers une étude bibliographique et des entretiens avec des "spécialistes" de tel ou tel pays - la manière dont se présente la fonction de taxi, son degré d'intégration dans le système de transports urbains et plus généralement dans le système socio-économique en vigueur, dans les pays occidentaux d'économie libérale et plus particulièrement dans ceux où le mode de production capitaliste est plus "avancé" qu'en France (U.S.A., Suisse, R.F.A., Pays-Bas par exemple).

2. Quelles sont et quelles pourraient être les perspectives d'évolution de la fonction du taxi ?

Une recherche plus poussée que les quelques éléments d'analyse qui constituent la troisième partie du présent rapport serait évidemment nécessaire; les scénarios d'évolution que nous avons à peine ébauchés mériteraient sans doute d'être affinés, d'autres facteurs d'évolution pris en compte, etc. Par exemple, l'étude du processus - ou du consensus - qui a conduit à ce que l'univers du taxi en soit resté dans une certaine mesure au stade pré-capitaliste, entraînant ainsi une marginalisation de la fonction, nous paraît être d'un intérêt capital si l'on veut essayer de définir par quels mécanismes ou par quels moyens la réintégration du monde du taxi dans le mouvement général de la société peut être envisagée.

Parallèlement, il serait utile de rechercher à quelles conditions peut émerger et se manifester une volonté politique de rendre au taxi une place plus importante dans le "système" de transports urbains, et quels pourrait être alors les effets de la manifestation de cette volonté politique sur la fonction.

Enfin, quelles pourraient être les conséquences d'une évolution économique générale mal contrôlable au niveau national (par exemple d'une aggravation de la crise actuelle de l'énergie, en particulier d'une pénurie accentuée des hydrocarbures), induisant nécessairement un arbitrage entre les divers moyens de transport urbain ? Quelle place pourrait être assignée au taxi dans une telle conjoncture ?

La réponse à ce type de questions pourrait peut-être déterminer, ou du moins suggérer, des applications opérationnelles à plus ou moins brève échéance.

•
• •

A N N E X E I

=====

TEXTES LEGISLATIFS

- 1/ Loi du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi.

Parution au J.O. du 14 mars 1937, pages 3082-3083.

Rédaction de l'article 1er :

"Lorsque, dans une commune ou une région déterminée, un accord sera intervenu entre les syndicats de loueurs de voitures publiques dont l'exploitation est assujettie à des tarifs de transport fixés par l'autorité publique et les syndicats de conducteurs de telles voitures, qu'ils en soient ou non propriétaires, sur les points ci-après :

- la réglementation de la durée du travail établie conformément aux prescriptions du livre II du code du travail;

- le tarif de location des voitures par la clientèle;

- les modalités de répartition de la recette inscrite au compteur entre le propriétaire et le conducteur de la voiture;

- la réglementation du nombre des voitures en circulation dans la ville ou la région intéressée, du nombre des nouveaux chauffeurs admis à la conduite de ces voitures et la revision des admissions dont bénéficient les chauffeurs ne justifiant pas de l'exercice habituel de la profession depuis un nombre d'années déterminé,

"Le préfet peut, par arrêté, après consultation des conseils municipaux intéressés et, le cas échéant, du conseil général intéressé, rendre obligatoires à l'ensemble de la profession, dans la commune ou la région intéressée, les dispositions touchant les points dont il s'agit, qui auront été réglés par ces accords et en se référant à ces accords.

"A défaut de ces accords, des arrêtés du ministre du Travail pourront intervenir après consultation des organisations professionnelles, des conseils municipaux et généraux intéressés pour régler les points ci-dessus.

"Lorsque les organisations de loueurs et de chauffeurs de taxis d'une région déterminée se seront prononcés en faveur de l'unification des taxes de stationnement dans toutes les communes de cette région, le préfet pourra, après accord avec les conseils municipaux intéressés, prendre un arrêté fixant le taux de cette taxe uniforme, ainsi que les conditions de répartition de son produit entre les différentes communes".

(Les articles 2 et 3 concernent des dispositions propres à la Ville de PARIS).

- 2/ Décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise.

Parution au J.O. du 3 mars 1973, pp. 2361-2362.

"Art. 1er - Les taxis et voitures de remise sont des véhicules automobiles qui sont mis avec un chauffeur à la disposition du public pour effectuer, à la demande de celui-ci, et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

CHAPITRE 1er

Exploitation des taxis

Art. 2 - Les taxis bénéficient d'une autorisation de stationnement sur la voie publique dans l'attente de la clientèle.

L'appellation "taxi" leur est exclusivement réservée, ils sont obligatoirement pourvus des signes distinctifs suivants :

1° Un compteur horo-kilométrique;

2° Un dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention "taxi";

3° L'indication, visible de l'extérieur, de la commune ou de l'ensemble des communes d'attachement, ainsi que du numéro d'autorisation de stationnement.

Art. 3 - Le maire fixe s'il y a lieu le nombre de taxis admis à être exploités dans la commune, attribue les autorisations de stationnement et délimite les zones de prise en charge.

Art. 4 - Les pouvoirs prévus à l'article précédent sont exercés par le préfet dans les conditions prévues à l'article 107 du code de l'administration communale, soit pour plusieurs communes du département, soit, après mise en demeure au maire restée sans résultat, pour une seule commune.

Art. 5 - Les décisions visées aux deux articles précédents sont prises après avis d'une commission dans les communes ou dans les ensembles de communes comportant plus de 20 000 habitants. La commission est constituée, suivant le cas, soit par le maire, soit par le préfet. Elle comprend des représentants de l'administration, des représentants des organisations professionnelles localement représentatives et des représentants des usagers désignés soit par le maire, soit par le préfet.

Art. 6 - Les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement à la date de publication du présent décret, en application de l'article 3, ou leurs ayants-droit, n'ont pas la faculté de présenter à l'administration un successeur.

Art. 7 - La faculté de présenter un successeur est maintenue dans les conditions prévues aux articles suivants pour les titulaires d'autorisations qui pouvaient y prétendre à la date de publication du présent décret ainsi qu'à leurs successeurs.

Art. 8 - Les titulaires d'autorisation qui conduisent eux-mêmes leurs véhicules sont admis à présenter un successeur lorsqu'ils satisfont à l'une des conditions suivantes :

1° Avoir exercé, à titre de salarié ou à titre indépendant, la profession pendant au moins dix ans;

2° Avoir atteint l'âge minimum requis pour prétendre à une pension de retraite prévue par la législation de sécurité sociale applicable à la profession;

3° Etre dans l'obligation d'abandonner définitivement la profession pour cause de maladie ou d'invalidité dûment constatée par un médecin assermenté de l'administration.

En cas de décès du titulaire, ses ayants-droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à compter du décès.

Art. 9 - Les entreprises de taxis employant des chauffeurs salariés sont admises à présenter un ou plusieurs successeurs en cas de cessation d'activité totale ou partielle ou de fusion avec une entreprise analogue.

Sous réserve des dispositions de la loi n° 67-563 du 13 juillet 1967, la même faculté est reconnue, en cas de règlement judiciaire, à l'entreprise assisté du syndic ou, en cas de liquidation de biens, au syndic.

Art. 10 - Toute autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs taxis peut être retirée quand elle est insuffisamment exploitée, après avis, le cas échéant, de la commission visée à l'article 5.

CHAPITRE II

Exploitation des voitures de remise

Art. 11 - Les voitures de remise ne peuvent stationner sur la voie publique en vue d'y charger des clients si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable aux bureaux de l'entreprise. Elles ne peuvent être louées à la place. Elles ne peuvent être équipées de compteur horo-kilométrique.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans les communes où il n'y a pas de taxis autorisés.

Art. 12 - Les voitures dites de grande remise demeurent soumises aux dispositions du décret n° 55-961 du 15 juillet 1955.

Art. 13 - La mise en exploitation de voitures dites de petite remise est subordonnée à une déclaration de son propriétaire faite à la préfecture.

CHAPITRE III

Dispositions communes

Art. 14 - Les taxis et voitures de remise sont soumis à un contrôle périodique dans les conditions fixées par arrêté préfectoral.

Leurs conducteurs sont astreints à une visite médicale périodique dans les conditions prévues par le code de la route.

Art. 15 - Le présent décret n'est pas applicable dans les communes dans lesquelles il est fait application de l'article 1er de la loi du 13 mars 1937 et pour les dispositions prévues audit article.

Art. 16 - Les préfets et les maires prendront par arrêté les mesures nécessaires à l'application du présent décret dans leurs circonscriptions respectives.

Art. 17 - Le présent décret ne s'applique pas aux taxis dits "taxis collectifs".

Art. 18 - Le ministre d'Etat chargé des affaires sociales, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'économie et des finances, le ministre du développement industriel et scientifique, le ministre des transports et le ministre du commerce et de l'artisanat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

A N N E X E II

=====

LE PROBLEME DE LA TRANSMISSIBILITE DES AUTORISATIONS

ADMINISTRATIVES

Nous avons réservé une annexe à cette question, parce qu'elle nous paraît bien illustrer d'une part le rôle prépondérant que joue la possession ou la non-possession de l'autorisation administrative, et d'autre part l'évolution récente de la réglementation (et au-delà, de certains aspects des conditions d'exercice de la fonction de taxi). Le traitement de ce problème nous paraît enfin éclairer en partie le jeu réciproque des différents acteurs intéressés.

Le principe est clair : les autorisations administratives sont incessibles et non transmissibles.

Dans les faits, il en va tout autrement. A LYON comme ailleurs, il a été peu à peu admis que, lorsqu'un titulaire d'autorisation cessait ses activités, il avait le droit de présenter un successeur, et qu'en cas de décès des héritiers avaient le droit d'exploiter l'autorisation du de cujus ou de présenter un successeur. L'autorisation administrative était donc devenue un élément du patrimoine. Ce caractère a été reconnu du reste par la jurisprudence des tribunaux judiciaires.

De ce fait, l'auteur du décret du 2 mars 1973 a dû, lui aussi, reconnaître l'existence de ces droits acquis, mais il a interdit cette pratique pour toute autorisation nouvelle délivrée à partir de la date de parution du décret.

A LYON, la transmissibilité de l'autorisation en cas de décès du titulaire s'exerçait dans des limites assez étroites. Il y a eu d'abord un arrêté municipal du 31 mai 1952, modifié le 2 août 1956, selon lequel, en cas de décès du titulaire d'une ou de plusieurs autorisations, un délai de six mois pourra être accordé à la veuve ou aux ayants-droit afin de permettre la cession du matériel; en outre, l'Administration pourra autoriser un héritier en ligne directe du titulaire à continuer son exploitation, s'il remplit personnellement les conditions prévues (c'est-à-dire s'il est loueur, ou titulaire du permis de conduire les voitures de place et ayant exercé pendant un an au moins), et si le ou les numéros de place ont été exploités pendant une durée d'au moins trois ans. C'est-à-dire, plus simplement, que le fils d'un artisan des catégories A ou B ayant exercé un an comme "salarié" de son père pouvait recueillir l'héritage de la ou des autorisations.

Entre 1956 et 1966, ce texte a été annulé par le Tribunal administratif de LYON, puis par le Conseil d'Etat, car il était d'origine municipale et les juridictions précitées ont estimé que le maire n'avait pas compétence pour accorder une dérogation au principe de la non-transmissibilité d'une autorisation administrative.

Cependant, la Préfecture n'a pas voulu se substituer à l'autorité municipale et, par arrêté préfectoral, elle a purement et simplement repris les textes municipaux incriminés. Voulant laisser à l'autorité municipale le soin d'apprécier les cas où les autorisations pourraient être transmises et ceux où elles ne le pourraient pas, l'arrêté préfectoral du 27 juin 1966 indique que les autorisations dont le de cujus était titulaire pourraient être, à titre exceptionnel et sur décision municipale, attribuées à la veuve ou à l'héritier en ligne directe.

La ligne de conduite de l'autorité municipale fut, dès lors, la suivante : comme précédemment, elle a transmis les autorisations à ceux qui pouvaient exercer une autre profession, et pas aux autres, à ceux par exemple qui exerçaient une autre profession. Jadis un petit loueur avait "légué" ses autorisations à son fils, lequel exerçait la profession de dentiste. Le dentiste, s'étant vu opposer un refus par la municipalité, a plaidé. Pour éviter ce genre de conflits, la municipalité, appuyée sur l'article 6 ter de l'arrêté préfectoral, a systématiquement refusé ce type de transmissions.

Moyennant quoi les recours au Tribunal administratif se sont remis à pleuvoir parce que les veuves d'artisans et de petits loueurs avaient été oubliées dans cette affaire. Et pour une fois, le Tribunal administratif a tranché : jugeant que l'auteur du règlement avait été guidé par des considérations d'ordre social dans la délimitation des dérogations, il a estimé que le maire ne pouvait pas, sans commettre un excès de pouvoir, refuser une autorisation à une veuve. Le maire de LYON a fait appel de ce jugement devant le Conseil d'Etat, mais ce dernier ne s'est pas prononcé à ce jour (1).

Le 20 décembre 1973, sans attendre la décision du Conseil d'Etat, la Préfecture a pris un arrêté modificatif par lequel - prenant les responsabilités qu'elle avait voulu laisser à la municipalité de LYON en 1966 - elle précise les conditions de transmissibilité : la veuve (ou l'héritier en ligne directe) peut "hériter" de l'autorisation si celle-ci a été délivrée avant le 2 mars 1973 (date du décret MESSMER), et si le bénéficiaire est titulaire du permis de conduire un taxi et a effectivement exercé pendant au moins 200 jours durant l'année précédant le décès, ou a participé à l'exploitation de l'entreprise pendant ces 200 jours (ce dernier point visant à satisfaire les loueurs qui emploient leurs filles comme "secrétaires" dans l'entreprise afin d'être assurés de pouvoir leur transmettre les autorisations qu'ils possèdent). Mais - et c'est la principale innovation - l'arrêté précise que seront dispensés de cette double condition, et pour une seule autorisation, les conjoints des titulaires décédés s'ils sont âgés de plus de 50 ans à la date du décès ou reconnus inaptes au travail, et si leurs ressources n'excèdent pas 150 % du SMIC.

(1) 1er août 1974.

Naturellement, le S.A.T. a attaqué cet arrêté modificatif devant le Tribunal administratif, ainsi que les loueurs, pour atteinte aux droits acquis (et pour des raisons de forme non respectée). Le S.A.T. aurait voulu que l'on supprimât les mots "à titre exceptionnel" de l'ancienne rédaction (celle du 27 juin 1966). Or la nouvelle rédaction, plus précise, demeurerait assez restrictive. Le S.A.T. et les loueurs voulaient un libéralisme total dans la transmission des autorisations.

Quant aux syndicats (C.G.T. et U.S.T.L.) où les non-titulaires d'autorisations sont majoritaires, ils n'ont évidemment pas cessé, pendant toute cette période, de faire pression sur la mairie puis sur la préfecture pour qu'au contraire les autorisations soient totalement intransmissibles. (Dans le même esprit, ces syndicats demandent qu'en cas de déblocage d'autorisations nouvelles la totalité du contingent soit affecté aux non-titulaires, et non pas seulement 75 % comme c'est le cas actuellement).

La Préfecture n'est pas hostile à ce point de vue, pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'il est conforme au principe de non-transmissibilité des autorisations. Ensuite parce qu'il revient à favoriser l'extension de la catégorie A (et à réduire un peu le temps d'attente des non-titulaires d'autorisations) au détriment des catégories B et C. Or il est bien évident que du jour où la catégorie A, c'est-à-dire les chauffeurs titulaires d'une seule autorisation exploitant eux-mêmes leur véhicule, dominera totalement la profession, la pratique des "combines" et l'exploitation des non-titulaires par les loueurs cesseront d'elles-mêmes.

Mais la Préfecture ne peut pas prendre d'arrêté dans ce sens parce qu'elle se heurte au principe des droits acquis et par conséquent elle est certaine qu'un tel texte serait rapidement annulé par les juridictions compétentes.

A N N E X E III

- ORIGINES SOCIO-PROFESSIONNELLES DES CONDUCTEURS
- REVENUS DES CONDUCTEURS : METHODE DE CALCUL
- REVENUS DES LOUEURS

1. Origines socio-professionnelles des conducteurs

Une première remarque est à faire à ce sujet. On sait qu'aucun conducteur de taxi ne peut devenir artisan, du moins à LYON, s'il n'a pas exercé la profession pendant un an au moins (article 2 de la réglementation municipale) : ce qui signifie qu'un conducteur ayant obtenu son permis de conduire un taxi doit réglementairement travailler pendant au moins un an pour le compte d'un loueur.

On sait, par ailleurs, que les délais d'attente des conducteurs N.T.A. désirant devenir artisans, suite au malthusianisme qui a régné jusqu'au début de 1973, pouvait atteindre dans la pratique six ou sept ans sinon davantage.

Compte tenu de la dégradation des conditions de travail et des revenus des chauffeurs N.T.A., le recrutement est devenu de plus en plus difficile pour les loueurs, qui ont pourtant obtenu des pouvoirs publics que la délivrance du permis de conduire un taxi soit plus libérale que dans les années 1960. Actuellement, les loueurs tentent de faire admettre une modification de l'article 39 de la réglementation municipale, qui prévoit que seuls les candidats de nationalité française peuvent prétendre à l'obtention du permis de conduire un taxi. Autrement dit, ils cherchent à embaucher des travailleurs immigrés.

Compte tenu de ce qui précède, la profession est devenue une "passoire", c'est-à-dire que bien des chauffeurs de taxi n'exercent que quelques mois avant de changer à nouveau de métier ou de retourner à leur ancien emploi.

Parmi les chauffeurs de taxi, on trouve beaucoup d'étudiants qui ont abandonné leurs études en cours de route : ils commencent par faire des remplacements pendant les vacances, puis ils restent (plus ou moins longtemps) dans la profession.

Mais on trouve aussi d'anciens travailleurs manuels, qui souvent amènent ensuite, par le jeu des relations familiales, des frères, des neveux, des cousins, etc.... à la profession. Le bâtiment en particulier fournit beaucoup de "transfuges" à la profession.

On trouve également une forte proportion de petits transporteurs et d'anciens chauffeurs-routiers pour qui le "métier" est devenu trop pénible.

On trouve enfin des femmes (une centaine environ à LYON, dont une quarantaine d'artisans), généralement d'anciennes serveuses de bar.

Mais, selon l'expression de l'un de nos interlocuteurs, le monde du taxi est devenu la "légion étrangère" du monde du travail, avec toutes les connotations que cette expression peut impliquer. On y trouve "de tout".... en particulier des gens qui rêvaient de liberté, de ne plus avoir "un patron sur le dos", de ne plus être soumis à des contraintes hiérarchiques ou d'horaires. Ceux qui restent sont généralement ceux pour qui cette "liberté" vaut le prix qu'ils la paient, c'est-à-dire bien souvent des revenus faibles et parfois aléatoires.

2. Les revenus des conducteurs : méthode de calcul

Les chiffres qui suivent sont valables pour juillet-août 1974.

Cas n° 1 : chauffeur non titulaire d'une autorisation, employé d'un entrepreneur (catégorie C). Véhicule non pourvu de la radio.

Moyenne de 14 courses par jour de travail.

Moyenne encaissée par course : 12 F (hors pourboires).

Nombre de jours de travail : 25 par mois.

On a donc : $14 \times 12 \times 25 = 4\ 200$ F/mois de chiffre d'affaires
+ pourboires 10 % = 420 F. Total $\approx 4\ 600$ F.

De ce chiffre, il convient de déduire :

- 80 F par jour (ouvré ou non) revenant au loueur
soit $80 \times 30 = 2\ 400$ F.

- 20 F par jour de carburant : $20 \times 25 = 500$ F.

Total retenues : $2\ 400 + 500 = 2\ 900$ F.

Reste au chauffeur : $4\ 600 - 2\ 900 = \underline{1\ 700}$ F. de revenu brut.

Les retenues sécurité sociale, assurance maladie, les impôts sont faibles : depuis 1968 l'assiette URSSAF déclarée par les loueurs est de 25 F. par jour. Du revenu imposable doivent être déduits les pourboires. En revanche, le conducteur non titulaire d'une autorisation n'a aucun droit aux congés payés : tout jour de congé qu'il prend est à sa charge. Si l'on compare avec la situation d'un salarié de l'industrie, le chiffre ci-dessus (1 700 F par mois) est donc à minorer.

Cas n° 2 : chauffeur non titulaire d'une autorisation, "en combine" avec un artisan de la catégorie B. Véhicule non pourvu de la radio.

Chiffre d'affaires mensuel : 4 600 F (voir ci-dessus).

Coût de la "combine" (tous frais sociaux et fiscaux inclus) :
1 400 F/mois.

Amortissement du véhicule : 15 000 F en 3 ans, soit environ
400 F/mois.

Assurance et entretien du véhicule : 300 F/mois.

Coût du carburant : 500 F/mois.

Reste au chauffeur : 4 600 - (1 400 + 400 + 300 + 500) =
4 600 - 2 600 = 2 000 F/mois de revenu brut.

A noter que dans les deux cas précités, il s'agit de conducteurs "qui se tiennent au travail", c'est-à-dire qui font leurs 10 heures par jour pendant 25 jours par mois, soit 250 heures par mois ou encore 60 heures par semaine. Un chauffeur de taxi qui se tiendrait à son poste 45 heures par semaine, par exemple, verrait en principe son revenu diminuer du quart, c'est-à-dire que les chiffres précités passeraient de 1 700 à 1 250 F dans le cas n° 1 et de 2 000 à 1 500 F dans le cas n° 2... à moins bien sûr qu'interviennent des considérations d'horaires, de choix des stations, de "système D" qui peuvent modifier les données du problème.

En ce qui concerne le revenu d'un artisan de la catégorie A, il équivaut à celui du cas n° 2 évoqué ci-dessus plus la location de l'autorisation (qui est à la charge du chauffeur "combinard" non titulaire d'une autorisation et entre dans le calcul du coût de la combine). Le "tarif" de location d'autorisation actuellement pratiqué est de l'ordre de 400 à 500 F par mois. On peut donc penser que le revenu de l'artisan de catégorie A, compte tenu du fait qu'il a le droit de rouler 11 heures par jour (contre 10 heures pour les non-titulaires) s'établit en moyenne aux alentours de 2 500 à 2 600 F/mois.

Le chauffeur d'un véhicule équipé de la radio effectue généralement 30 à 35 % de courses de plus que son collègue dont le taxi est dépourvu de radio. Mais il a des frais supplémentaires : l'équipement de la voiture en radio-taxi coûte environ 6 000 F, plus l'abonnement au central et la quote-part des frais de gestion. Pour un non-titulaire d'autorisation, la voiture équipée de la radio est louée par l'entrepreneur 90 F. par jour (au lieu de 75).⁽¹⁾ Mais il est hors de doute que

(1) Selon les syndicats, ces chiffres atteignaient, en août 1974, respectivement 95 et 80 F/jour.

le revenu moyen d'un chauffeur de radio-taxi est supérieur d'au moins 20 % à celui d'un chauffeur de taxi "ordinaire"; ne serait-ce qu'en raison du fait que le radio-taxi ne connaît pas de "temps morts", à l'exception de ceux qu'il veut bien prendre; il faut bien constater que tant au niveau du revenu qu'à celui de la sécurité du travail (nombre de courses quotidien assuré) le chauffeur d'un radio-taxi est dans une meilleure situation que son collègue non équipé de la radio. Seule la "pénibilité" du travail est sans doute plus grande pour le radio-taxi.

3. Les revenus des loueurs

Nous ne prenons pas à notre compte les chiffres qui suivent : il s'agit d'un calcul qui a été effectué à notre demande par le secrétaire de la Chambre syndicale des loueurs de voitures de place de LYON. C'est donc sous cette réserve expresse que nous en faisons état.

Le taxi rapporte aux loueurs (toujours à l'été 1974) 90 F. de recette journalière s'il s'agit d'un radio-taxi, 75 F. s'il s'agit d'un taxi dépourvu de la radio. Il s'agit du tarif quotidien de location des voitures de place pratiqué uniformément par les loueurs lyonnais de la catégorie C membres de la Chambre syndicale des loueurs.

Sur les 90 F. de recette rapportée au loueur par un radio-taxi (en fait 900 F. par période de 10 jours, ouvrés ou non), il faut déduire :

- 20 % de T.V.A. soit	18 F
- charges sociales	14 F
- assurance	10 F (1)
- amortissement du véhicule	15 F (2)
- redevance au central radio	6 F (3)
- charges de l'entreprise (frais généraux)	17 F
	<hr/>
TOTAL	80 F
	<hr/>

Reste 10 F. de bénéfice net.

Pour un taxi sans radio, le bénéfice est de l'ordre de 5 à 6 F. par jour.

- (1) Le coût de l'assurance est de l'ordre de 4 000 F par an en moyenne pour un taxi R 12.
- (2) Base : 5 000 F par an. Un taxi s'"use" en 2 ans 1/2 à 3 ans.
- (3) Selon l'Union syndicale des taxis de LYON, ce chiffre est surévalué. La redevance par coopérateur revient à 6 F. pour le premier véhicule, à 2 ou 3 F. pour les autres.

Un parc de 30 taxis dont 20 sont équipés de la radio rapporte donc au loueur "quand tout va bien" :

$$(20 \times 10 \times 30) = 6\ 000\ \text{F} + (10 \times 5 \times 30) = 1\ 500\ \text{F}$$

soit au total 7 500 F par mois.
