

MINISTERE DES TRANSPORTS - S.E.R.T.

Marché n° 83 00 047 00 224 75 01

LE TAXI :

Evolution du secteur professionnel et techniques nouvelles

°

° °

Rapport de recherche

CRESAL U.A. CNRS n° 899
6 place de l'Hôtel de Ville 42000 SAINT-ETIENNE
Tél. (77) 32.82.87

P. LANEYRIE
J. ROUX

Janvier 1985

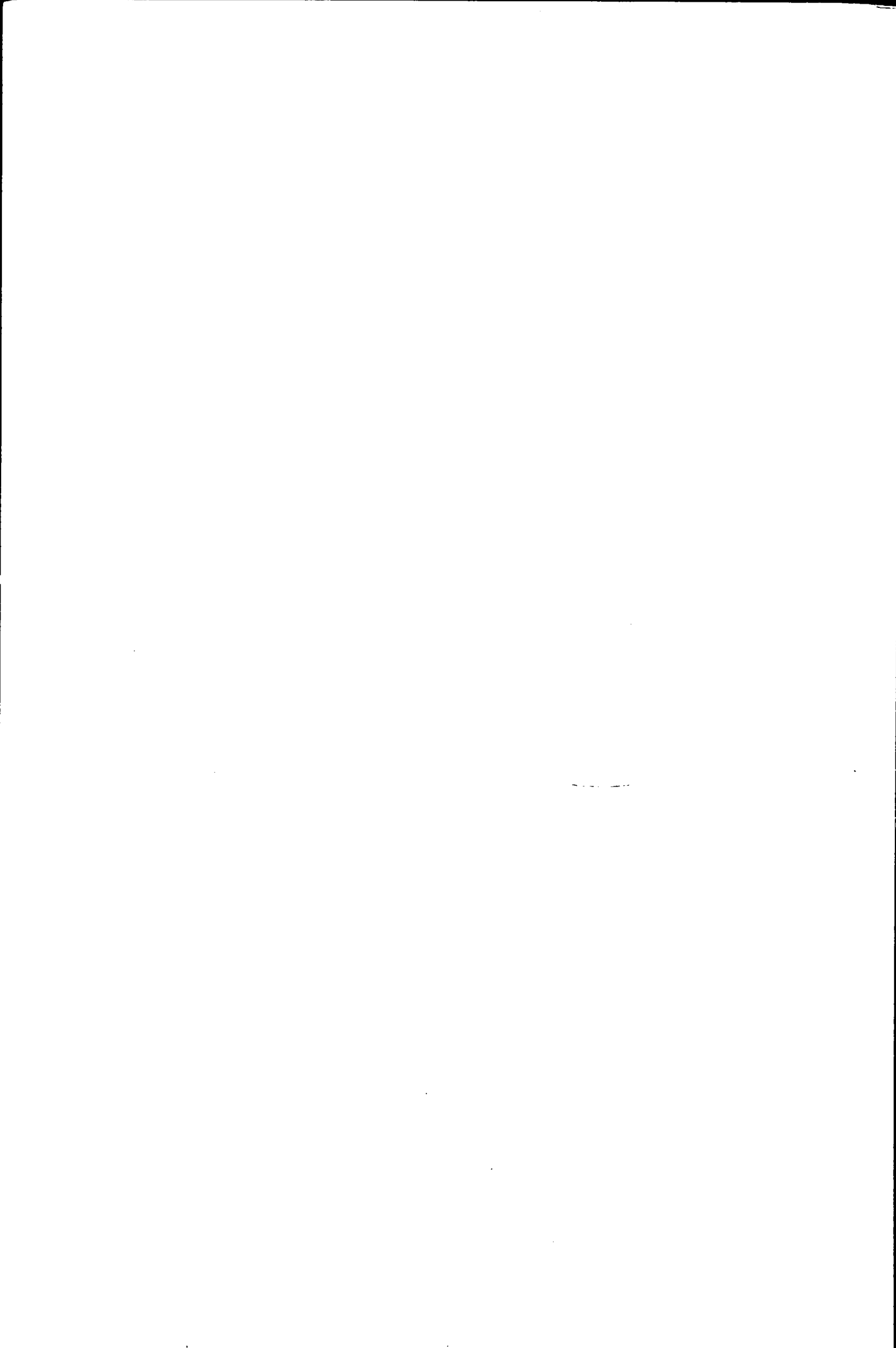
Monsieur Yiannakis GEORGIADIS, auteur d'un mémoire de D.E.A. présenté en octobre 1984 à l'Université de LYON II sur le développement de la radio-téléphonie dans le taxi, a collaboré à la présente recherche.

La dactylographie du rapport a été assurée par Ginette CHABERT.

RESUME

Le taxi constitue un mode de transport individuel des personnes qui, notamment en milieu urbain, évolue rapidement depuis une douzaine d'années. Aux taxis ordinaires ont succédé, dans la plupart des grandes villes, des radio-taxis reliés à un central radio-téléphonique. Par ailleurs, une deuxième étape technologique est en cours d'expérimentation avancée dans plusieurs pays développés d'(Amérique du Nord, Europe du Nord-Ouest) et, depuis peu, à Paris : la gestion par ordinateur des parcs de taxis, en liaison ou non avec d'autres modes de transport urbain.

A partir de l'étude de trois cas correspondant à trois tailles d'agglomérations (PARIS, LYON, SAINT-ETIENNE), le présent rapport analyse les conditions historiques du passage plus ou moins massif et plus ou moins rapide du taxi ordinaire au radio-taxi, et présente l'expérimentation, en cours dans la capitale française, de la technique informatique appliquée au taxi. L'étude de ces diverses transformations est ordonnée à un axe de recherche pouvant être ainsi défini : comment s'effectue la production de la technique par le milieu professionnel ? et comment s'effectue la transformation du milieu par la technique ? En d'autres termes, il s'agit d'analyser la nature et le jeu des acteurs qui sont à l'origine de la diffusion de l'innovation technique dans la profession, ainsi que les changements induits par cette innovation à différents niveaux (modes d'organisation et de structuration de la profession, relations internes, relations avec la clientèle). Le taxi urbain, qui pouvait naguère être perçu comme un métier exercé sur un mode corporatiste très marqué par son passé et son histoire, n'est-il pas en train de se fracturer en plusieurs métiers s'exerçant concurremment sur le même espace ?



S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I - TAXI ET TECHNIQUES : POINTS DE REPÈRE	9
1. Hypothèses	9
2. Méthode	11
3. L'"environnement" national et international; sources bibliographiques	14
II - DU TAXI ORDINAIRE AU RADIO-TAXI : LES EXEMPLES STÉPHANOIS ET LYONNAIS	23
1. Introduction	23
2. Le cas stéphanois	24
3. Le développement des radio-taxis dans l'agglomération lyonnaise	33
III - LE RÔLE DES INNOVATEURS EN RÉGION PARISIENNE	47
1. Le contexte	47
2. Les radio-taxis : les grandes lignes de l'évolution historique	52
3. Sens de l'évolution actuelle et essai de prospective	59
4. Conclusion	64
IV - LE TAXI ASSISTÉ PAR ORDINATEUR : ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES	67
1. L'évolution des techniques de répartition des courses	68
2. Les premières expérimentations en France et à l'étranger	77
3. Réflexions de synthèse	85
V - CONCLUSION	99
Indications bibliographiques	109



AVANT-PROPOS

Faisant suite - après une interruption d'environ six ans - à des travaux antérieurs (1), la présente recherche s'attache à un aspect particulier de ce mode spécifique de transport des personnes qu'est le taxi, celui de *l'irruption du changement technique* en période récente dans un univers socio-professionnel particulièrement sensible aux bouleversements de toute nature induits par cette irruption.

L'emploi que nous faisons de ce dernier terme n'est pas fortuit. L'activité de transport individuel des personnes à titre onéreux dans un cadre urbain est l'une des plus anciennes activités économiques dans le domaine des transports terrestres. En France, elle remonte à la première moitié du XVII^e siècle. Depuis cette période, elle a bien entendu connu de nombreuses modifications portant notamment sur l'outil de travail. Mais celles-ci, en plus de trois siècles et demi, n'ont pris que deux fois en tout et pour tout l'aspect d'une véritable *rupture* : la première vers 1900, avec le remplacement rapide du véhicule hippomobile (le fiacre) par le véhicule automobile; et la seconde à la fin des années 1960 et surtout au début des années 1970, avec la généralisation - notamment dans les villes de province - des radio-taxis, qui tend à trouver un prolongement dans les années 1980 - et cette fois-ci à Paris, en tout premier lieu - avec les conséquences de la "révolution informatique" sur ce mode de transport.

Car ne craignons pas de l'affirmer : l'écart qui sépare le taxi "ordinaire" (un véhicule + un chauffeur + un taximètre) du taxi de 1984 et a fortiori du radio-taxi assisté par ordinateur dont l'irruption est probable en 1986 ou 1987, est à bien des égards plus profond que celui qui sépare le taxi Panhard ou De Dion-Bouton d'avant la guerre de 1914-18 du taxi Mercedes 220 D ou Citroën CX couramment utilisé soixante ans plus tard - pour peu que ce dernier, précisément, soit dépourvu de l'appareil émetteur-récepteur relié à un standard radio-téléphonique. De 1910 à nos jours, en effet, l'outil de travail (le véhicule) est resté fondamentalement le même. Il s'est simplement perfectionné peu à peu. L'environnement, le cadre d'exercice de la profession, s'est lui aussi modifié par étapes, la plus brutale d'entre elles étant sans doute la croissance rapide de la circulation automobile générale dans les

(1) Notamment *Le taxi en France : essai d'analyse socio-économique* (CRESAL, 1976) et *Le taxi en France (II) : pratiques de la clientèle et relations offre-demande* (CRESAL, 1978), recherches effectuées pour le compte de la DGRST et du Secrétariat d'Etat aux Transports et résumées dans un ouvrage intitulé *Le taxi dans la ville : l'envers du mythe* (P. LANEYRIE, éd. du Champ Urbain, 1979).

années 50. Mais le cadre réglementaire, par exemple, n'a été vraiment modifié en profondeur qu'une seule fois, à l'époque du Front populaire, avec la suppression de la "marque libre" et l'esquisse d'une protection sociale du corps des conducteurs; mais le déclin des grandes compagnies de taxis, l'extension de l'artisanat individuel, les modes de groupement de la profession (corporatisme, syndicats...), les modes de rapports à la clientèle, et même la nature et la composition de celle-ci, tout cela n'a changé qu'imperceptiblement, au sens étymologique de l'adverbe, - permettent ainsi aux professionnels du taxi de trouver pour une bonne part leur identité collective dans un recours plus ou moins conscient à une tradition quasi-séculaire. Ce n'est pas par hasard en effet que jusqu'à une période très récente, l'un des principaux syndicats de conducteurs de taxis s'intitulait "Syndicat des *Cochers et Chauffeurs de voitures de place*" !

Cela étant noté, nous avons cependant déjà mis l'accent, dans nos recherches antérieures, sur les effets de l'irruption du système radio-téléphonique dans le taxi, sans toutefois les analyser de façon précise. Il est vrai qu'en 1976, le phénomène était encore en pleine évolution - rapide, mais inachevée. Huit ans plus tard, on peut commencer non seulement à le quantifier, mais aussi à le qualifier, à en analyser les origines et à en mesurer les effets; et si nous avons choisi de retourner à l'étude du taxi urbain, après une interruption relativement longue, en prenant pour objet précis "l'évolution du secteur professionnel et les techniques nouvelles", ce n'est pas seulement parce que l'opportunité nous en a été donnée, c'est aussi et surtout parce que nous pressentions que nous nous trouvons actuellement à la charnière des deux phases successives (et s'enchaînant logiquement) d'un changement radical de l'activité-taxi. Le passage du taxi "ordinaire" au radio-taxi est quasiment achevé. Le passage du radio-taxi que l'on est déjà tenté de qualifier de "classique" au taxi assisté par ordinateur ne fait que commencer. Le plus étrange, à première vue, est que pour une durée difficile à déterminer, mais qui ne sera sans doute pas brève, une agglomération telle que celle de Paris verra cohabiter sur un même espace, aux mêmes heures et à la recherche d'une même clientèle, les trois types de taxis : le taxi "ordinaire", qui stationne aux emplacements réservés à cet effet ou qui maraude à faible allure dans les rues de la capitale; le radio-taxi "classique" dont le conducteur est doublement tendu par l'attention qu'il doit porter à la fois à sa conduite et aux appels égrenés en continu par le standard auquel il est relié; enfin le radio-taxi assisté par ordinateur, sur le terminal embarqué duquel défileront silencieusement les indications alphanumériques qui lui permettront théoriquement d'enchaîner à coup sûr une course à la précédente et de rentabiliser ainsi au maximum son outil de travail. Trois catégories de taxis, trois manières d'exercer le métier - à la limite, trois métiers différents, avec bien entendu une certaine

perméabilité de l'un à l'autre; mais en fin de compte une évolution irréversible vers une diversification du métier telle que l'on ne pourra plus guère parler DU taxi comme d'un ensemble socio-professionnel et économique cohérent et nettement individualisé (1).

o

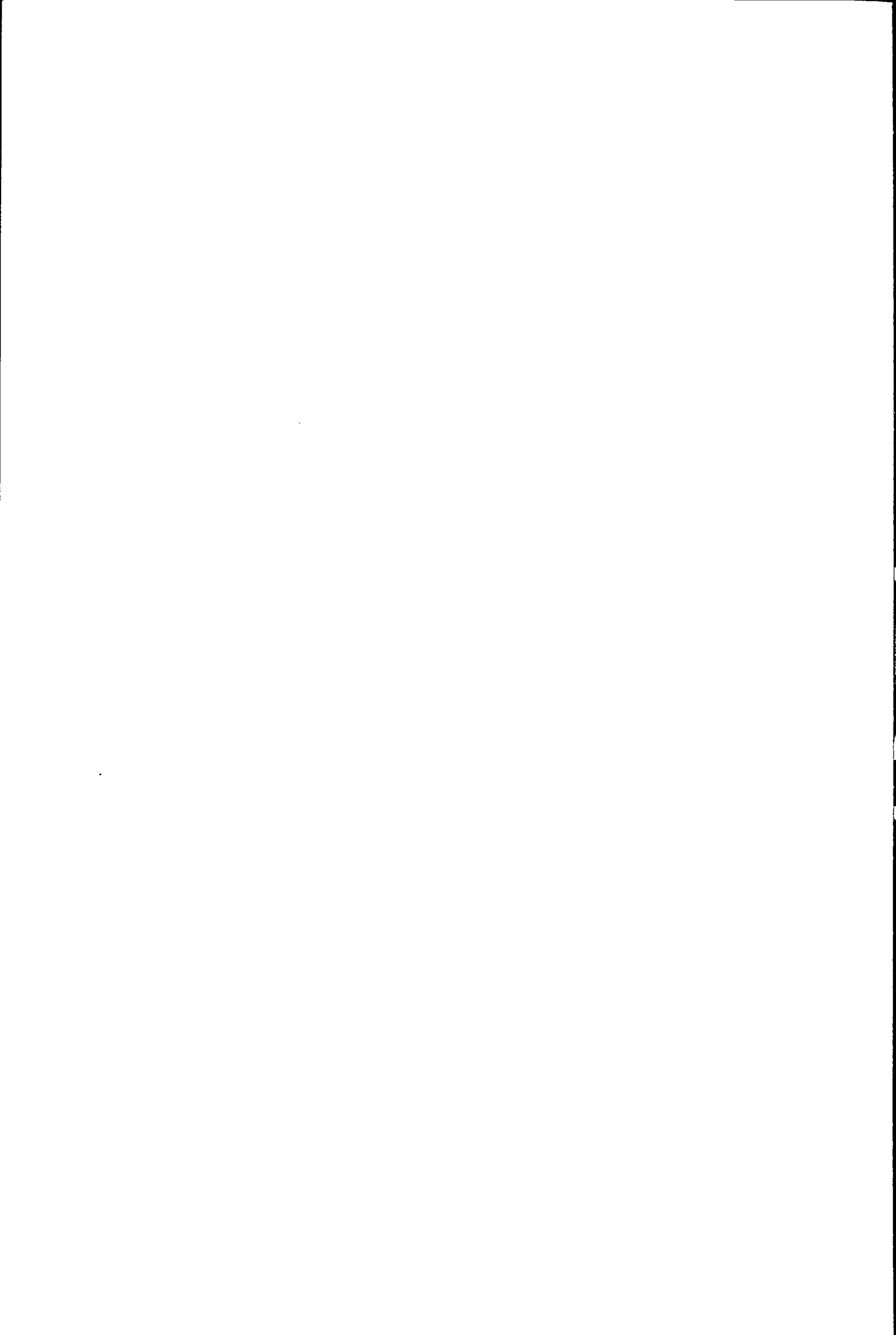
o o

Dans un premier chapitre, nous poserons un ensemble de points de repère, notamment bibliographiques, sur la situation de la profession du taxi face à l'évolution des techniques, tant en France qu'à l'étranger. Nous préciserons à cette occasion la méthode qui nous a conduits à retenir l'examen de trois villes françaises : Saint-Etienne, Lyon et Paris.

Les deux chapitres suivants seront précisément consacrés à retracer l'histoire des conditions dans lesquelles chacun de ces trois contextes urbains et professionnels ont réagi à l'irruption de la radio : place et rôle des innovateurs, transformation des structures professionnelles, modification dans l'exercice du métier seront au centre de ces réflexions.

Le dernier chapitre abordera plus spécifiquement la question de l'implantation de l'informatique dans la gestion des parcs de radio-taxis. La région parisienne est actuellement le berceau de l'expérimentation en France de ces nouvelles méthodes et nous essaierons, à partir de cet exemple, de dégager les perspectives ouvertes à la profession devant cette nouvelle mutation technique.

(1) L'habileté à conduire, la connaissance pratique des itinéraires ne seront plus les atouts majeurs du "bon" conducteur de taxi assisté par ordinateur; celles-ci deviendront secondaires par rapport à l'habileté et à la rapidité à traduire et à utiliser les informations transmises par le terminal. Par ailleurs, la maîtrise de l'usage d'un terminal embarqué à bord d'un taxi peut qualifier son conducteur pour des tâches qui se situent à l'extérieur de l'univers du taxi, et peut-être même en-dehors du domaine du transport.



I. TAXI ET TECHNIQUES : POINTS DE REPÈRE

1. HYPOTHÈSES.

Au cours de cette recherche, dont l'objectif est moins vaste et beaucoup plus délimité que celui de nos travaux antérieurs, nous nous proposons d'approfondir deux aspects anti-thétiques et pourtant complémentaires de la rupture contemporaine que constitue l'irruption de techniques "modernes" dans la gestion individuelle et collective de l'outil de travail (le taxi) : *comment s'effectue la production de la technique par le milieu ? et, à l'opposé, si l'on peut dire, comment s'effectue la production (ou la transformation) du milieu par la technique ?*

Indiquons ici brièvement nos hypothèses de départ. Premier volet : qui sont les innovateurs, et comment font-ils "passer" l'innovation dans un milieu professionnel fortement marqué par la tradition et le corporatisme ? Le premier central radio-téléphonique installé en France l'est à Paris en 1956, et c'est une compagnie de taxis, à structure capitaliste classique (1), qui en prend l'initiative. Il faut attendre le milieu des années 60 pour que des parcs de taxis de province, à l'initiative cette fois de groupements professionnels d'artisans, se dotent d'un tel équipement (NANCY et NANTES). Dans les années 70, la plupart des grandes villes de province (plus de 100 000 habitants) voient fleurir les centraux radio-téléphoniques, et dans beaucoup d'entre elles c'est la totalité des taxis qui se muent en "radio-taxis" (2).

-
- (1) Avec cependant une particularité qu'il convient de relever dès à présent, parce qu'elle nous paraît significative. Cette compagnie s'appelle la Société Générale de Location (S.G.L.); mais elle est beaucoup plus communément désignée du nom de son fondateur et (semble-t-il) tout-puissant dirigeant, CATHERINE, et l'initiative de la création et du lancement du premier central radio français semble bel et bien avoir été le fait d'un homme seul (ou en tout cas d'un seul homme).
- (2) En 1984, les radio-taxis représentent 20 % du parc des taxis parisiens, 60 à 80 % des taxis des très grandes agglomérations de province (400 000 à 1 million d'habitants), la quasi-totalité des taxis des villes petites et moyennes et la majorité des taxis de campagne, soit au total 50 à 60 % des taxis français, et plus des trois quarts des taxis de province.

Cette évolution, en province, paraît être liée à l'irruption - ou du moins à l'influence grandissante -, dans les structures locales de la profession, d'une génération d'artisans d'un type nouveau, moins attachés à la tradition du métier, moins "corporatistes", plus "techniciens" et plus soucieux de rentabiliser au mieux l'outil de travail. Par quelles voies ces innovateurs sont-ils arrivés à s'imposer et à imposer leurs conceptions à leurs collègues ? N'est-ce pas, dans de nombreux cas, en émergeant préalablement en tant que leaders syndicaux ou représentants privilégiés de la corporation face aux pouvoirs de tutelle, qu'ils se sont mis en position favorable pour entraîner tout ou partie des artisans dans une transformation technique de l'activité professionnelle?

Au niveau du "passage à l'informatique", ou plus précisément de l'innovation que constituerait la création de taxis assistés par ordinateur, on semble retrouver au départ - vingt-cinq ans plus tard - le même début de scénario que pour la création des radio-taxis : c'est à nouveau une compagnie parisienne (et semble-t-il une seule, la G7) qui, sans doute informée des expérimentations étrangères (Suède, Suisse...) met sur pied par étapes un système qui permettrait, grâce à l'installation sur les véhicules de terminaux embarqués reliés à l'ordinateur central, de rationaliser la prise en charge de la clientèle en supprimant du même coup la nécessité, pour le conducteur, de rester constamment à l'écoute du central et d'entrer à chaque appel dans un système de "concurrence sauvage" avec ses collègues pour obtenir la course. Un tel système, "bricolé" depuis 1982 par le directeur technique de la société pour un coût dix fois moindre que les propositions faites par les industriels français de l'informatique, ne saurait - selon notre hypothèse - rester une expérience isolée, et ne pas intéresser à plus ou moins brève échéance d'autres entrepreneurs, ainsi que les plus "innovants" et les plus performants des groupements d'artisans du taxi : ce qui pourrait de nouveau entraîner des modifications dans les structures de gestion des parcs (notamment parce que l'investissement et l'organisation nécessaires provoqueraient inéluctablement de nouveaux regroupements).

Second volet : quelles sont les conséquences de l'innovation ? Très succinctement, il semble que le passage du taxi "ordinaire" au radio-taxi s'effectue au détriment d'un mode d'exercice très individualisé du métier comportant, sinon dans la réalité, du moins dans l'image que se font les conducteurs de l'exercice quotidien de leur tâche, une importante dimension de "liberté". Le radio-taxi est en revanche associé à une gestion individuelle de l'outil de travail très différente, induisant une priorité à sa rentabilisation, avec un côté "hard" (que ce soit en termes de concurrence, de pénibilité, de relations avec le client, etc.) et une relativisation de la notion d'indépendance. Parallèlement, de nouveaux modes d'organisation, de structures de pouvoir et de décision, de relations entre celles-ci et "la base" supplantent, chez les artisans, les anciens modes de groupement.

Toutefois, la logique de la machine (le central radio, l'émetteur-récepteur) peut être et est parfois contournée par la mise en place de "systèmes D" (connivence ou "copinage", ententes privilégiées avec des fournisseurs quasi-institutionnels de courses tels que boîtes de nuit, hôtels, restaurants, grandes surfaces, etc..., ou encore accumulation d'expériences sur les "gîtes" de "bons" clients), toujours dans le cadre d'une concurrence plus ou moins sauvage entre conducteurs ou petits groupes de conducteurs. Il y aurait donc place pour une autre logique (partiellement héritée du passé) à côté de la logique induite par l'innovation technique.

Mais avec l'introduction de l'informatique, nous émettions l'hypothèse que de nouveaux modes de fonctionnement seraient mis en place. La concurrence entre conducteurs serait sinon abolie, du moins tout à fait relativisée (la machine arbitrant désormais la dévolution des courses en fonction de critères objectifs de position du véhicule); les facteurs de fatigue et d'énerverment induits par l'écoute constante des messages du central seraient éliminés, et du même coup une relation interpersonnelle entre conducteur et client pourrait à nouveau s'établir; enfin, la "logique de la machine" serait beaucoup moins contournable que précédemment. Cette évolution peut se traduire de différentes manières : d'une part par une "hyper-professionnalisation" du corps des conducteurs, désormais très assujettis à une technique de gestion qui, il est vrai, se traduirait concrètement de façon beaucoup plus "soft" que par l'intermédiaire du central-radio; d'autre part par un déplacement des lieux de tension et de concurrence, induit par la plus grande soumission aux décisions de l'instrument technique de gestion (et au-delà des gestionnaires de l'instrument eux-mêmes); enfin par une redistribution des rôles au niveau central (de "nouveaux techniciens" ne vont-ils pas supplanter les anciens ?).

2. MÉTHODE.

Les hypothèses que nous formulons, et que nous venons de résumer rapidement ci-dessus, nécessitaient bien évidemment d'être vérifiées et approfondies, puisque tel était l'objet principal de la recherche proposée. Sur quels champs ? On sait que le taxi urbain, en France, présente trois principaux cas de figure, trois formes principales d'organisation qui sont directement fonction de la taille des agglomérations urbaines et de la densité des taxis par rapport à la population desservie (ces deux facteurs étant étroitement liés puisque, très généralement, la densité du parc diminue avec la taille de l'agglomération). Il convenait donc de choisir les exemples-type correspondant aux principaux cas de figure, à savoir :

- A) celui d'une ville "moyenne" (200 000 habitants environ), caractérisée par un parc de taxis relativement peu nombreux, exclusivement composé d'artisans et ayant entièrement achevé la transition entre "taxis ordinaires" et radio-taxis;

- B) celui d'une agglomération "millionnaire" de province, où les radio-taxis coexistent encore avec un parc (résiduel ?) de taxis sans radio et où les entrepreneurs, bien que contrôlant une part minoritaire de l'ensemble du parc, cohabitent avec des artisans organisés ou non sur le mode syndical, les "radios" se répartissant entre plusieurs centraux radio-téléphoniques;

- C) enfin, le cas particulier de l'agglomération parisienne, où malgré un développement de l'artisanat individuel, les grandes entreprises de taxis possèdent encore un bon tiers du parc total (lequel, avec 14 300 taxis, représente plus du tiers de l'ensemble des taxis français), et où les radio-taxis, malgré un développement précoce, ne représentent que 20 % de l'ensemble des taxis parisiens.

Si bien évidemment le choix de l'analyse du cas parisien ne laissait place à aucune hésitation, il n'en était pas de même pour ce qui concerne les deux autres exemples représentatifs.

Les agglomérations "millionnaires" sont peu nombreuses en France (Marseille, Lyon et la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing); notre choix était donc limité. Il en va différemment pour ce qui concerne l'échelle inférieure, celle de la ville de 200 000 habitants. Si cependant notre choix s'est porté sur LYON dans le premier cas, SAINT-ETIENNE dans le second, ce n'est pas seulement pour d'évidentes raisons pratiques (le CRESAL étant implanté à SAINT-ETIENNE et par conséquent à proximité de LYON), mais aussi et surtout pour les raisons suivantes :

- a) l'agglomération lyonnaise a été le cadre privilégié des recherches que nous avons menées précédemment sur le taxi; elle constitue donc la seule grande agglomération où nous étions à même de reconstituer assez rapidement et de façon pertinente l'histoire du passage du taxi ordinaire au radio-taxi. En outre, des trois agglomérations "millionnaires" de province, c'est à LYON que la radio est apparue en premier (donc que son histoire est la plus ancienne). Enfin, certains innovateurs lyonnais du radio-taxi ont été à l'origine de la récente Fédération française des taxis de province (F.F.T.P.), créée en 1978, qui étend actuellement son influence sur une trentaine de départements à travers la France, et qui est le lieu privilégié d'une confrontation d'expériences entre divers innovateurs locaux et d'une réflexion, menée au sein même de la profession, sur les avantages et inconvénients du système radio-téléphonique et sur ses incidences à différents niveaux (unité de base de la profession, unité syndicale, orientations revendicatives, conditions de travail, etc.);

- b) la ville de SAINT-ETIENNE apparaît comme un cas exemplaire à bien des égards. Le passage du taxi ordinaire au radio-taxi ne s'y est fait ni précocement, ni tardivement; comme dans beaucoup d'autres villes de taille comparable, il s'est effectué rapidement sous la pression de la concurrence des entreprises de voitures de petite remise (V.P.R.), mais cette pression s'est faite particulièrement forte dans une ville où le conflit entre taxis et V.P.R. a été l'un des plus violents qui aient été enregistrés en France dans les années 70 entre ces deux professions voisines (1). Le rôle prééminent des initiateurs locaux est très aisément et clairement saisissable; l'un d'entre eux a d'ailleurs été récemment porté à la présidence nationale de la F.F.T.P. précédemment citée. Enfin, l'histoire récente du taxi stéphanois, et notamment la période de transformation du parc de taxis en radio-taxis, s'est déroulée sous des municipalités de couleur politique différente, ce qui n'est pas sans intérêt au niveau des politiques municipales successives vis-à-vis du taxi (et des V.P.R.), et du "climat" parfois contrasté dans lequel les mutations techniques et structurelles se sont opérées.

Rappelons ici qu'il n'existe plus guère maintenant (1985), à notre connaissance, en France de parcs de taxis demeurés totalement réfractaires à la technique radio-téléphonique dans des villes de plus de 100 000 habitants. Dans de rares cas, la "radio" n'a fait irruption que tardivement (fin des années 70), comme à BORDEAUX (qui disposait d'une forte densité des taxis - 1 pour 530 habitants - et d'un réseau très serré de stations pourvues de bornes d'appel téléphoniques) ou pas du tout (cas de NICE où la Municipalité a joué, semble-t-il, un rôle prépondérant dans la création et la gestion d'un central téléphonique relié aux bornes d'appel des stations, mais sans création de radio-taxis). D'après les indications qui nous ont été fournies par les responsables de la Fédération française des taxis de province - dont, rappelons-le, le siège est à LYON et dont l'actuel président est stéphanois - le passage du taxi ordinaire au radio-taxi s'est effectué dans des conditions très voisines dans la plupart des villes qui tournent autour de 200 000 à 300 000 habitants (même période, mêmes types d'initiateurs, même passage rapide et massif du non-radio au radio-taxi). Les principaux éléments de différenciation viendraient essentiellement de l'intervention (ou de la non-intervention) des municipalités dans l'accompagnement, voire dans la promotion de l'innovation (2). On en verra plus loin un exemple à propos du cas de VILLEURBANNE qui, bien que faisant partie de l'agglomération lyonnaise, représente un cas distinct à certains égards, qu'il s'agisse de la spécificité de l'histoire de ses taxis (et radio-taxis) ou du rôle particulier joué par l'instance municipale.

- (1) On trouvera plus loin, dans l'analyse du cas stéphanois, la définition précise des V.P.R. et des éléments plus détaillés sur la concurrence taxis-V.P.R. à Saint-Etienne.
- (2) Dès 1969, le règlement municipal de NANCY faisait obligation aux "successeurs" des artisans taxis qui quittaient le métier et aux nouveaux venus dans la profession de s'équiper en radio. La ville de NANTES (règlement municipal de 1974) et celle de GRENOBLE (1976) allaient plus loin encore puisqu'elles indiquaient que les taxis devaient obligatoirement être équipés en radio, GRENOBLE précisant même que chaque taxi devait "être pourvu d'un moyen de liaison radio-téléphonique desservi par un central unique". On peut d'ailleurs s'interroger sur la légalité d'une telle disposition.

3. L'"ENVIRONNEMENT" NATIONAL ET INTERNATIONAL;
SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES.

Les réflexions qui précèdent nous amènent à indiquer de façon un peu plus précise les éléments dont nous disposons sur la diffusion de la technique radio dans les parcs de taxis français et étrangers, considérée sous son aspect "historique" plus que sous l'angle statistique (très difficile à réactualiser, faute de sources, pour ce qui concerne l'étranger).

3.1. En France, au 1er janvier 1976, de nombreuses agglomérations de plus de 100 000 habitants disposaient déjà d'un parc de taxis totalement ou presque totalement équipé en radio (1). Tel était notamment le cas de NANTES, ROUEN, NANCY, METZ, GRENOBLE, BREST, DIJON, ORLEANS, MULHOUSE, LIMOGES... Les agglomérations "millionnaires" (MARSEILLE, LYON, LILLE-ROUBAIX-TOURCOING) voyaient leurs parcs de radio-taxis se développer plus lentement, mais ceux-ci représentaient, dans chacune des trois grandes agglomérations, environ les deux tiers du parc total. Enfin, dans les autres villes concernées, ou bien les radio-taxis, de création récente, étaient en plein essor, ou bien les centraux radio étaient en cours d'installation, les seules exceptions notables étant celles de NICE et BORDEAUX précédemment évoquées.

Nous n'insisterons pas davantage ici sur le contexte "national". Il nous semble intéressant en revanche d'évoquer dès à présent les éléments dont nous disposons concernant le développement des radio-taxis à l'étranger (2).

3.2. Il convient tout d'abord de noter que l'objet de notre recherche, à savoir l'évolution du taxi provoquée par l'irruption de techniques nouvelles, n'a pas fait, à notre connaissance, l'objet d'études spécifiques, ni en France, ni à l'étranger. Certes, nous ne prétendons pas avoir connaissance de tout ce qui a été publié dans le monde sur le taxi et l'évolution de ce mode de transport. La plus importante bibliographie que nous connaissons sur le taxi en général a été établie en 1981 par le secrétariat de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), sur la base des informations communiquées par une vingtaine de chercheurs et de spécialistes qui participaient à la Table Ronde n° 54 de cet organisme en mars

(1) Source : questionnaire envoyé par le CRESAL à toutes les mairies des villes de 100 000 habitants et plus. Seules les villes de TOURS, AMIENS et AVIGNON n'avaient pas répondu à ce questionnaire.

(2) Cf. Bibliographie en annexe, comportant les sources auxquelles nous sommes référés.

de la même année (1), et à l'aide des données recueillies dans le fonds documentaire automatisé de la CEMT (CIDET). Cette bibliographie, pourtant incomplète (2), regroupe néanmoins près de 300 titres d'ouvrages, études, recherches, articles techniques ou spécialisés publiés dans une dizaine de pays, essentiellement les Etats-Unis (environ 40 % des publications recensées), la République fédérale allemande, la France et la Grande-Bretagne. A eux quatre, ces pays ont produit les quatre cinquièmes de toutes les analyses portant sur le taxi dont la CEMT a rassemblé les titres.

Mais dans cette bibliographie, les publications dont l'objet est très précisément la technicisation du service de taxis et (ou) son incidence sur l'organisation de la profession et les pratiques professionnelles sont peu nombreuses (une douzaine environ) et presque toutes américaines. En outre, la plupart d'entre elles sont très techniques et portent essentiellement sur l'innovation technique envisagée comme moyen d'assurer une gestion plus rationnelle d'un parc de taxis, ou encore de permettre l'organisation d'une liaison efficace entre taxis et autres modes de transport urbain (par rabattement de taxis utilisés collectivement sur des lignes de transport en commun dans des zones d'urbanisation diffuse, par exemple). En France, quelques études analogues ont été effectuées notamment par Louis SERVANT (I.A.U.R.I.F.) et par l'Institut de Recherche des Transports à ARCUEIL.

3.3. Certes, le petit nombre des publications consacrées au changement technologique dans la sphère du taxi ne signifie pas que cet aspect soit absent des autres publications à portée plus générale, notamment en période récente (3). On est cependant frappé de constater qu'aux Etats-Unis par exemple, des auteurs comme KIRBY et WOHL (*Para-transit : neglected options for urban mobility*, The Urban Institute, Washington 1974) ou Charles VIDICH (*The New-York cab driver and his fare*, Schenkman éd., Cambridge, Massachusetts 1976), qui ont publié

(1) C.E.M.T., Table ronde sur l'Organisation des services de taxis dans les villes, PARIS, 12 et 13 mars 1981, avec la participation de chercheurs britanniques, portugais, suédois, néerlandais, ouest-allemands, suisses, italiens, danois, grecs et français.

(2) Elle ne comporte pas - par exemple - l'étude réalisée en 1979 par la SOFRES pour le compte de la Direction régionale de l'Equipement d'Ile-de-France sur "*La clientèle des taxis parisiens*" (rapport multigraph., 102 pages); ni l'importante série des publications canadiennes effectuées en 1979 par l'Urban Transportation Research Branch of Transport Canada, Montréal, sous le titre générique *Taxi Dispatch Report Series* (7 volumes).

(3) Cf. par exemple à cet égard *Annotated Bibliography on Demand-Responsive Scheduling Systems*. *Taxi Dispatch Report Series*, vol.6, Montréal (Canada), octobre 1979, op.cit. in biblio (cf.annexe). Ce document présente une bibliographie commentée des publications essentiellement nord-américaines consacrées aux systèmes DRT (Demand-Responsive Transportation). Sur environ 600 items, une trentaine traitent (exclusivement ou essentiellement) du taxi.

des recherches (et non pas seulement des articles) sur le taxi, ont peu ou pas du tout abordé le problème de l'innovation technique et de ses conséquences - voire de ses potentialités par rapport au développement du service taxi, à sa régulation et à l'accessibilité de ce mode de transport. Cela s'explique en partie par le fait que dans la plupart des villes américaines, au milieu des années 70 en tout cas, la forte densité des taxis dans les centres avait créé des habitudes parmi la clientèle qui marginalisaient en fait l'intérêt économique et pratique de la radio. KIRBY et alii (op. cit.), étudiant le taxi dans trente des plus grandes villes des Etats-Unis, montrent que la densité moyenne des taxis est de l'ordre de 1 taxi pour 1 500 habitants, sans compter les "gypsy cabs" ou "taxis noirs", plus ou moins illégaux mais parfois très nombreux comme à New-York où leur nombre est sans doute égal sinon supérieur à celui des "yellow cabs" : ce qui, dans des villes où le taux de motorisation des ménages est nettement supérieur à celui des villes françaises par exemple, signifie en fin de compte une plus grande "densité" de l'offre de service et la généralisation de pratiques "classiques" de la clientèle (prise de taxi en station ou appel téléphonique à la station, prise "au vol" de taxis en maraude).

Aussi bien et jusqu'en période relativement récente, les auteurs américains n'évoquent-ils la radio (et les radio-taxis) que pour des usages marginaux ou complémentaires : ils évoquent par exemple la sécurité (le radio-téléphone à bord du véhicule est souvent relié aux postes de police, directement ou par l'intermédiaire du central); ou encore l'intérêt de cette innovation technique quand la densité du parc de taxis dans une zone donnée n'est pas très forte, ou quand l'urbanisation est peu dense (banlieues, villes à faible densité de population), ou encore dans le cas d'une mise en commun de moyens techniques de ce type entre réseaux de transport en commun et taxis (cf. KIRBY, op. cit., et Louis SERVANT dans ses études sur le "para-transit" dans certaines agglomérations des Etats-Unis). En revanche, dans la plupart des cas abordés ou étudiés outre-Atlantique, l'irruption d'une gestion informatisée du parc semble souvent suivre de très près la dotation du parc en véhicules équipés d'un radio-téléphone relié à un central (cf. par exemple W. FRENCH, *Quiet revolution in taxi dispatch, computer based system replacing radio communications*, Taxicab Management, Rockville, Maryland, 1979) : ce qui n'aurait finalement rien de surprenant dans un pays où la technique de l'informatique s'est généralisée beaucoup plus précocement qu'en Europe (1).

(1) Il ne faut toutefois pas déduire de ce qui précède que tous les centraux radio-taxis des villes nord-américaines sont informatisés. Nous manquons d'éléments, notamment statistiques, pour évaluer l'ampleur du phénomène.

3.4. L'irruption et la généralisation de la radio dans les parcs de taxis des grandes villes européennes s'est effectuée de manière très inégale. A cet égard, l'une des premières études importantes sur la question est d'origine britannique (*Alternative taxicab systems : a London case study*, PCB Transport Studies Group, Londres 1976); elle comporte non seulement une analyse du parc londonien, mais une comparaison entre six capitales européennes (AMSTERDAM, BRUXELLES, COPENHAGUE, LONDRES, MADRID et PARIS). Les auteurs de ce rapport constatent en particulier qu'alors que MADRID n'a pratiquement pas de radio-taxis (comme la plupart des pays de l'Europe du Sud au milieu des années 70), COPENHAGUE, au contraire, est équipée à 100 % en radio-taxis (AMSTERDAM 67 %, PARIS 20 %, LONDRES 12 %). Ils mettent par ailleurs l'accent sur le fait que là où l'ensemble du parc de radio-taxis est relié à un seul central, comme à AMSTERDAM, la "radio" se généralise plus vite et offre un meilleur service à la clientèle :

"AMSTERDAM is favoured also in having a single taxi radio control centre through which all request for taxis must be transmitted, so that passengers are reasonably assured that the cab directed to them is the nearest vacant vehicle; the greater the number of independent control centres the less likely this becomes since the nearest vehicle may belong to a network different from that which a passenger telephones".

Ils font également état d'une certaine résistance collective des conducteurs de taxi à l'innovation technique lorsque celle-ci est lente et "minoritaire". Même les conducteurs de radio-taxis conservent un comportement indépendant par rapport à la radio, et selon leur gré répondent ou ne répondent pas aux appels de leur central : d'où un manque de fiabilité (et sans doute de rentabilité) de l'outil technique.

La réunion des chercheurs et techniciens européens à la CEMT en mars 1981 (cf. supra) a permis de comparer différents cas de figure se rapportant à l'innovation technique dans les services de taxis. Ainsi Volker SPARMANN (Studien-gesellschaft Nahverkehr, Berlin-Ouest, qui a présenté une communication intitulée *Un système classique dans un pays à forts revenus* (1) indique-t-il que, comme en France bien qu'un peu plus tôt, des radiotéléphones ont été installés à bord des véhicules à la fin des années 50 (2), mais il ajoute immédiatement que "l'étape suivante consistera à installer des ordinateurs dans les salles de contrôle, ce qui marquera les débuts de la régulation automatique des taxis"; et plus loin, il fait part assez longuement des expériences de régulation automatique de la circulation des taxis qu'il préconise d'effectuer à BERLIN-OUEST, en fournissant des détails, schémas à l'appui, sur les caractéristiques du programme d'exploitation.

(1) CEMT, Table Ronde 54, Paris, mars 1981 (op. cit. : *L'organisation des services de taxis dans les villes*), pp. 23 à 53.

(2) En France, le premier central radiotéléphonique date de 1956 (PARIS), mais le second date de 1964 (NANCY). On notera qu'à BERLIN-OUEST, en 1983, la proportion des courses commandées par l'intermédiaire de standards de radio-taxis était de 25,8 % (contre 19 % en 1979 à PARIS).

De même, Bjorn SUNDVALL (Svenska Taxiforbundet, STOCKHOLM), dans un exposé intitulé *Un système intégré dans les transports collectifs* (1), évoque la généralisation précoce du système radio-téléphone en Suède (nécessaire compte tenu des conditions climatiques et de la dispersion de la population dans de nombreuses petites villes) : il existait déjà en 1981 plus de 250 centres d'appel taxis dans le pays et la création d'un centre d'appel dans chaque municipalité était en cours dans le cadre de la réalisation d'un plan méthodique. En outre, d'importants travaux étaient consacrés "au développement d'un nouveau système de gestion des déplacements des chauffeurs de taxi (...) afin d'arriver à faire fortement progresser le volume des services à la clientèle (...)", chaque véhicule concerné par ce plan (limité pour l'instant aux régions de STOCKHOLM et MALMÖ) étant équipé d'une imprimante et le centre d'appels taxis, d'un ordinateur. Ceci est d'autant plus intéressant que la structure de la profession en Suède est artisanale (un artisan possédant une seule voiture) et que l'innovation technologique récente paraît provoquer un regroupement des artisans en sociétés assurant non seulement la gestion de l'outil, mais également d'autres fonctions plus larges (commercialisation des services de taxi, formation professionnelle et recrutement des chauffeurs, passation de contrats avec des clients importants, conclusion d'accords avec les fournisseurs de véhicules et de carburant, etc.).

3.5. Peut-on rassembler et résumer à présent l'essentiel des informations - dispersées et fragmentaires - dont nous disposons concernant précisément l'irruption et le développement de l'innovation technique dans les parcs de taxis des villes étrangères ?

Il convient d'abord de noter que ce développement n'intéresse guère, à notre connaissance, que les pays d'économie développée (Amérique du Nord, Europe du Nord-Ouest, Australie). Faute de sources bibliographiques, nous n'avons pas d'éléments concernant le Japon, ni les pays de l'Est, ni des pays en voie de développement (au sens propre de l'expression) comme ceux de l'Amérique du Sud (Brésil, Argentine) : mais l'Espagne (1 % de radio-taxis en 1975) et la Grèce, par exemple, semblent peu ou pas du tout concernées par la diffusion de la technique radio appliquée aux taxis. Quant aux pays du tiers-monde, où le taxi, souvent collectif ou collectivement utilisé, est très généralement un mode de transport relativement peu onéreux qui joue un rôle de substitut à des transports en commun inexistant ou sporadiques, les radio-taxis paraissent en être très largement sinon totalement absents.

(1) CEMT, ibidem, pp. 5 à 21.

Aux Etats-Unis, la situation est peu évoquée en termes statistiques; elle paraît être à la fois différente selon les villes et compliquée du fait de la présence, dans beaucoup de grandes agglomérations, de "voitures de remise" et de taxis plus ou moins clandestins (non-medallion vehicles, non-licensed vehicles, gypsy cabs...), dont certains sont équipés en radio. Pour ce qui concerne les taxis autorisés, à la fin de 1973 la ville de New-York ne comportait que 1 921 radio-taxis sur un total de 12 000, soit 16 % environ (1), ce qui n'est pas loin de la situation parisienne. Il semble que de nombreuses villes possèdent des flottes de radio-taxis, parfois "informatisés" comme à Los Angeles (2), mais nous ne disposons pas d'informations plus précises.

Au Canada, l'agglomération de Montréal compte, en 1984, 4 300 radio-taxis sur les 5 300 en opération, soit 80 % du parc. Ottawa, sur pression de la municipalité, semble avoir été la première capitale au monde à disposer d'un parc de taxis assistés par ordinateur (3).

En Australie, la ville de Melbourne disposait dès 1975 d'un parc de quelque 2 000 radio-taxis (c'est-à-dire la totalité des taxis de la ville).

Nous avons vu précédemment (§ 3.4) ce qu'il en était en Europe du Nord-Ouest; on peut ajouter que des villes comme Stockholm et Oslo ne comportaient encore en 1976 qu'une faible proportion de radio-taxis (mais disposaient d'un fort équipement en bornes téléphoniques aux stations).

En résumé, et malgré le caractère partiel et souvent imprécis des informations dont nous disposons sur la modernisation technique du service-taxi à l'étranger, il semble bien que celle-ci se soit effectuée à peu près à des époques et dans des conditions comparables par rapport au cas français dans les pays d'économie développée, à quelques exceptions près (généralisation des radio-taxis à Copenhague et Melbourne, percée plus rapide des systèmes informatisés en Amérique du Nord et plus récemment en Scandinavie et à Zurich par exemple).

-
- (1) "Over 16 percent of all medallion taxis in New-York City had two-ways radios at the close of 1973", Alexander J. MAUTNER, *Demand-responsive taxi systems : New-York City experience*, 1974 (op. cit. in biblio.).
 - (2) "The most advanced computerized system in operations belongs to the two-way-radio taxi company of Los Angeles", ibidem.
 - (3) "Taxis sur ordinateur à Ottawa". La Presse, Montréal, 13 août 1980, article signé Michel GALAN. Il s'agit de la Société Blue Line qui, dès 1976, a créé un tel instrument. Cf. aussi *System Method Study of an Automated Taxi Dispatch and Control System, Ottawa*. Taxi Dispatch Report Series vol. 3, Montréal, Octobre 1979.

On peut donc considérer que la modernisation des taxis urbains en France se développe de façon à peu près cohérente à l'évolution générale, sans que l'on puisse affirmer - faute d'une analyse comparative plus poussée - que les facteurs (notamment socio-économiques et réglementaires) qui déterminent les conditions de cette évolution sont *grosso modo* les mêmes en France et dans tous les pays concernés.

3.6. Revenons, pour en terminer avec les sources, à ce que nous avons nous-mêmes pu constater au fil de nos études antérieures sur le taxi en France (1), ainsi qu'aux informations dont nous avons eu connaissance plus récemment. Le développement des "radio-taxis", amorcé en province au milieu des années 1960, a été extrêmement rapide au point qu'en quelques années, les parcs de certaines villes de 100 000 à 200 000 habitants ont été entièrement équipés du système radio-téléphonique : ce qui a eu pour conséquence, outre une modification des relations offre-demande, un profond changement des structures mêmes de la profession, et par voie de conséquence une certaine altération des relations traditionnelles à l'intérieur de la corporation des artisans du taxi. De nouvelles structures de gestion - entraînant de nouvelles structures de pouvoir - ont émergé; une partie de la profession s'est technicisée; parfois un fossé s'est creusé entre les artisans "traditionnels", exerçant sur un mode individuel, et d'autres professionnels du taxi, souvent plus jeunes et de plus haut niveau technique (voire culturel), qui, à travers la gestion d'un nouvel outil (le central radio-téléphonique), ont peu à peu créé les conditions d'un nouvel artisanat plus préoccupé de rationalité économique et de rigueur dans la gestion individuelle et collective de l'outil de travail (le véhicule équipé de l'émetteur-récepteur relié au central).

Quant aux entreprises de taxis à structure capitaliste, essentiellement concentrées dans l'agglomération parisienne, elles ont trouvé dans l'irruption du système radio-téléphonique à la fois un moyen de rationaliser la gestion de leurs parcs et une occasion d'étendre leurs activités, à la fois en proposant aux "salariés" comme aux artisans parisiens de s'abonner au central radio-téléphonique qu'elles avaient créé, et en essayant d'obtenir le monopole de la vente des appareils émetteurs-récepteurs (2).

(1) D. DELATOUR et P. LANEYRIE, *La fonction du taxi dans l'agglomération lyonnaise, étude exploratoire et essai d'analyse*, CRESAL, 1974; P. LANEYRIE, D. DELATOUR, A. GARNIER, *Le taxi en France : essai d'analyse socio-économique*, CRESAL, 1976; P. LANEYRIE, A. GARNIER, J. NIZEY, B. VENNIN : *Le taxi en France (II) : pratiques de la clientèle et relations offre-demande*, CRESAL, 1978.

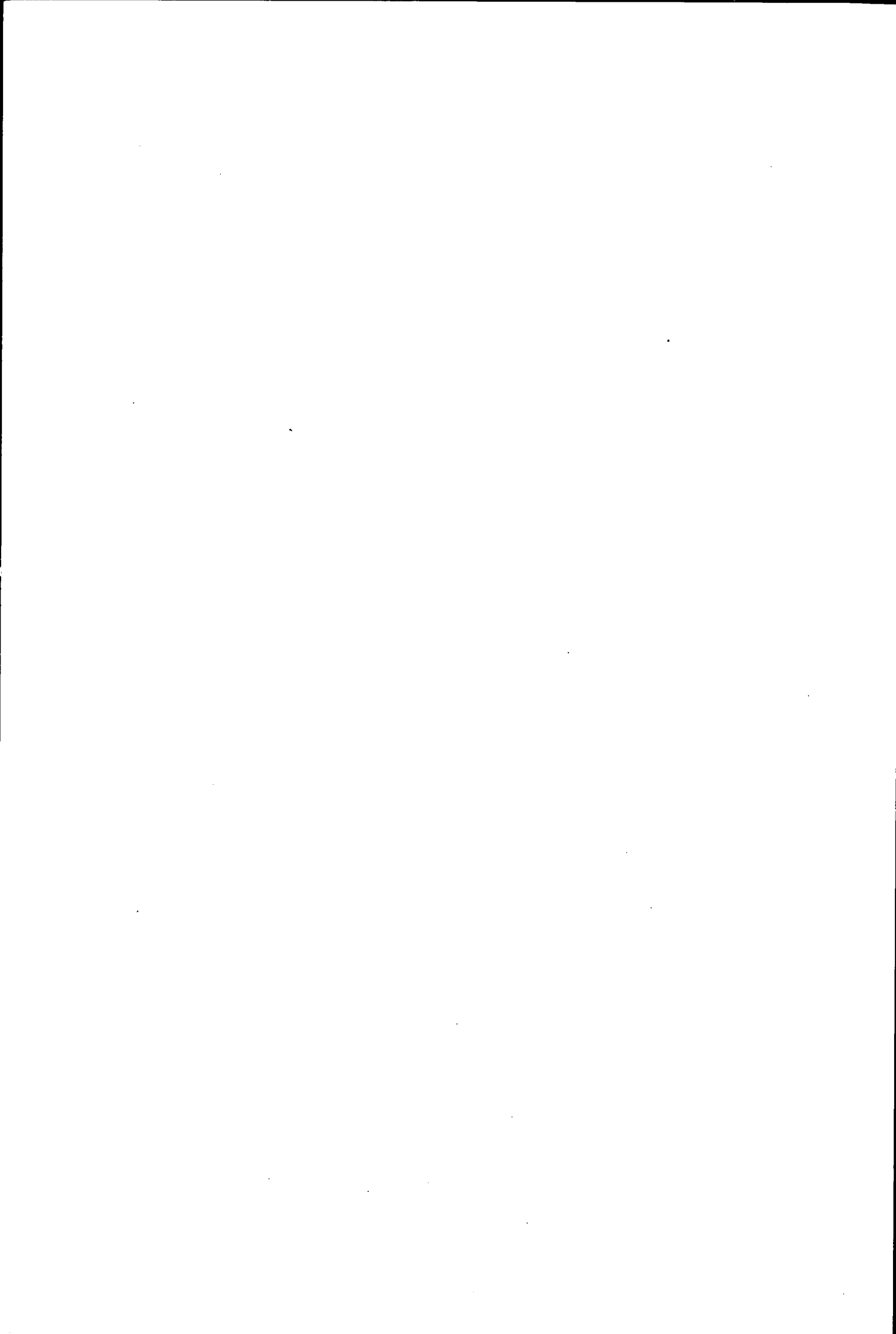
(2) De même des compagnies de taxis ont-elles parfois tenté d'obtenir le monopole de l'importation et de la diffusion des nouveaux compteurs "électroniques" à affichage lumineux qui équipent désormais la plupart des véhicules.

Dès 1980, l'électronique commence à s'insérer dans la gestion du central radio-téléphonique de la Compagnie G7, auquel 1 800 taxis parisiens adhèrent. Un système informatique permet de mieux gérer les appels téléphoniques et identifie les chauffeurs par un numéro de code; ceux-ci n'ont plus qu'à appuyer sur un bouton pour signaler qu'ils prennent une course. Mais très vite, la G7 expérimente un système plus sophistiqué :

"Dans le nouveau système, la liaison de type radio sera remplacée par une liaison de type téléphonique, dont la fréquence permet la transmission digitalisée (sous forme numérique) des messages parlés. Les chauffeurs signaleront à la voix par un code chiffré leur position (...). Ces positions seront mémorisées dans le calculateur, équipé d'un système simplifié de synthèse de la parole; et à chaque appel téléphonique, c'est lui qui donnera immédiatement l'emplacement de la bonne voiture", etc... (1).

Il convient de noter pour terminer que l'introduction de systèmes informatisés dans la gestion des parcs de taxis non seulement s'inscrit dans un mouvement général à l'échelle de l'ensemble des pays développés (Amérique du Nord, Europe du Nord-Ouest, Australie...), mais également dans un processus de régulation automatique de différents modes de transports : on citera par exemple à cet égard la revue *Automatisme* (organe officiel de l'A.F.C.E.T.), mai 1970, qui consacre plusieurs articles à l'automatique et l'informatique dans les transports ferroviaires (A. LEMAIRE), la R.A.T.P. (L. GUIEYSSE), les transports routiers (Y. DAVID et M. SAKAROVITCH), les transports maritimes (R. de LAMBILLY) et aériens (L. LEWDEN); la communication de P. BOUVIER au colloque "Travailleurs du transport et changements technologiques" (1er au 3 juin 1982, Versailles), sur "les innovations technologiques comme analyseur des identités professionnelles : le cas de la R.A.T.P."; ou encore le séminaire du CESTA sur "L'innovation dans les transports" (16-17 juin 1983, COURTPAIN, Essonne), qui indique notamment que la radiotéléphonie à bord des autobus de la RATP a été généralisée en 1979, tandis qu'en 1983 la C.G.A. (Compagnie générale d'automatisme) rédige une étude sur *Le système de commande centralisée par ordinateur pour la gestion des réseaux d'autobus* qui fait notamment mention d'un système installé à STRASBOURG pour 57 autobus répartis sur 2 lignes, ainsi que du système SEHPIA (système d'enregistrement des heures de passage par identification des autobus) mis en place par la R.A.T.P. dans l'agglomération parisienne. On pourrait multiplier les exemples qui indiquent très clairement que la généralisation de l'informatisation des systèmes de transport urbains n'en est qu'à ses débuts. Le taxi sera bien entendu concerné par cette évolution, bien au-delà des expériences actuelles.

(1) *Le Nouvel Economiste* n° 349, 9 août 1982. Ces éléments, déjà dépassés, seront actualisés et développés, ainsi qu'une analyse de l'état actuel de la situation dans certaines villes occidentales, au cours du chapitre consacré au taxi assisté par ordinateur (chapitre IV).



II. LE PASSAGE DU "TAXI ORDINAIRE" AU "RADIO-TAXI" : ÉTUDE HISTORIQUE DES EXEMPLES STÉPHANOIS ET LYONNAIS

1. INTRODUCTION.

Depuis sa naissance dans les premières années du XX^e siècle, époque à laquelle le taxi remplace très rapidement le fiacre, ce mode de transport, en tant qu'outil de travail, n'avait subi d'autre évolution que celle de la technique automobile. Le taxi de 1910 comme celui de 1950 (et dans bien des cas celui de 1984) n'est autre qu'une voiture de série munie de quelques accessoires comme le compteur horo-kilométrique, pilotée par un conducteur qui en est ou non le propriétaire, et mise à la disposition de la clientèle à titre onéreux.

Mais vers le milieu des années 1950, et surtout à partir des années 1960, une nouvelle "race" de taxis apparaît, d'abord - timidement - à PARIS, puis - plus tardivement, mais plus massivement - dans les grandes villes de province : les radio-taxis.

Rappelons brièvement de quoi il s'agit. Un radio-taxi est un taxi équipé d'un appareil radio émetteur-récepteur à ondes courtes, relié à un central radio-téléphonique, sur une fréquence attribuée par les P.T.T. Lorsqu'un client téléphone au central pour obtenir un taxi, l'opérateur diffuse aussitôt par radio, à l'ensemble des véhicules qui sont reliés à ce central, l'adresse du client. Il attribue (en principe) la course à celui des radio-taxis qui, se trouvant libre, est le plus près du lieu d'origine de l'appel et par conséquent le plus apte à venir "charger" le client dans les délais les plus brefs.

Il est bien évident que l'extension, voire la généralisation d'un tel système n'est pas réductible à une simple amélioration de l'outil de transport. Elle est génératrice d'une modification profonde de l'organisation même du service-taxi, et, partant, du métier de conducteur de taxi; et, comme on le verra ultérieurement, elle induit également une transformation des relations de la profession avec sa clientèle, et surtout un véritable bouleversement des structures professionnelles. Mais le paradoxe apparent est que cette innovation technique, loin de s'être généralisée dans toutes les villes de France, n'a effectué - près de trente ans après son apparition - qu'une percée relativement modeste à PARIS où moins du quart du parc est constitué de radio-taxis, et n'a affecté la majorité de la flotte des taxis, dans une très grande ville de province comme LYON, que quinze ans environ après son inauguration - alors que son irruption a été foudroyante dans la plupart des villes de taille plus modeste (autour de 200 000 habitants).

Ainsi, dans l'agglomération lyonnaise qui, rappelons-le, compte environ un million d'habitants, l'histoire du passage du taxi "ordinaire" au radio-taxi n'est pas encore achevée, bien qu'elle ait débuté en 1965. Il reste encore, dans cette agglomération, environ 25 % de taxis non équipés en radio, soit environ 350 taxis sur un parc de 1 400 véhicules, et, comme on pourra le constater dans la suite de cet exposé, l'histoire du développement du parc des radio-taxis lyonnais n'est ni simple, ni calme, la résistance d'une partie de la profession à cette innovation ayant été et restant encore dans une certaine mesure extrêmement vigoureuse.

Le cas de SAINT-ÉTIENNE semble plus clair. Au début de 1970, il n'existait encore aucun radio-taxi dans cette agglomération. Dix ans plus tard, en 1980, tous les taxis de la ville (à l'exception d'un seul irréductible) sont équipés en radio et reliés à un central unique. C'est par ce cas apparemment simple, et semble-t-il assez représentatif de ce qui a pu se passer dans la plupart des autres villes de province de taille comparable, que nous commencerons notre approche historique.

2. LE CAS STÉPHANOIS.

2.1. La ville et ses taxis : évolution en période récente.

La population de la ville de SAINT-ÉTIENNE, dans ses limites administratives, a peu évolué depuis quinze ans (213 000 habitants en 1968, 221 000 en 1975, 205 000 en 1982); certaines communes limitrophes, notamment au Nord de la ville, ont grandi de façon plus spectaculaire (par exemple VILLARS : 3 700 habitants en 1968, 6 800 en 1975, 7 600 en 1982). Comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes de France, on a assisté depuis dix ans à un mouvement de population centrifuge (tertiarisation du centre-ville, rénovation des quartiers périphériques, extension de l'urbanisation aux communes limitrophes).

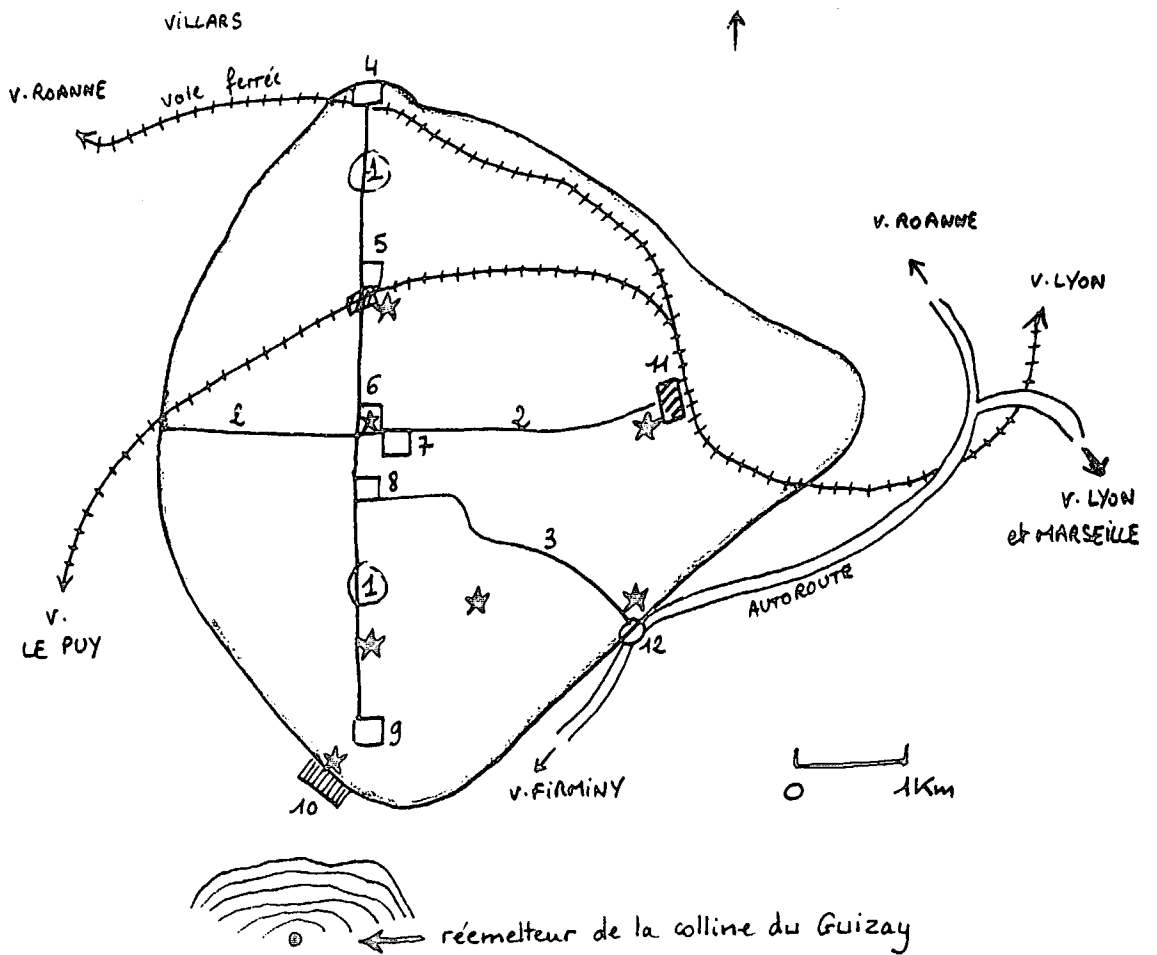
La ville de SAINT-ÉTIENNE est caractérisée plus spécialement :

- par une topographie tourmentée (plusieurs collines, dénivellation de plus de 100 m. entre le point le plus bas et le point le plus élevé);

- par un parcellaire très géométrique dans les quartiers centraux (les rues se coupent à angle droit);

- par la présence d'une ligne de tramway, toujours maintenue, qui parcourt toute la grande artère (axe nord-sud);

Nord
↑



Légende

SAINT-ETIENNE :

- 1 = grande artère (6 km. 500) avec tramway
- 2 = axe est-ouest
- 3 = cours Fauriel
- 4 = place de la Terrasse (extrémité Nord de la ville, terminus du tramway)
- 5 = place Carnot et gare SNCF de Carnot créée en 1980
- 6 = place de l'Hôtel-de-Ville (centre-ville, mairie)
- 7 = place Dorian (gare centrale des autobus et trolleybus urbains)
- 8 = place du Peuple (vieux centre historique de la ville)
- 9 = place Bellevue (terminus du tramway jusqu'en 1983)
- 10 = hôpital de Bellevue
- 11 = gare SNCF de Châteaueux (gare principale - TGV)
- 12 = Le Rond-Point (polyclinique)

☆ = STATIONS DE TAXIS

- par un réseau de trolleybus et d'autobus très dense depuis la fin des années 70 (plus de vingt lignes, très bonne desserte des quartiers périphériques, bonne desserte des quartiers excentrés et des proches communes de banlieue);

- enfin, par un climat assez rude, notamment en hiver où l'enneigement est fréquent et où des chutes de 20 à 40 cm. de neige n'ont rien d'exceptionnel.

Jusque vers le milieu des années 1950, la ville ne comptait que vingt à vingt-cinq taxis qui ne stationnaient guère qu'à la gare principale de Châteaueux et au centre-ville (place de l'Hôtel-de-ville, place Dorian). Ces taxis se répartissaient en deux groupes : les taxis "ordinaires", ceux de l'Hôtel-de-Ville, avec une clientèle essentiellement petite-bourgeoise; les taxis "de luxe", au nombre de six ou sept, qui stationnaient place Dorian, avec des véhicules de haut de gamme : les conducteurs portaient un costume approprié (avec noeud papillon) et leur clientèle attirée était la grande bourgeoisie locale, qui louait souvent les taxis à la journée, à un tarif forfaitaire. Il s'agissait en fait davantage de véhicules dits "de grande remise" que de taxis.

Cette situation disparaît vers la fin des années 50. Le nombre des taxis augmente au cours de la décennie suivante et atteint 48 taxis en 1970. Le nombre des stations de taxis est très faible (8 stations) et les bornes téléphoniques d'appel sont inexistantes ou souvent défectueuses. Mais à la fin des années 60 intervient un élément nouveau : des entreprises de voitures de petite remise (en abrégé : V.P.R.) commencent à s'équiper en radio. Pour elles, c'était du reste une nécessité : les V.P.R., statutairement, sont des véhicules avec chauffeur mis à la disposition de la clientèle, à titre onéreux, tout comme les taxis; mais elles n'ont pas le droit de stationner sur voie publique en attente de clientèle, ni de porter l'appellation "taxi" même accompagnée d'autres vocables ("éco-taxis", "taxis radio", etc.), ni de marauder dans les rues à la recherche de clients. Sans équipement radio-téléphonique, les V.P.R. ne pouvaient donc se faire connaître que par voie de publicité (dans l'annuaire des PTT notamment) et le client ne pouvait avoir recours à leurs services qu'en se rendant ou en téléphonant à leur siège social (1). En contrepartie, les entrepreneurs de V.P.R. n'étaient soumis à aucune réglementation préfectorale ou municipale; il leur suffisait de s'inscrire à la Chambre des Métiers et d'avoir des conducteurs (salariés ou membres de la famille) et des véhicules en règle.

(1) Dans la réalité, les choses étaient moins claires; les VPR n'ont été véritablement assujetties à une réglementation nationale que par un décret du 2 mars 1973, puis par une loi du 2 décembre 1976 encore plus restrictive, cf. P. LANEYRIE et alii, Le taxi en France, essai d'analyse socio-économique, CRESAL, décembre 1976, annexe n° 4. Ces textes réglementaires ont été "tournés" en de nombreuses circonstances.

Le nombre des V.P.R. ne cessant d'augmenter jusqu'à atteindre vingt, puis trente véhicules, il devenait donc impératif pour les taxis "municipaux" (détenteurs d'une autorisation délivrée par la Ville) de s'équiper eux aussi en "radio". En 1970, sous l'impulsion de deux jeunes conducteurs entrés depuis peu dans la profession (1), les 18 premiers radio-taxis commencent leur activité à Saint-Etienne.

En 1984, tous les taxis stéphanois sauf un, c'est-à-dire 88 véhicules, sont reliés à un central unique et effectuent environ les deux tiers de leurs courses sur appel radio de ce central, tandis que les entreprises de voitures de petite remise ont pratiquement disparu. Comment en est-on arrivé là ?

2.2. Historique de l'irruption des "radio-taxis".

Le système "classique" des taxis, dans les années 1960, présentait de nombreuses imperfections qui nuisaient à l'accroissement de la clientèle, quand bien même celle-ci tendait à se diversifier (employés, ouvriers, immigrés, etc.). Le très petit nombre des stations de taxis, concentrées pour l'essentiel au centre-ville, à la gare SNCF, et auprès des principaux établissements hospitaliers; la défectuosité des bornes d'appel téléphoniques; et surtout le comportement différencié des conducteurs - tous artisans indépendants conduisant leur propre véhicule - étaient autant de handicaps au développement de l'activité. Certains conducteurs ne "prenaient" que les courses qui leur convenaient, même lorsque le client se présentait en station. Sur appel téléphonique aux stations, le conducteur qui répondait (quand il répondait) acceptait ou refusait la course sur des critères aussi vagues que le quartier d'origine de l'appel, la voix du client ou son accent. Pire encore, il lui arrivait de répondre qu'il venait... et d' "oublier" la course. Naturellement ces pratiques, qui n'étaient pas le fait de tous, portaient préjudice à l'ensemble de la profession, et un certain nombre de conducteurs consciencieux commençaient à ressentir le besoin d'une instance régulatrice moins lointaine et plus efficace que l'autorité locale de tutelle.

Le problème de la concurrence des V.P.R. vint s'ajouter à ces inconvénients dès 1967-68, avec le développement des entreprises de petite remise et leur équipement en radio. Cet élément apparaît décisif dans la transformation du taxi stéphanois : la menace d'une perte substantielle de clientèle, en 1969-70, devenait immédiate et très grave. Après une première tentative à l'assemblée générale du syndicat des taxis stéphanois (alors affilié à la F.N.A.T. ou Fédération nationale des Artisans du Taxi), en 1969, les promoteurs du "radio-

(1) Auparavant l'un d'entre eux était journaliste travaillant pour l'édition stéphanoise d'un quotidien régional, et l'autre exerçait le métier de coiffeur pour dames. Il n'est pas indifférent de remarquer que tous deux, chacun sur un mode différent, avaient constamment affaire au public de par leur activité professionnelle.

taxi" constituent en 1970 un premier groupement avec 18 conducteurs (sur 48), appuyés par l'instance municipale désireuse d'améliorer le service du taxi dans la ville. La municipalité leur fournit notamment un local à des conditions très avantageuses.

"Au départ - raconte l'un des deux promoteurs du système radio, devenu en 1983 président de la Fédération française des Taxis de province tout en continuant à diriger les taxis stéphanois et à exercer lui-même le métier - cela a été un travail de persuasion considérable. Les artisans du taxi n'ont pas une mentalité d'investisseurs. Investir sur le véhicule, à la rigueur, ils comprennent; mais sur un central radio-téléphonique, c'est beaucoup plus difficile... Pourtant, les gars sont venus assez vite à la radio, finalement, pour plusieurs raisons dont la principale était que les V.P.R. équipés en radio et nos propres radio-taxis leur faisaient perdre de la clientèle".

Parmi les autres raisons, constamment évoquées auprès des collègues hésitants par les promoteurs du système radio-téléphonique, figuraient l'équipement croissant des clients potentiels en postes téléphoniques, et aussi la meilleure qualité du service rendu par un radio-taxi par rapport à un taxi ordinaire - ce qui constituait un argument de vente.

"Désormais - ajoute notre interlocuteur - le client qui téléphone au central est sûr d'avoir un taxi devant sa porte dans les cinq à dix minutes qui suivent son appel, de jour comme de nuit, dimanches et jours fériés inclus. En outre le radio-taxi en lui-même est plus fiable que le taxi sans radio. Vous oubliez vos clés dans la voiture ? Sur simple appel téléphonique au central, on retrouve le taxi que vous avez emprunté et on vous récupère vos clés. La voiture tombe en panne ou crève un pneu alors que vous avez un train ou un avion à prendre ? Le conducteur alerte le central qui vous dépêche aussitôt un autre véhicule... Cette sécurité-là, les taxis ordinaires ne peuvent pas vous l'assurer !"

Et de fait, la clientèle qui a recours aux radio-taxis de préférence aux taxis ordinaires se développe rapidement dans les premières années de la décennie. Toutefois, de 1973 à 1977 une lutte sans merci, ponctuée de bagarres et de procès dont certains iront jusqu'à la Cour de Cassation, s'engage entre les taxis "municipaux" et les entreprises de V.P.R., qui luttent avec acharnement pour leur survie. Le décret de 1973 porte un coup à ces dernières, mais c'est la loi de 1976 - appelée loi Neuwirth du nom de son promoteur, qui (et ce n'est pas un hasard) est alors député de la Loire - qui leur donne le coup de grâce.

Le nombre total des taxis "municipaux" passe à 60 en 1974 (dont une quarantaine de radio-taxis); mais en 1975 il reste encore 50 V.P.R. à SAINT-ETIENNE et dans la banlieue proche, dont trois entrepreneurs comptant chacun une dizaine de véhicules regroupés sur des centraux radio-téléphoniques. A la fin de l'année 1975, on compte 66 taxis et 45 V.P.R. exerçant sur l'agglomération stéphanoise. En 1976 les radio-taxis se séparent de leur syndicat d'origine et créent un syndicat local autonome, le "Syndicat des taxis de Saint-Etienne", le président de l'ancienne structure syndicale étant un conducteur âgé opposé à l'innovation technique. En 1977, la loi Neuwirth

étant devenue applicable, quelques conducteurs de V.P.R. transfuges intègrent les "taxis municipaux" qui, à la fin de l'année, sont au nombre de 76 (dont 63 radio-taxis affiliés au nouveau syndicat). En 1977, le syndicat des taxis gagne plusieurs procès en concurrence déloyale - assortis de dommages et intérêts - contre les entreprises de V.P.R.

Aux élections municipales de 1977, la liste d'union de la gauche est élue et M. SANGUEDOLCE évince M. DURAFOUR de la mairie de Saint-Etienne. L'un des nouveaux conseillers municipaux n'est autre que l'un des co-auteurs des études réalisées par le CRESAL de 1974 à 1977 sur "Le Taxi en France" (pour le compte de la DGRST et du Secrétariat d'Etat aux Transports); la municipalité le nomme vice-président de la Commission municipale des taxis, et lui confie le soin d'étudier et si possible de la mettre en mesure de régler définitivement les problèmes du taxi et de l'activité de petite remise à Saint-Etienne. En 1979, c'est à peu près chose faite : des "petites remises" viennent encore s'intégrer aux taxis urbains, dont le nombre passe à 89; la municipalité propose que les nouveaux venus adhèrent automatiquement au groupement des radio-taxis de Saint-Etienne et apportent un supplément de fonds - également demandé aux artisans-taxis - afin de créer une mutuelle pour permettre des secours exceptionnels en cas d'accident et la création d'une caisse de retraite complémentaire. Ces bases ayant été acceptées, le conflit avec les V.P.R. se termine enfin.

On assiste donc, au cours des années 1970, à un double mouvement d'intégration professionnelle : des taxis "ordinaires" d'abord, puis des V.P.R., dans les radio-taxis stéphanois. La profession de taxi, considérée au sens le plus large du terme (voitures de place + voitures de remise) est donc bouleversée en dix ans. L'outil de travail a été modernisé, mais le statut des conducteurs a lui aussi changé, quelle que soit finalement la situation professionnelle d'origine des intéressés. C'est ce que nous allons maintenant étudier d'un peu plus près.

2.3. Les nouvelles formes d'organisation de la profession.

Le conducteur artisan radio-taxi stéphanois est adhérent d'un Groupement d'intérêt économique (G.I.E.) sans but lucratif, qui rassemble les radio-taxis de la ville, possède et gère le central radio et se confond avec la structure syndicale locale dont il est issu - celle-ci, rappelons-le, ayant été créée spécifiquement par les innovateurs pour servir de support à la mise en place du système des radio-taxis. Chaque adhérent verse actuellement 3 000 F. de droits d'entrée (récupérables s'il quitte le groupement) et 650 F. par mois TTC de quote-part, c'est-à-dire en fait d'abonnement au central et de participation aux frais de gestion. Il doit en outre faire l'acquisition du poste émetteur-récepteur installé sur son véhicule (7 500 F. environ).

Sa recette provient de trois sources :

- les courses effectuées de façon "ordinaire", sans intervention de la radio (par exemple la prise en charge de la clientèle qui arrive par le train en gare de Châteaucreux);
- les courses demandées "au coup par coup" par la clientèle au central radio du G.I.E., et répercutées auprès des conducteurs. Rappelons que la règle, codifiée en annexe du Règlement intérieur du G.I.E. ("Code d'exploitation"), est que le taxi libre le plus proche du lieu d'appel se voit automatiquement attribuer la course demandée par le client. Des sanctions sont prévues au cas où un conducteur tenterait de corrompre le standardiste afin de se voir attribuer préférentiellement les courses demandées par la clientèle. Les réservations (courses commandées à l'avance) sont prioritaires; les courses demandées au central sont prioritaires par rapport aux courses demandées en station;
- enfin, les courses dites "prises en compte". Un certain nombre d'entreprises stéphanoises ou de services publics (CASINO, la Manufacture d'Armes de Saint-Etienne, CREUSOT-LOIRE, MANPOWER, I.B.M., la SNCF et la SERNAM, les quotidiens et les principaux cinémas locaux...) ont passé des accords avec le Groupement des artisans radio-taxis, aux termes desquels, à jours et à heures fixes dans la plupart des cas, ceux-ci doivent procurer un certain nombre de taxis à ces entreprises afin d'assurer divers services, dont le principal est le transport domicile-travail (ou inversement) du personnel travaillant dans des conditions, en des lieux ou avec des horaires qui ne permettent pas l'utilisation du réseau de transports en commun. Ces courses sont attribuées aux adhérents selon un système de roulement (sauf à ceux des adhérents, il y en a, qui refusent ce type de courses). Mais les entreprises ne paient, sur factures établies par le G.I.E., que deux ou trois mois après l'effectuation des courses, et généralement en regroupant toutes les factures des courses effectuées dans une période donnée (quinze jours ou un mois). Le G.I.E. centralise puis reverse à chaque conducteur le montant des courses "prises en compte", ou bien celui-ci vient en déduction de sa quote-part mensuelle. Il s'agit donc d'une activité nécessitant une part d'investissement, ce qui déplaît à beaucoup de conducteurs pour des raisons qui tiennent à des facteurs psychologiques (la "mentalité" des artisans qui sont habitués à être payés sitôt le service rendu et ont du mal à comprendre la nécessité d'investir et de consentir des avances). Toutefois, il semble que ces courses "prises en compte" représentent actuellement un revenu régulier de l'ordre de 20 000 F. mensuels (pour l'ensemble des conducteurs concernés), ce qui - selon le principal responsable et animateur du G.I.E. - représente environ 25% du chiffre d'affaires mensuel des intéressés sur Saint-Etienne.

Il est très difficile de savoir plus précisément quelle est la part respective de chacun de ces trois types de courses dans la recette globale des conducteurs, car elle varie beaucoup selon chaque artisan-taxi (et aussi en fonction de facteurs extérieurs, saison, météorologie, etc.). On peut cependant estimer que pour l'ensemble de la profession, les courses effectuées sur appels téléphoniques au coup par coup représentent environ 60 à 65 % du total de la recette (1) tandis que les courses "prises en compte" assurent 10 à 15 % de celle-ci et les courses "ordinaires" (clientèle prise en station) 20 à 30 %

Le G.I.E. est placé sous la responsabilité d'un "Comité de gestion" de 7 membres, élus pour 3 ans, parmi lesquels on distingue 3 administrateurs, 3 contrôleurs et 1 commissaire aux comptes. Trois membres de la commission de discipline sont choisis en outre parmi les élus au Comité de gestion, bien que ceci ne soit pas une obligation statutaire (ils sont élus pour un an par l'Assemblée générale annuelle) mais plutôt une coutume.

Le budget du G.I.E. - salaires, frais de fonctionnement, taxe professionnelle, TVA... - est alimenté par les cotisations des adhérents et par une subvention municipale dont le montant peut varier fortement d'une année sur l'autre (30 000 F en 1983, nulle ou très faible en 1984). Les dépenses de fonctionnement (hors salaires) ont atteint 173 600 F pour l'exercice 1983, soit un déficit de 9 300 F hors subvention. Les principaux postes de dépense résident dans la redevance à la D.S.R. (PTT) pour l'utilisation de la fréquence radio, dans les dépenses de raccordement à l'émetteur du Guizay (qui domine la ville de Saint-Etienne et retransmet notamment les émissions de la radio nationale), les frais de téléphone, la publicité sur annuaire, la photocopieuse, etc.

Les adhérents au G.I.E. sont donc en quelque sorte copropriétaires d'un outil de travail géré par quelques-uns des leurs, avec l'aide de plusieurs standardistes salariés qui se relaient de façon à assurer une présence permanente au standard (le central radio compte 8 lignes groupées en deux postes téléphoniques) et d'une secrétaire. La masse salariale pour l'année 1983 est de l'ordre de 218 000 F.

(1) A l'automne 1984, le central des radio-taxis stéphanois reçoit entre 500 et 650 appels par journée de 24 heures, la période la plus "chargée" allant du vendredi 5 heures du matin au samedi 5 heures du matin (650 appels), pour 89 radio-taxis : soit en moyenne - le vendredi - 7,3 appels/jour/mobile, presque tous satisfaits. Notons dès à présent qu'à Paris on trouve un chiffre un peu supérieur : 8,8 appels/jour/mobile (26 000 appels par jour pour 2 950 radio-taxis), mais la proportion des appels insatisfaits est plus grande.

Les degrés de responsabilité des adhérents dans la gestion du central sont très divers. L'adhérent de base se contente de payer sa cotisation mensuelle, de participer une fois par an à l'assemblée générale du groupement, et de brancher son poste émetteur-récepteur en attendant qu'une course lui soit attribuée. A l'autre extrémité de la chaîne des responsabilités, l'actuel "président" de fait du G.I.E. (et du syndicat local), qui en est le co-fondateur, est en même temps président de l'Union syndicale des taxis de la Loire, président en exercice (depuis 1983) de la Fédération française des taxis de province (qui regroupe plusieurs milliers d'adhérents répartis sur une trentaine de départements), co-gestionnaire du central radio (notamment au plan comptable), et... conducteur de taxi dans Saint-Etienne : on comprendra qu'il n'exerce cette dernière activité qu'à temps partiel. Ce responsable porte donc à bouts de bras une bonne partie de la structure, secondé, il est vrai, par quelques autres co-responsables bénévoles parmi ceux qui sont plus particulièrement attachés à cette nouvelle forme d'exercice de la profession. Il exerce un ascendant incontestable sur ses collègues qui reconnaissent en lui un bon gestionnaire et un "leader" de niveau culturel supérieur à la moyenne d'entre eux, capable de négocier avec les instances de tutelle et de défendre, sur un plan syndical, l'ensemble de la profession du taxi stéphanois.

On est donc en présence d'une organisation qui, à l'origine, était purement syndicale. C'est d'ailleurs sur un support syndical que les radio-taxis stéphanois ont été créés au début des années 70. Les nécessités de la gestion ont amené cette structure à se "doubler" en quelque sorte d'une forme juridique conforme à la législation des entreprises (1), mais dans la pratique le syndicat local et le G.I.E. se confondent, les responsables sont les mêmes ainsi que les adhérents, il y a cumul des responsabilités. *D'une structure revendicative attachée à la défense de la corporation locale des conducteurs de taxi vis-à-vis des pouvoirs publics et de la concurrence, on est passé, sous l'impulsion d'un très petit nombre de leaders (et essentiellement d'un seul homme) à une structure de gestion commerciale d'un outil moderne de régulation et de rentabilisation du trafic des taxis, et cela en moins de dix ans (1970-1979), le temps nécessaire à l'adhésion de la quasi-totalité des conducteurs stéphanois : ce qui entraîne naturellement une redéfinition de l'action syndicale proprement dite, en même temps qu'une transformation des conditions d'exercice du métier.*

(1) C'est notamment pour pouvoir bénéficier d'une subvention municipale qu'il a fallu séparer juridiquement la structure syndicale et la structure de gestion du central-radio. Mais dans les "mentalités" des conducteurs, la structure syndicale est en passe de devenir peu à peu subordonnée à la structure économique, c'est-à-dire à l'organe de gestion du central.

Précisons seulement, pour conclure cette présentation de l'évolution du taxi stéphanois en période récente, que la profession, organisée il y a quinze ans sur un mode corporatiste, est maintenant essentiellement un *groupement d'intérêts économiques*, au sens propre des termes, avec de nouvelles solidarités et surtout une vision beaucoup moins "folklorique" et anecdotique du métier et un sens beaucoup plus poussé de la rentabilité individuelle et collective de la profession - au prix d'une constante dépendance par rapport au central radio-téléphonique que la plupart des conducteurs perçoivent plus, semble-t-il, comme une contrainte indispensable à la réalisation de bénéfices que comme un instrument d'exercice du métier dont ils sont copropriétaires. En d'autres termes, on est passé en dix ou quinze ans d'un exercice de la profession considéré d'abord comme un mode de vie, à un *métier* comportant sa déontologie et ses contraintes. C'est là qu'est, à notre sens, la véritable rupture. On va voir qu'il en est de même à LYON.

3. LE DÉVELOPPEMENT DES RADIO-TAXIS DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.

3.1. Présentation du cas lyonnais et chronologie résumée.

L'histoire du développement du système radio-téléphonique dans le taxi lyonnais est plus longue et beaucoup plus compliquée que sur Saint-Etienne. C'est pourquoi nous commenterons son étude par la présentation d'un certain nombre de points de repère sur lesquels nous ne reviendrons pas par la suite, afin de délimiter autant que faire se peut le cadre à l'intérieur duquel se produit le phénomène objet de cette analyse.

- a) L'agglomération lyonnaise compte un peu moins de 1 200 000 habitants, dont 450 000 dans la ville de LYON et 120 000 à VILLEURBANNE. Les autres communes importantes de l'agglomération, limitrophes de Lyon, sont VÉNISSIEUX (75 000 habitants), BRON (45 000), CALUIRE (45 000) (1). Depuis quelques années, deux lignes de métro desservent LYON et VILLEURBANNE.

(1) Pour plus de précisions, cf. *Le Taxi en France, tome II : pratiques de la clientèle et relations offre-demande*, CRESAL, 1978, pages 46 et suivantes.

- b) Le nombre des taxis lyonnais était de 1 000 environ en 1970, 1 140 en 1975 (auxquels il faut rajouter environ 150 à 200 taxis de banlieue); pour l'agglomération, ce nombre atteint près de 1 400 en 1978. Il s'établit à 1 389 au total en 1984 (1), sur 21 communes de l'agglomération, dont 1 099 à Lyon. La densité des taxis sur l'agglomération lyonnaise est donc un peu supérieure à 1 taxi pour 1 000 habitants (1 pour plus de 3 000 dans l'agglomération stéphanoise, 1 pour plus de 2 000 si l'on ne considère que la seule ville de Saint-Etienne). *Il y a donc globalement trois fois plus de taxis, rapportés au nombre d'habitants desservis, à Lyon qu'à Saint-Etienne.*

Depuis 1980 existe sur 21 communes de l'agglomération lyonnaise la réciprocité de prise en charge, c'est-à-dire que les taxis exerçant en banlieue ont le droit de venir charger à Lyon et réciproquement. Cette mesure, relativement récente, a mis fin à des conflits parfois violents entre taxis lyonnais et taxis de banlieue, et elle a sans nul doute été favorisée par le développement des radio-taxis.

- c) Les entrepreneurs possèdent 338 taxis effectivement exploités (un peu plus de 30 % du parc de la ville de Lyon et environ le quart du parc de l'agglomération). Ils sont regroupés dans une Chambre syndicale des loueurs de voitures de place. Parmi ces loueurs, trois possèdent respectivement 71, 57 et 52 autorisations; quatre autres se partagent 90 autorisations; enfin, il existe une bonne vingtaine de petits loueurs lyonnais et de nombreux petits loueurs de banlieue possédant de 2 à 5 autorisations. Sur Lyon les petits loueurs détiennent au total 67 autorisations de taxis. Les autres taxis lyonnais (761 sur Lyon-ville, un peu moins de 900 sur l'ensemble de l'agglomération) sont des artisans détenant une seule autorisation qu'ils exploitent eux-mêmes.

- d) Il existe trois organisations syndicales représentatives de conducteurs de taxis sur Lyon : le S.A.T.R. (Syndicat des Artisans du Taxi du Rhône, affilié à la Fédération Nationale des Artisans du Taxi); l'U.S.T.R. (Union syndicale des taxis du Rhône); et le Syndicat professionnel du taxi (né d'une scission de l'U.S.T.R.), affilié à la Fédération française des Taxis de province. La C.G.T. est quasiment inexistante (une vingtaine d'adhérents). Il en est de même du CIDUNATI. L'ensemble des organisations syndicales locales ne

(1) En fait, il y a sur l'agglomération 1 570 autorisations de taxis, dont 1 227 à Lyon; mais depuis un an et demi environ, les autorisations qui sont déposées pour cause de retraite ou de cessation d'activité ne sont pas redistribuées, en raison de la crise économique et de la baisse d'activité du service-taxi qui en découle. Le marché se serait rétréci depuis quatre ou cinq ans dans une proportion de 10 à 15 % sur Lyon, c'est-à-dire que l'ensemble des taxis font une recette annuelle globale (en francs constants) inférieure de 10 à 15 % à ce qu'elle était en 1978.

regroupe guère que 50 % des conducteurs environ; ceux qui travaillent pour les loueurs notamment sont très peu syndicalisés. Les syndicats attirent une partie de leurs adhérents en raison des services qu'ils proposent (carburant détaxé, entretien des véhicules, et surtout aide pour la constitution des dossiers pour la déclaration des revenus, les assurances, etc.). A noter qu'il y a quinze ans, la syndicalisation des conducteurs était sensiblement la même en volume, mais deux organisations syndicales seulement étaient vraiment représentatives, le S.A.T. affilié à la F.N.A.T. d'une part, et la C.G.T. d'autre part (l'U.S.T.R. est née elle-même vers 1974 d'une scission d'avec la C.G.T., provoquée notamment par l'opposition farouche de celle-ci au système radio-téléphonique).

- e) Enfin, les radio-taxis, rappelons-le, représentent en 1984 les trois quarts du parc de l'agglomération lyonnaise, soit un peu plus de 1 000 taxis dont environ 820 roulent sur autorisation délivrées par la Ville de Lyon.

Chronologiquement, l'histoire du développement du système radio-téléphonique à Lyon peut se résumer de la façon suivante :

.../...

- 1956 : premier central radio-taxi de France installé à PARIS (CATHERINE).
- 1964 : premiers centraux radio en province (NANCY, NANTES).
- 1965 : premier central radio à LYON (RADIO-TAXI, coopérative d'artisans).
- 1969 : création d'ALLO-TAXI.
- 1971 : reprise d'ALLO-TAXI par les loueurs.
- 1972 : création d'ECO-TAXI (ex-voitures de remise villeurbaines, agréées en taxis municipaux par la mairie de Villeurbanne).
- 1972 : création d'AMI-TAXI par le S.A.T. (artisans).
- 1973 : création éphémère d'ARTI-TAXI (né d'une scission
- 1974 : d'avec ECO-TAXI); le central, mal géré, est racheté par le loueur qui avait repris ALLO-TAXI. Rattachement des adhérents d'ARTI-TAXI à la fréquence radio d'ALLO-TAXI; le loueur s'attache ainsi des artisans villeurbannais.
- 1974 : il y a 450 radio-taxis sur LYON (dont 270 à RADIO-TAXI et plus d'une centaine à ALLO-TAXI) et 50 environ en banlieue (ECO-TAXI).
- 1975 : création en banlieue de TÉLÉ-TAXI (environ 100 à 120 taxis de banlieue regroupés sur un central installé à LYON).
- 1978 : création du TAXI LYONNAIS par un autre loueur qui se sépare d'ALLO-TAXI.
- 1980 : création d'une zone unique de prise en charge pour tous les taxis de l'agglomération lyonnaise (21 communes : "zone intégrée").
- 1982 : cessation des activités d'ECO-TAXI (dépôt de bilan) puis faillite d'AMI-TAXI (problèmes de TVA impayée). Les fréquences radio et les adhérents de ces deux centraux sont récupérés par le TAXI LYONNAIS.
- 1983 : création du TAXI VILLEURBANNAIS, impulsée par la mairie de Villeurbanne.

Actuellement, subsistent donc cinq centraux radio sur l'agglomération lyonnaise (plus des petits centraux de banlieue dont nous ne parlerons pas pour l'instant) : par ordre d'importance, le TAXI LYONNAIS (300 abonnés), RADIO-TAXI (250), ALLO-TAXI (200), TÉLÉ-TAXI (120) et le TAXI VILLEURBANNAIS (30) soit au total, pour ces cinq centraux, 900 radio-taxis. Trois centraux sont morts (dépôt de bilan) : ARTI-TAXI, AMI-TAXI et ECO-TAXI, ces deux derniers ayant subsisté pendant plus de dix ans (1972-1982).

3.2. Les débuts des radio-taxis à Lyon.

Comme à Saint-Etienne, à l'origine de la création des radio-taxis lyonnais, on trouve un "leader" assez jeune, qui avait exercé divers métiers (qu'il appelle maintenant des "professions d'attente") avant de passer son permis taxi, puis d'obtenir son autorisation. Partant de la constatation que la "liberté" du conducteur de taxi, fût-il artisan, est de toute façon illusoire et coûteuse par surcroît, il développe une argumentation favorable à la création d'un système radio-téléphonique auprès de collègues plus jeunes que la moyenne et eux aussi entrés récemment dans la profession. Pour lui, et selon ses propres dires, dès cette époque (milieu des années 60), "l'outil de travail (la voiture) n'est pas suffisamment rentabilisé, on perd un temps énorme en station à ne rien faire, ou en effectuant des retours à vide... Discuter avec les collègues ou taper le carton dans les bistrots, c'est peut-être sympathique, mais cela n'apporte pas de recette. Le taxi doit être considéré comme un vrai métier et non comme un passe-temps faiblement rentable et ceux des conducteurs qui ont vraiment besoin de gagner de l'argent, au lieu de se fier au hasard et à la chance ou de s'user à la recherche d'une clientèle insaisissable, doivent se donner les moyens de faire venir à eux cette clientèle". Ce moyen, c'est "la radio".

En 1965, il réussit à convaincre plusieurs dizaines de collègues; toutefois, 27 seulement d'entre eux "sautent le pas" et consentent un apport financier, permettant tout juste de louer un petit local, d'acheter le poste émetteur et de s'équiper avec deux lignes téléphoniques. Le groupement ainsi constitué prend la forme juridique d'une coopérative.

Mais les débuts sont très difficiles, en raison surtout d'une coalition un peu contre nature entre le patronat local - qui considère cette concurrence d'un mauvais oeil et ne veut pas investir de son côté - et la C.G.T. qui voit, non sans raison, dans cette initiative, l'émersion dans la corporation d'une nouvelle forme de pouvoir, propre à menacer son influence sur les conducteurs (d'autant plus qu'à tort ou à raison le promoteur de RADIO-TAXI était réputé développer une idéologie d'extrême droite). Les conducteurs âgés ou anciens dans la profession sont eux aussi réticents.

Cette coalition ne se contente pas de réagir verbalement contre l'initiative des RADIO-TAXIS; elle essaie, semble-t-il, de la saborder, en téléphonant au central pour commander des courses purement fictives, en proférant des menaces précises contre les initiateurs, et en essayant de les ostraciser, de les couper radicalement du reste de la profession, sur le thème : "Ces gens-là veulent accaparer une partie de la clientèle à leur seul profit; ce sont des traîtres à la corporation, à l'unité syndicale, à l'égalité des chances", etc...

"En station, on nous traitait de tous les noms, raconte le fondateur de la coopérative; évidemment, même quand nous étions en queue de file d'attente, les collègues nous voyaient partir avec une course commandée au central par téléphone alors qu'eux restaient là... Nos adversaires ont même fait imprimer des tracts qu'ils ont distribués à la clientèle pour la mettre en garde vis-à-vis de nous... Finalement, cette dernière initiative s'est retournée contre ses promoteurs, parce qu'elle a puissamment aidé à nous faire connaître !"

Cette situation dure environ un an, au bout duquel le vent tourne. D'autres collègues viennent peu à peu rejoindre la coopérative, qui se développe. Puis le patronat admet que l'affaire "tient la route" et sort de son expectative pour monter son propre central en 1969. Dès lors la partie était gagnée : les conducteurs artisans se disent que si les loueurs se mettent eux aussi "en radio", c'est que l'affaire est rentable et sérieuse; et ils se mettent à affluer en plus grand nombre dans la coopérative, ce qui lui permet de se moderniser et de développer son équipement. En 1976, les RADIO-TAXIS comptent près de 300 adhérents, plus 17 salariés (standardistes, secrétaires, comptable).

Dans ses débuts, le succès de la coopérative tient évidemment à la ténacité des premiers coopérateurs et à la volonté du fondateur, mais aussi à un effort constant de propagande et de qualité du service auprès de la clientèle. Les RADIO-TAXIS ne se contentent pas d'offrir un service fiable et rapide dès l'appel téléphonique du client. Ils se créent également une "image de marque" en offrant un "plus" à la clientèle, sous forme de services annexes (courtoisie et amabilité de rigueur, aide aux personnes âgées, port des bagages jusque sur le quai de la gare ou sur le palier du client, accompagnement des personnes seules jusqu'à la porte de leur domicile pour les rassurer, notamment de nuit; etc...). Le système radio permet aussi assez vite des services dont certains clients ignoraient tout à fait la possibilité et qu'ils découvrent avec intérêt (par exemple : le "pistage" d'un conjoint soupçonné d'infidélité par plusieurs radio-taxis qui se relaient...).

Cet effort de persuasion auprès de la clientèle ne pouvait être efficace sans des mesures internes à la coopérative destinées à conforter et à fiabiliser l'image de marque du groupement. C'est ainsi que les nouveaux coopérateurs non seulement subissaient une formation "maison" rapide mais efficace pour améliorer leur comportement auprès de la clientèle, mais aussi des sanctions étaient prévues : toute plainte de client concernant la mauvaise tenue du conducteur amenait un premier avertissement, puis en cas de récidive le passage de l'intéressé devant un conseil de discipline,

qui pouvait prononcer une pénalité (pas de courses en radio pendant une semaine par exemple); enfin, c'était l'exclusion pure et simple de la "brebis galeuse" (sic) à la troisième infraction au code de conduite vis-à-vis de la clientèle. Ces pratiques sont toujours en vigueur.

Mais l' "esprit maison" au sein de la coopérative comporte d'autres aspects. La grève, quel qu'en soit le motif, est interdite de fait aux coopérateurs (sous peine - par exemple - de privation de radio pendant une durée limitée, au mépris de toute légalité) : ce qui signifie aussi que leur appartenance syndicale, si elle est tolérée, doit rester purement formelle. En mai-juin 1968, par exemple, aucun coopérateur des RADIO-TAXIS n'a fait grève un seul jour. Le métier, c'est huit à dix heures quotidiennes de travail effectif : s'il n'est pas question de faire des heures supplémentaires plus ou moins illégales, il n'est pas question non plus de fainéanter en station... Bref, au départ en tout cas, la coopérative RADIO-TAXIS se présente presque comme une secte professionnelle qui se coupe volontairement de la corporation, dans le seul et unique but de démontrer son efficacité par la constitution de recettes supérieures à celles des taxis "ordinaires". Et elle y parvient - aidée il est vrai par la négligence, le manque de qualification professionnelle et le manque d'égards envers la clientèle d'une partie des conducteurs de taxis "ordinaires", habitués à considérer leur véhicule comme leur voiture personnelle *secondairement* rentabilisée plus ou moins efficacement à trimballer des gens (ce qui implique des refus de courses, des tarifs "à la tête du client", un manque d'égards et de courtoisie, des mouvements de mauvaise humeur, des grossièretés éventuelles, etc., tous facteurs contribuant à détourner la clientèle non captive de l'usage du taxi).

3.3. L'extension du système radio-téléphonique.

Au début des années 70, dans une corporation déjà agitée par des conflits et des contradictions (entre loueurs et artisans, entre syndicats, entre "jeunes" et vieux conducteurs, entre Lyonnais et banlieusards...) s'affirme donc une nouvelle façon de concevoir et d'exercer le métier, faisant intervenir de manière tout à fait novatrice des concepts qui, jusque là, n'avaient pas cours dans la corporation. Le concept de métier, tout d'abord - au sens plein du mot. Le concept de clientèle et de besoins de la clientèle. Le concept de rationalité dans l'exercice de la profession. Enfin, le concept d'innovation auto-produite, lui aussi totalement nouveau : *toutes* les innovations techniques antérieures, que ce soit au niveau des véhicules eux-mêmes ou de leur équipement (compteurs, lumineux, plaques horaires, bornes d'appel téléphoniques aux stations...) avaient été imposées *de l'extérieur* de la profession, soit par les industriels de l'automobile, soit par les pouvoirs de tutelle. Avec le système radio, pour la première fois, c'est une partie de la profession qui innove d'elle-même - et ce sont des artisans, non des entrepreneurs,

qui sont à l'origine de cette innovation (1).

- a) En 1969, un transfuge (d'origine "pied-noir") de la coopérative RADIO-TAXIS, qui supportait mal les contraintes du groupement et l'autoritarisme de son fondateur, crée un second central radio (ALLO-TAXI) avec quelques collègues artisans. Mais sa gestion, moins rigoureuse que celle de son groupement d'origine, devient déficitaire et en 1971 les loueurs, entraînés par l'un d'eux, rachètent le central en lui conservant une structure coopérative permettant d'y associer des artisans. En 1978, les loueurs transforment la coopérative en Société anonyme et actuellement ALLO-TAXI est aux mains de cinq loueurs détenant au total une centaine d'autorisations, qui louent le véhicule et l'équipement radio-téléphonique de bord aux conducteurs non titulaires d'autorisations qu'ils emploient; mais un nombre à peu près égal d'artisans adhèrent à ALLO-TAXI, ce qui leur permet d'éviter la mise de fonds que constitue l'achat de l'appareil émetteur-récepteur puisqu'ils le louent à la société. Les artisans abonnés à ALLO-TAXI sont donc des locataires des loueurs pour l'équipement radio, au lieu d'en être propriétaires (ou, s'agissant du central, copropriétaires) comme c'est le cas dans les coopératives.

Disposant d'un capital et d'un fonds de roulement, la S.A. ALLO-TAXI a pu se permettre un effort particulier en direction de clients institutionnels (services publics ou municipaux, entreprises), qui paient sur factures, en leur consentant notamment des tarifs forfaitaires, etc. ALLO-TAXI transporte ainsi non seulement du personnel d'entreprises, mais aussi - par exemple - de façon régulière des enfants handicapés, à la suite d'un accord avec le bureau d'aide sociale de la ville de Lyon.

Dans le cas d'ALLO-TAXI, là aussi, la pression patronale a dissuadé efficacement les conducteurs non-titulaires d'autorisations mais aussi les artisans locataires de se syndicaliser.

Le central ALLO-TAXI, créé avec deux lignes téléphoniques seulement, utilise aujourd'hui 14 lignes groupées et emploie 9 personnes dont 8 standardistes.

-b) En 1972 interviennent deux nouvelles créations de centraux. La première est celle d'AMI-TAXI, créé sur une base syndicale par le S.A.T. (Syndicat des Artisans du Taxi), à la fois parce qu'un certain nombre d'adhérents du S.A.T. s'étaient convaincus de l'intérêt du système radio-téléphonique et parce que les centraux existants menaçaient de désyndicaliser la profession en général et les adhérents du S.A.T. en particulier. Mais le central AMI-TAXI ne dépasse guère 50 à 60 adhérents et, géré de façon trop "artisanale", doit déposer son bilan en 1982 en raison d'importants rappels de T.V.A. impayée.

(1) Cela s'explique notamment par le fait qu'à cette époque, le taxi n'était déjà plus pour les loueurs de bonne rentabilité et que d'autres activités, périphériques ou extérieures au taxi, mobilisaient l'essentiel voire la totalité des capacités d'investissement des entrepreneurs.

La seconde, qui crée un des conflits les plus violents des années 1970 dans la corporation lyonnaise, est celle d'ECO-TAXI sur Villeurbanne. Sur cette commune préexistaient une quarantaine de voitures de remise, appartenant à un entrepreneur qui possédait également jadis une affaire de dépannage et de vente de voitures d'occasion. Cet entrepreneur s'était équipé en radio au titre de son entreprise de dépannage; mais celle-ci, tuée par la concurrence, devient non rentable et l'entrepreneur se retrouve avec un central radio inutile et un certain nombre de voitures d'occasion. C'est alors que vers 1970 l'entrepreneur crée son affaire de V.P.R. (qu'il baptise "taxis") sur Villeurbanne, avec son équipement radio, ses voitures d'occasion, et semble-t-il des conducteurs recrutés pour partie dans des milieux peu recommandables.

Or, il existait une convention entre les villes de Lyon et de Villeurbanne, aux termes de laquelle il y avait réciprocité de prise en charge entre les taxis des deux communes. Mais bien entendu cette convention ne portait que sur les "vrais" taxis, détenteurs d'autorisations délivrées par l'autorité municipale, et non sur les "petites remises". Le 18 avril 1972, sur demande insistante des taxis lyonnais, la préfecture du Rhône prend un arrêté limitant l'activité des V.P.R. et leur interdisant de porter sur leurs véhicules les signes distinctifs des taxis. Arrêté qui, semble-t-il, n'est pas appliqué. Les V.P.R. de Villeurbanne se heurtent alors aux taxis lyonnais et cela se traduit par des bagarres, qui précèdent de peu et sans doute contribuent à provoquer la parution du décret ministériel du 2 mars 1973. Finalement, la police intervient pour faire enlever de force aux V.P.R. le lumineux et le compteur.

Mais entre temps le propriétaire des V.P.R. de Villeurbanne avait passé un accord avec l'un des candidats aux élections municipales de mars 1973 : contre un appui pour sa campagne électorale (distribution de tracts à la clientèle, propagande, etc.), il demandait à ce candidat, s'il était élu, d'officialiser ses V.P.R. et de les transformer en taxis villeurbannais, détenteurs d'autorisations. Ce qui se produisit effectivement, entraînant du même coup la dénonciation par Lyon de la convention de réciprocité de prise en charge avec Villeurbanne. La bataille rebondit en avril 1973, avec manifestations, invasion de la mairie de Lyon par les conducteurs lyonnais, grèves de la faim, abandon des véhicules sur la place des Terreaux (bloquant toute circulation), etc. En fin de compte, un certain nombre de mesures (dont l'augmentation du nombre des autorisations de taxis sur Lyon et le retrait par décision préfectorale d'un certain nombre d'autorisations aux ECO-TAXIS de Villeurbanne) apaisent le conflit.

On se trouve donc ici en présence d'un important remous dans la corporation, qui porte sur des problèmes n'ayant pas de rapport direct avec la radio, mais dont l'origine se situe dans la possession, par un entrepreneur de banlieue,

d'un central radio qui préexistait à l'activité de taxi et dont l'existence a déterminé la création de cette activité. C'est donc un cas particulier, mais à ce titre il est intéressant car il montre que l'existence préalable de l'outil technique peut, en certaines occasions, avoir une incidence profonde sur l'organisation de l'ensemble de la profession, au-delà même des conséquences directes qu'il entraîne sur l'exercice du métier proprement dit.

-c) En 1975, des petits loueurs et des artisans de banlieue se regroupent pour créer une organisation de radio-taxis, ce qui - une nouvelle fois - déclenche la colère des taxis de la ville de Lyon. Pour des raisons topographiques, le central de TÉLÉ-TAXI est installé à Lyon et non dans une commune de banlieue : cela donne l'occasion aux organisations lyonnaises d'intenter un procès aux "banlieusards". Mais surtout, cette initiative rend complètement caduque, et cette fois-ci définitivement, la séparation des zones de prise en charge (c'est-à-dire : la clientèle de Lyon aux taxis lyonnais, la clientèle de banlieue aux taxis banlieusards). Avant l'extension du système radio-téléphonique, il était possible en effet d'empêcher les taxis de banlieue de venir charger à Lyon en leur interdisant l'accès aux stations, et cela d'autant plus efficacement que la "maraude" est pratiquement inconnue dans l'agglomération lyonnaise. Mais avec le développement de la radio, il devient quasiment impossible d'empêcher l'interpénétration entre Lyon et sa banlieue : comment en effet pourrait-on interdire à un client habitant LYON de commander un taxi de Bron ou de Vénissieux en téléphonant au central de TÉLÉ-TAXI ? Avec le recul, les responsables des centraux lyonnais regrettent à présent (1984) de n'avoir pas su, ou voulu, réclamer plus tôt la réciprocité de prise en charge (intervenue sur arrêté préfectoral en mai 1980) : selon eux, cette initiative aurait sans doute permis d'éviter la création d'un central radio en banlieue permettant de venir concurrencer les radio-taxis lyonnais sur Lyon même.

On notera qu'en 1984, sur les 20 communes de banlieue de la "zone intégrée" où s'applique la réciprocité de prise en charge, il existe 343 autorisations de taxis (nombre maximum autorisé par la Préfecture), dont 290 correspondent à des taxis qui exercent effectivement leur activité. Cela représente 21% de l'ensemble du parc effectif de la zone intégrée. 75% environ des taxis de banlieue sont équipés en radio, et un peu plus de la moitié de ces derniers (soit 120 taxis environ) sont abonnés au central TÉLÉ-TAXI, les autres étant abonnés soit à des centraux lyonnais, soit à des petits centraux de banlieue.

Nous n'avons pas pu avoir de précisions sur la gestion du central TÉLÉ-TAXI, ses gestionnaires ayant refusé de nous recevoir.

- d) En 1978, se produit une scission chez les loueurs, due à une divergence de conception sur la nature et l'importance de l'assistance et des services à apporter aux conducteurs N.T.A. (1) ou artisans exerçant en radio (tel est du moins le discours des responsables, mais il est très probable que cette scission a eu des motifs et des implications financières). L'un des principaux loueurs crée donc son propre central, le TAXI LYONNAIS, dont le statut est celui d'une S.A.R.L. Ce dernier offre des services comparables à ceux de l'autre central des loueurs (ALLO-TAXI) au niveau de la location des "ondes" (de la fréquence du central) et des postes émetteurs-récepteurs installés dans les véhicules, mais il y ajoute un service de réparation mécanique, de réparation des compteurs et de maintenance des postes radio-téléphoniques. En outre, contrairement, semble-t-il, à la politique d'ALLO-TAXI, le TAXI LYONNAIS attire des conducteurs de nationalité étrangère, notamment des immigrés d'Afrique du Nord, organise pour eux des cours de français, utilise la radio pour les guider dans l'agglomération lyonnaise lorsqu'ils connaissent mal le quartier où ils se trouvent (ou le lieu de destination du client).

Le TAXI LYONNAIS mène apparemment une politique dynamique, qui lui permet notamment de récupérer, en 1982, la fréquence et les abonnés d'ECO-TAXI, puis ceux d'AMI-TAXI. Il se trouve maintenant en position privilégiée sur le marché, avec un peu plus de 300 abonnés, dont 200 artisans environ. La gestion est familiale : plusieurs membres de la famille du loueur travaillent au central, qui emploie au total 13 personnes dont 10 au standard et 3 au secrétariat et à la comptabilité.

Il faut noter qu'à l'heure actuelle, les responsables du TAXI LYONNAIS sont, semble-t-il, les premiers à rechercher une rationalisation de l'utilisation de l'outil technique, notamment en "sectorisant" le réseau et en essayant de trouver le moyen de connaître avec un maximum de précision la position de chacun des radio-taxis de la flotte de ses abonnés. (La société G7 à PARIS effectue actuellement une démarche identique). La sectorisation du réseau consiste à effectuer un découpage artificiel de l'agglomération en secteurs affectés chacun d'un numéro de code, et à capter immédiatement - par des moyens qui sont actuellement à l'étude - la présence d'un taxi disponible dans le secteur d'où appelle un client, ou à défaut dans le secteur voisin, afin d'éviter de trop longues attentes de la part du client (et de trop longs trajets à vide du taxi qui se déclare prêt à prendre la course). En bref, il s'agit donc de rationaliser la prise en charge de la clientèle en lui dévoluant systématiquement le radio-taxi disponible le plus proche, ce qui est loin d'être réalisé actuellement (notamment par défaut de contrôle). La mise en place d'un tel système de rationalisation du service n'entraînerait-elle pas un contrôle accru du central sur les conducteurs et par conséquent une dépendance beaucoup plus grande encore de ceux-ci à l'égard du central radio et de ses gestionnaires ?

(1) N.T.A. : non-titulaires d'autorisations, c'est-à-dire qui roulent pour le compte et sur l'autorisation d'un loueur.

La dynamique du TAXI LYONNAIS s'exerce également au niveau de la formation professionnelle de ses abonnés, quels que soient leur origine professionnelle et leur niveau culturel au départ :

"De la part de la société - explique un responsable - il y a une politique d'incitation à la formation, par exemple nous organisons des cours d'anglais et d'allemand... Nos conducteurs viennent de tous les horizons professionnels et de tous les milieux sociaux. Nous avons des personnes diplômées de l'Université qui n'arrivent pas à trouver un emploi correspondant à leurs diplômes... Mais nous avons aussi des jeunes peu qualifiés pour qui le taxi constitue un premier emploi, ou encore d'anciens chauffeurs routiers. Ceux-là ont un peu trop tendance à considérer le client comme une marchandise; nous luttons contre ce type de comportement, mais ce n'est pas facile, il faut du temps... En tout cas, pour nous, faire de la recette au jour le jour, ça ne nous intéresse pas; contrairement aux autres centraux, nous préparons l'avenir et nous pensons que le taxi verra des jours meilleurs", conclut notre interlocuteur.

-e) Enfin, très récemment (1983) s'est créé, sur initiative de la mairie de Villeurbanne, un central appelé TAXI VILLEURBANNAIS qui a en quelque sorte remplacé ECO-TAXI (dont la fréquence a été reprise l'année précédente par le TAXI LYONNAIS). Dans un premier temps, quelques artisans villeurbannais ont pris contact avec le député P.S. de Villeurbanne, puis avec le maire (M. HERNU). Considérant que le taxi est un véritable service public, et que la commune se doit de l'assurer, les responsables municipaux préparent alors en commun avec les artisans intéressés les statuts du nouveau central, qui prend la forme juridique d'un G.I.E. La ville signe une convention avec ce G.I.E., aux termes de laquelle :

- la ville fournit le local,
- elle prend en charge l'investissement nécessaire à l'équipement central, poste émetteur et standard (70 000 F pris sur le budget municipal), les postes émetteurs-récepteurs des véhicules étant à la charge des artisans,
- enfin, la ville s'engage à assurer la promotion du central villeurbannais (publicité, information de la population à travers le bulletin municipal, etc.). Elle a fait en sorte également que le numéro d'appel du central soit facile à retenir.

En revanche, les frais de gestion et de fonctionnement du G.I.E. sont entièrement à la charge des artisans, à l'exception de l'eau et de l'électricité.

Au départ, le central de Villeurbanne ne regroupe qu'une quinzaine d'artisans, mais leur nombre a rapidement doublé et la municipalité prévoit qu'ils seront 45 à 50 à la fin de l'année 1984.

Le central dispose de 4 lignes groupées; il est tenu de 8 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h. par un handicapé appointé; le reste du temps, les adhérents se relaient pour tenir le standard.

Cette initiative municipale, combattue par les autres centraux radio de l'agglomération qui parlent de "concurrence déloyale", est semble-t-il innovante en France et suivie avec attention et intérêt par d'autres municipalités qui envisagent une intervention de même type (notamment GRENOBLE). On est ici en présence d'un autre cas particulier, celui de l'intervention active de l'instance municipale dans la création d'un central radio-taxi, intervention qui laisse cependant une bonne part de responsabilité aux artisans membres du G.I.E. Un tel montage n'était pas envisageable avec une flotte de taxis "ordinaires" : seule la "municipalisation" complète des taxis aurait alors pu être envisagée, en-dehors du jeu des subventions (mais à quel organisme attribuer ces subventions ?...), et il ne semble pas qu'elle ait été tentée dans une quelconque ville de France.

Il reste que l'histoire des radio-taxis villeurbannais, avec ECO-TAXI puis le TAXI VILLEURBANNAIS à-demi municipalisé, est exemplaire à bien des égards dans la mesure où elle met en lumière quelques-unes des conséquences potentielles de l'irruption du système radio-téléphonique sur l'organisation de la profession.

3.4. Conclusion.

Au-delà de sa complexité, l'histoire des radio-taxis lyonnais montre, nous semble-t-il, avec une certaine clarté la profonde incidence de l'innovation technique particulière qu'est le système radio-téléphonique sur l'ensemble de la profession. Certes, l'exercice même du métier en a été modifié, ainsi que les relations avec la clientèle. Mais à la limite, ces modifications apparaissent relativement secondaires en regard du véritable bouleversement des structures professionnelles entraînées par l'innovation (et les innovateurs issus du sein même de la profession), que ce soit au niveau des structures de gestion, des structures syndicales, ou de l'appréhension même du *métier* de conducteur de taxi. A cet égard, c'est à une profonde redistribution des cartes que l'on a assisté à Lyon depuis quinze ou vingt ans, et ceci est d'autant plus frappant qu'une telle redistribution constitue un événement tout à fait nouveau dans une profession marquée historiquement par un corporatisme conservateur et par la permanence de traditions qui fondaient dans une large mesure la spécificité du métier et l'unité de ceux qui l'exercent.



III. ANALYSE DU RÔLE DES INNOVATEURS

EN RÉGION PARISIENNE

1. LE CONTEXTE.

Avant d'analyser l'innovation dans le domaine des techniques nouvelles de gestion des taxis en région parisienne, il convient, nous semble-t-il, de rappeler brièvement l'évolution générale du taxi parisien dans les deux dernières décennies, notamment dans la mesure où l'innovation technique est l'un des éléments de cette évolution et où ses modalités ne se comprennent pleinement que rapportées à des mutations plus fondamentales de l'ensemble de la profession.

1.1. Vers la fin des années 1950, c'est-à-dire au moment où le système radio-téléphonique fait son apparition à Paris, les grandes compagnies de taxis (G 7, SGL, SLOTA, COTAX, etc.) détiennent encore près de la moitié des autorisations de taxis, ce qui signifie que le nombre des artisans propriétaires de leur véhicule et titulaires de l'autorisation préfectorale d'exercer le métier n'excède que de peu la moitié du parc des taxis parisiens (1).

A la suite d'une évolution conflictuelle très complexe, provoquée par une baisse lente mais constante de la rentabilité de l'activité du taxi, les compagnies, au cours des années 1960 et 1970, se séparent peu à peu de leurs autorisations et réinvestissent leurs capitaux soit dans des activités de transport autres que le taxi, soit à la périphérie du taxi (compteurs, systèmes radio-téléphoniques...), soit encore dans des domaines tout à fait différents (l'immobilier par exemple). Il en résulte un accroissement sensible de la proportion des artisans sur le parc total, qui atteint un peu plus de 60 % vers 1976-77, et aussi - notamment en période récente - un développement des "petits" loueurs, possédant quelques dizaines d'autorisations, ceux-ci ayant parfois tendance à se regrouper selon des formules juridiques diverses.

(1) Cf. *Le taxi dans la ville* (P. LANEYRIE), aux éditions du Champ Urbain, 1979. Le nombre des taxis parisiens était de 12 500 en 1954; il passe à 13 500 en 1962, puis à 14 300 en 1967, et reste stable depuis cette date.

Actuellement (1984), le taxi parisien compte 8 600 artisans (sur 14 300 taxis), soit un peu plus de 60 %, proportion pratiquement inchangée depuis 1976. Les anciennes "grandes compagnies", en fait réduites à deux (le groupe G7 et la coopérative BARCO-TAXICOP, issue de la S.G.L. - Société Générale de Location - ou "Compagnie Catherine" du nom de son fondateur) ne détiennent plus gère que 15 % des autorisations. Les quelque 24 % qui restent sont aux mains des "petits loueurs" qui, bénéficiant du retrait des compagnies, ont acquis des autorisations par paquets de dix, vingt ou cinquante.

1.2. Le statut de conducteurs de taxis non artisans a lui aussi évolué depuis vingt ans, parallèlement au mouvement de décloisonnement et de revente des autorisations des Compagnies. Les conducteurs de taxi qui travaillent sur autorisations des compagnies ou des loueurs ne sont pas "salariés"; ils ne travaillent plus guère "au pourcentage", c'est-à-dire selon une forme de rémunération héritée de la convention collective de 1936 (un petit fixe + 25 % de la recette, inscrite au compteur). Ils travaillent soit selon la formule de l'actionnariat (1), soit - et c'est le cas le plus fréquent - "au forfait", c'est-à-dire qu'ils louent le véhicule, son équipement et le droit au travail aux compagnies ou aux loueurs qui détiennent les autorisations administratives. (2).

- (1) Cas des conducteurs appartenant au G.I.E. des SCOP BARCO et TAXICOP. Les entreprises concernées ont été vendues par actions à leurs propres chauffeurs. Ceux-ci ont acheté chacun une action de la société, plus un "droit au travail" (correspondant en fait à la valeur vénale de l'autorisation administrative), plus le véhicule, la carte grise restant au nom de la société. Ils restent juridiquement salariés et bénéficient de l'infrastructure de la société (services administratifs, garages, éventuellement système radio-téléphonique), mais ils doivent cependant s'acquitter des charges salariales, fiscales et administratives; moyennant quoi ils peuvent conserver la totalité de la recette.
- (2) Le travail "au forfait" a fait son apparition dans les années 60 à Paris. Le conducteur paie à son employeur, toutes les semaines ou tous les dix jours, une somme forfaitaire correspondant en principe à 75 % de la recette moyenne (pourboires exclus) réalisée par l'ensemble des conducteurs de la société durant cette période, plus éventuellement un droit d'utilisation du véhicule pour son usage personnel (ou pour travailler, s'il le veut) pendant deux jours sur huit, période correspondant en principe à ses jours de repos hebdomadaires. Pour le reste, la formule est la même que dans le cas de l'actionnariat (charges, services de l'infrastructure de la société, etc.) et le conducteur conserve la totalité de la recette; il loue donc à son employeur l'autorisation, le véhicule et les services offerts par la société, dont éventuellement l'abonnement au central radio-téléphonique et la location du poste émetteur-récepteur installé à bord du véhicule. A titre d'exemple, nous avons pu obtenir d'une Compagnie parisienne les chiffres suivants. En 1983, une conductrice locataire travaillant sur radio-taxi avec une Mercedes, réputée "excellente travailleuse", a fait 262 journées de travail de jour pour une recette (pourboires inclus) de 218 900 F, soit 835 F de recette quotidienne en moyenne. Elle a effectué 68 332 km. au total (y compris pour son usage personnel) et 45 606 km. en charge (66,74 % du kilométrage total). Une fois déduits les frais de location de la Compagnie (125 243 F TTC, dont 21 122 F de gas-oil) et les charges (.../... la suite page suivante)

1.3. La rentabilité de l'activité taxi, qui était satisfaisante dans les années 1950, s'est progressivement dégradée au cours des années 1960 en raison notamment de l'aggravation des conditions de circulation dans Paris, de la surveillance par les autorités de tutelle des tarifs pratiqués, de la hausse - souvent plus forte que celle des tarifs - de certains coûts (carburant, réparations, assurances). Cette dégradation s'est accentuée depuis que les effets des "chocs pétroliers" ont précipité la hausse du coût du carburant; en outre et surtout, les effets de la crise économique se sont fait sentir auprès de toute une catégorie d'utilisateurs qui jusque là - c'est-à-dire jusqu'au milieu des années 70 - se développait lentement, les personnes à revenus moyens ou modestes : le nombre moyen des courses quotidiennes, qui était encore de 17 à 18 (en semaine) vers 1975, est tombé à 15 ou 16 en 1984, et la chute du nombre moyen des courses les jours non ouvrables a été encore plus forte (1). Ce phénomène, qui n'a fait qu'accroître le désengagement des compagnies, a bien entendu atteint aussi les artisans qui insistent de façon répétitive - ainsi que les gestionnaires des sociétés de taxis et de centraux radio-taxis - sur la dégradation de la profession depuis une dizaine d'années (revenus, mais aussi recrutement des chauffeurs, qualification professionnelle, etc.).

Il en est résulté, pour une partie des artisans, des essais plus ou moins suivis (et plus ou moins heureux) d'augmenter leur clientèle en s'équipant du système radio-téléphonique. Toutefois, dans l'ensemble, la proportion des radio-taxis sur l'ensemble du parc reste quasiment stable : en 1972, on comptait 2 797 radio-taxis parisiens, soit 19,56 % de l'ensemble; en 1984, il y en a 2 949, soit 20,6 % du parc. Ce phénomène nécessitera une tentative d'explication.

1.4. Il faut enfin insister sur les spécificités du taxi parisien par rapport au taxi dans les grandes et moyennes agglomérations de province :

(2) .../... page précédente : (4 992 F), il lui est donc resté sur la recette 88 665 F, soit un peu moins de 7 400 F mensuels sur 12 mois (revenu net avant impôt). Pour un forfaitaire qui ne ferait que 190 000 F de recette annuelle, les frais demeurant les mêmes, le revenu net mensuel tomberait aussitôt à moins de 5 000 F par mois. On voit, par cet exemple, à quel point un écart relativement faible dans la recette totale peut amener un écart considérable dans le revenu net des conducteurs.

(1) Cette baisse peut paraître marginale. Il n'en est rien : une chute de 12 % du nombre moyen des courses quotidiennes peut entraîner une baisse plus forte des revenus nets (de l'ordre de 20 à 25 %), tant pour les sociétés que pour les conducteurs, les charges demeurant sensiblement les mêmes.

- a) Le nombre des taxis parisiens est tel que la proportion des taxis par rapport à la population desservie est nettement supérieure à ce qu'elle est dans n'importe quelle ville de province (1). Ceci est encore plus net si l'on ne considère que la ville de Paris, la banlieue étant nettement plus mal desservie (à l'exception de "points forts" de concentration d'activités tertiaires comme la Défense). Paris dispose en outre d'un réseau serré et important de stations de taxis, dont la plupart sont équipées de bornes d'appel téléphoniques et aux heures creuses la forte densité des taxis a perpétué la pratique, par certains "habitués" notamment, de la "maraude" (taxis qui circulent lentement à vide à la recherche de la clientèle qui les hèle depuis n'importe quel point du réseau viaire), pratique quasiment inconnue en province.

- b) Il n'y a jamais eu en province de grandes sociétés de taxis; les sociétés parisiennes n'ont jamais "essaimé" hors de la capitale. Il y a eu seulement, et dans de rares grandes villes, des loueurs détenteurs de quelques dizaines d'autorisations. L'artisanat, qui représente moins des deux tiers des conducteurs parisiens, est le statut "normal" des conducteurs de province (85 à 100 % de la profession selon les villes).

- c) En revanche, il n'y a jamais eu à Paris de voitures de petite remise, du moins depuis la dernière guerre. Or, on a vu au chapitre précédent que les sociétés de V.P.R., en s'équipant de centraux radio-téléphoniques parfois avant les groupements de taxis, ont en quelque sorte contraint ces derniers à suivre le mouvement et à s'équiper à leur tour.

- d) La radio et le système radio-téléphonique, bien qu'ayant fait leur apparition dès 1956 à Paris (1964 en province), n'ont jamais concerné qu'une minorité de taxis parisiens (autour de 20 %), alors qu'ils se sont développés très rapidement en province et concernent souvent la totalité des taxis urbains.

On est donc en présence, à Paris, de trois grands modes d'exercice concret de la profession, "sur le terrain" : les conducteurs qui attendent la clientèle en station (soit qu'elle se présente à la station, soit qu'elle téléphone à la borne d'appel pour obtenir un taxi); ceux qui occupent la plus grande partie de leur temps à "marauder" dans les rues ou les quartiers où ce type de recherche de clientèle est rentable;

(1) En 1976, on comptait 1 taxi pour 420 habitants dans la zone de desserte du taxi parisien (en gros, l'ancien département de la Seine), contre 1 pour 1 000 dans les villes de province le mieux desservies, à l'exception de Bordeaux (1 pour 530 habitants) et Marseille (1 pour 659).

ceux enfin qui, ayant investi dans l'abonnement à un central radio, effectuent la plus grande partie de leurs courses (et parfois la totalité) sur appel répercuté par "leur" central(1). Ces trois catégories ne sont pas étanches les unes aux autres et certains conducteurs pratiquent tour à tour les trois principaux modes de recherche de la clientèle; il existe cependant, selon les témoignages concordants que nous avons recueillis, de nombreux conducteurs qui se vouent préférentiellement à l'une ou l'autre de ces pratiques et n'en changent qu'occasionnellement, parfois contraints et forcés (panne de l'appareil radio-téléphonique par exemple). Nous y reviendrons à propos des spécificités des conducteurs des radio-taxis.

- e) Enfin, Paris est la seule ville de France où les autorisations de taxis ne sont pas délivrées (ni régulées) par le maire, mais par l'autorité préfectorale et où, en outre, la mairie de Paris n'a pas compétence pour déterminer la réglementation ni la tarification du taxi (2). Cette situation, évidemment héritée du temps où il n'existait pas de maire de Paris, peut apparaître paradoxale dans la mesure où elle se perpétue. Il serait pour le moins surprenant que la mairie de Paris se désintéresse totalement de toute forme de tutelle ou de contrôle (autre que de simple police) sur la profession et nous verrons plus loin, au reste, que tel n'est effectivement pas le cas. Rappelons que nos recherches précédentes ont montré que la tutelle de la profession représentait un enjeu non négligeable en raison des spécificités du métier (connaissance et surveillance de l'espace urbain, relations particulières et privilégiées avec le public, incidences sur "l'opinion publique", canal potentiel de diverses propagandes, etc.).

Telles sont, très brièvement schématisées, les particularités du taxi parisien et de son évolution en période récente, période qui voit naître et se développer les techniques nouvelles. L'étude de ce développement nécessitait ce rappel afin que puisse s'effectuer un minimum d'articulation entre les conditions d'évolution de la profession dans son ensemble et les incidences de l'innovation technique. C'est à celle-ci que nous allons maintenant nous attacher plus particulièrement.

(1) Il existe bien entendu des sous-catégories, par exemple les "spécialistes" du travail de nuit (généralement des radio-taxis), ou encore ceux qui concentrent leur activité sur les gares et les aéroports. Selon la SOFRES, en 1979, près de la moitié des courses étaient effectuées pour des clients se rendant en station, un cinquième par "maraude", un cinquième également par l'intermédiaire d'un central de radio-taxis, le reliquat (14 %) sur appel téléphonique à la borne d'une station.

(2) Dans toutes les autres grandes villes, les compétences sont au moins partagées. Il existe des réglementations d'origine préfectorale dans certains départements, mais dans le chef-lieu de ces départements le maire est partie prenante dans l'élaboration de la réglementation.

2. LES RADIO-TAXIS : LES GRANDES LIGNES DE L'ÉVOLUTION HISTORIQUE.

C'est la compagnie Catherine (S.G.L.) qui crée le premier central radio-téléphonique de taxis en France, à la fin de 1956, sous l'appellation "RADIO-TAXIS". Ce central n'est pas le premier en Europe; les articles de presse qui annoncent cette innovation font référence aux centraux de radio-taxis existant à New-York, mais aussi à Londres, Amsterdam, Copenhague... Le central de la Cie Catherine est destiné à "ses" conducteurs, excluant donc les artisans. C'est un service supplémentaire offert par la compagnie à sa clientèle, qui dès la fin des années 50, pour ce qui concerne le recours à ce service, paraît se composer pour partie de "personnes morales" (entreprises, grands magasins, restaurants, hôtels, coiffeurs pour dames...) et pour partie de particuliers habitant de préférence les "beaux quartiers" de la capitale.

Il ne faut pas oublier en effet que le radio-taxi coûte plus cher au client que le taxi "ordinaire", puisqu'au coût de la course proprement dite vient s'ajouter le coût du trajet effectué entre le lieu où se trouve le taxi lorsque la course lui est attribuée et le lieu de prise en charge du client.

En 1960, la société COTAX se dote à son tour d'un standard radio-téléphonique. Elle équipe d'abord une centaine de véhicules, puis 300 en 1962 : il s'agit alors de voitures aisément reconnaissables parmi les autres taxis (des ARIANE noires à toit pervenche). Dès le début des années 60 également, la COTAX inaugure un système d'abonnement (créé en 1961) pour cliniques, hôtels, entreprises et autres clients "institutionnels" : il s'agit du "chèque COTAX" (cf. documents ci-après), assorti en outre d'une priorité aux abonnés par rapport aux appels d'autres origines, ce qui permet de les satisfaire rapidement même aux heures de pointe. A la fin de 1962, tous les véhicules de la COTAX sont équipés en radio. C'est la C.S.F. qui est fournisseur exclusif de l'équipement radio-téléphonique de la société.

En mai 1963, il existe cinq centraux à Paris : au central de la société Catherine (RADIO-TAXI) et à celui de la COTAX - qui commence à s'ouvrir aux artisans, par abonnement au central et équipement des véhicules moyennant finances - viennent s'ajouter un central co-financé par plusieurs sociétés (APPEL-TAXI), une organisation regroupant des petits loueurs et des artisans, affiliée à la société RADIO-TAXI de Catherine (ALLO-TAXI), et un central créé par des artisans, à l'instigation de la Chambre syndicale des artisans du taxi (le S.A.T., affilié à la F.N.A.T. ou Fédération nationale des artisans du taxi), qui s'appelle RAD-ART.

BOL. 77-77

Si vous en avez

ASSEZ...

RADIO-COTAX

**Un taxi, immédiatement
à vos ordres**

A toute heure du jour et de la nuit

RADIO-COTAX

met à votre disposition

- 300 TAXIS noirs à toit bleu pervenche
- Des CHAUFFEURS qui connaissent bien PARIS
- Des STANDARDISTES aimables et dynamiques
- Une RAPIDITE qui se compte en minutes

De la sorte

Aussitôt reçu votre appel téléphonique,

L'INSTALLATION ELECTRONIQUE

 de la COTAX

DIRIGE VERS VOUS,

LE PLUS PROCHE DE SES TAXIS



... de la zone bleue,
des contraventions,



... des sens interdits et des marches
à pied, à la recherche de
votre voiture,



Si vous pensez...

... Que le scooter n'est vraiment
pas le moyen idéal de transport
pour vous

EN DEUX MOTS, si vous voulez vous DEPLACER

Rapidement

Confortablement

Sans Souci

APPELEZ 

BOL. 77-77

**Un taxi, immédiatement
payé**

*Pour vous faire encore gagner du temps
COTAX a conçu pour vous*

le CHÈQUE-COTAX

- Vous n'avez plus à payer chaque fois votre chauffeur
- Une somme à inscrire sur un Chèque COTAX et vous signez, c'est tout...
- Vous êtes débité du prix de la course,
- Périodiquement, vous recevez un relevé que vous réglez par chèque bancaire ou virement à votre gré.

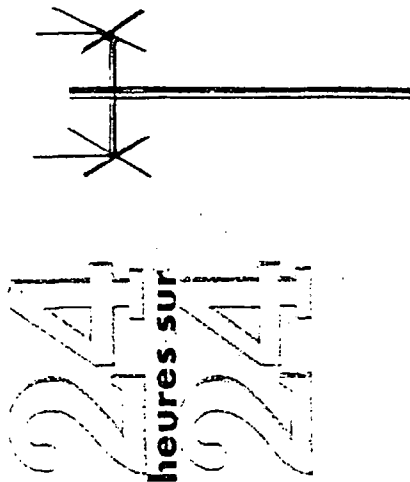
De plus

en contractant un abonnement

CHEQUE - COTAX

VOUS OBTENEZ pour vos APPELS

LA PRIORITE ABONNE.



BOL ivier **77-77**

COTAX



N° 000426

N° 000426

5,10

B. P. NF.

RADIO COTAX

COTAX - Société Anonyme au Capital de 100.000 NF.

Siège Social: 45, Quai de la Seine, Paris.

Montant: NF. _____

Motif du déplacement: _____

Payez contre ce bon

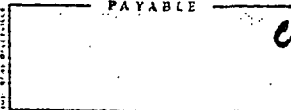
*une somme
à inscrire
c'est tout!*

Cinq NF. dix

de la Société COTAX

PARIS, le

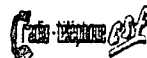
M. Roux



Date: _____

N° de l'abonné: _____

BOLivier 77-77



LES AVANTAGES du CHÈQUE - COTAX



... à l'égard une priorité d'appel

- Où que vous soyez, en donnant votre adresse, annoncez-vous:

« ABONNÉ-COTAX N°... »

Une comptabilité simplifiée

- Le rapprochement des talons et du relevé périodique permet une vérification facile de vos dépenses de taxi.

- Ce justificatif entrant dans les frais généraux sera très apprécié des services de comptabilité.

Les formalités réduites au minimum

- Retournez-nous, remplie, la fiche ci-jointe.

COTAX

Administration

- 45, Quai de la Seine

PARIS-XIX-

COMBAT 82-94

- Le chèque-COTAX ne peut être utilisé que pour régler une course de taxi - Il ne peut, en aucun cas, être rendu de monnaie ni jeter d'avance sur sa

présentation

Il semble bien que la décision du S.A.T. de créer son propre central ne se soit pas effectuée sans douleur ni contestations. Il y eut même menace de scission au sein du syndicat. Une importante fraction des artisans estimaient que l'irruption de la radio était de nature à diviser la profession, à créer les conditions d'une concurrence nouvelle entre "radios" et "non-radios" et à modifier dans le sens d'une aggravation les conditions de travail. Mais que faire devant les initiatives des sociétés, qui, en permettant aux artisans de s'affilier à leurs centraux, menaçaient de rétablir une sorte de tutelle sur des travailleurs qui avaient eu bien souvent du mal et mis du temps à acquérir leur indépendance à l'égard du patron ? Cet argument l'emporta en définitive.

A cette date (mai 1963), la répartition des radio-taxis entre ces différents standards est la suivante :

RADIO-TAXI (Catherine) : 501 véhicules équipés
ALLO-TAXI (affilié à la Sté Catherine) : 100
COTAX + GPTP (1) : 300
APPEL TAXI : 340
RAD-ART : 92 (2)

soit au total 1333 radio-taxis sur un total de 13 500 taxis parisiens, soit encore un peu moins de 10 % du parc. A l'époque, un article de presse (3) indique que l'ensemble des radio-taxis reçoivent 4 500 000 appels dans l'année, dont 80 % sont satisfaits, les quartiers d'Auteuil et de Passy étant à eux seuls à l'origine de près de 20 % des appels. Le même article ajoute que les cliniques et les grandes sociétés sont les principaux demandeurs, mais que "les spécialistes estiment que l'on approche du point de saturation : l'expérience a prouvé à l'étranger que les services de radio-taxis représentent 10 % du parc d'une grande ville". Ce ne sera évidemment pas la première ni la dernière fois que les "spécialistes" se seront trompés.

Au cours des années 1960, le décroisement des autorisations (permettant la revente des autorisations détenues par les Compagnies aux petits loueurs et aux conducteurs qui voulaient devenir artisans) incite artisans et loueurs à créer des centraux radio, ou vient renforcer l'apport d'abonnés artisans aux centraux existants. Toutefois, si le nombre des radio-taxis augmente progressivement, atteignant 17 % du parc à la fin des années 60 et se stabilisant

(1) G.P.T.P. : Groupement professionnel du Taxi parisien, nom pris par l'association d'artisans abonnés au central de la COTAX.

(2) Le Central de la G7 n'est créé qu'à la fin de l'année 1963.

(3) Cf. FRANCE-SOIR du 14 mai 1963, article signé J.C. RALE.

à près de 20 % au début des années 1970, il ne semble pas que le nombre global des appels aux radio-taxis (via les standards radio-téléphoniques) de la part de la clientèle augmente dans les mêmes proportions. Aussi bien la plupart des conducteurs artisans en viennent-ils progressivement soit à considérer l'équipement radio-téléphonique comme source de compléments de revenus (permettant notamment d'éviter l'inactivité aux heures creuses), soit, dans certains cas, comme un investissement insuffisamment rentable pour justifier à la fois son coût et la fatigue supplémentaire qu'entraîne son usage. Dès lors on commence à voir se dessiner un mouvement de va-et-vient, ou, si l'on préfère, un certain "turn-over" : certains conducteurs débutants se "mettent en radio", mais d'autres abandonnent et en reviennent à la pratique traditionnelle de la station et de la "maraude".

De nouveaux changements interviennent au début des années 70. Vers 1971 on note un "rapprochement" entre la COTAX-GPTP et la Compagnie Catherine, au niveau de l'exploitation de leurs standards respectifs : un accord entre les deux sociétés permettait de "basculer" de l'un à l'autre standard les appels que le premier ne pouvait satisfaire dans les meilleurs délais, les conducteurs de radio-taxis affiliés à l'un des deux standards étant équipés de façon à pouvoir recevoir les fréquences de l'autre. En 1973, le rapprochement devient réunion, et c'est la COTAX qui absorbe purement et simplement le standard de la Cie Catherine. La même année, celle-ci change de statut, évince son président-fondateur et prend le nom de BARCO-TAXICOP. L'unification des deux standards, qui comptaient chacun 400 à 500 radio-taxis abonnés ou affiliés, fait alors du groupe COTAX le détenteur du plus important central de radio-taxis en Europe, avec un millier d'affiliés (dont 80 % d'artisans ou de véhicules de petits loueurs).

Au cours des années 70, la société COTAX se défait de la totalité de ses autorisations de taxis pour se consacrer uniquement à l'exploitation de son standard radio-téléphonique. On aboutit donc à une sorte de répartition et de spécialisation des activités : BARCO-TAXICOP développe sa flotte de taxis, qui devient la plus importante sur la place de Paris avec plus de 1 000 véhicules, et abandonne la possession et la gestion d'un central radio; la COTAX de son côté suit la démarche inverse. Seule la G 7, à travers un certain nombre d'avatars et de vicissitudes, continue à mener de front l'activité taxi (réduite à 700-800 véhicules de la société) et l'activité radio, avec un standard qui, créé en 1963, absorbe de son côté le central des artisans (RAD-ART) en 1981.

Où en est-on actuellement (1984) ? On a vu précédemment qu'il n'existait plus guère de "grandes" sociétés de taxis à Paris, à l'exception de BARCO-TAXICOP et de la G7. Encore cette importance s'est-elle réduite puisque dans les années 1950 les plus puissantes compagnies de taxis possédaient chacune plusieurs milliers de véhicules (et d'autorisations). De même, il n'existe plus guère que deux grands centraux radio-téléphoniques : celui de la G7 avec 1 529 radio-taxis affiliés (dont 300 taxis de la société G7, 300 abonnés en provenance des petits loueurs et quelque 900 artisans) et celui du groupe COTAX (appelé Société ALLO-TAXI) avec 1 150 conducteurs affiliés, tous artisans. Existente en outre un central d'artisans de création récente (ALPHA), créé par d'anciens affiliés de RAD-ART qui ont refusé l'absorption par la G7 en 1981, et un petit central sis à Levallois qui ne compte guère qu'une vingtaine d'adhérents (ETOILE), plus quelques autres petits centraux de banlieue. On en arrive ainsi à une quasi-stabilité du parc des radio-taxis depuis 1972 et aussi - semble-t-il - à une stabilisation du nombre total des appels en provenance de la clientèle (15 000/jour en moyenne à la G7, 10 000 à ALLO-TAXI, un millier peut-être aux petits centraux ALPHA et ETOILE, soit au total, en première approximation, environ 9,5 millions d'appels par an pour un parc de 2 950 radio-taxis, à comparer avec les 4,5 millions d'appels annuels de 1963 pour un parc de 1 333 radio-taxis (1).

Il reste que le phénomène majeur, sur l'ensemble de la période considérée, réside dans la concentration progressive de l'activité radio alors qu'à l'inverse, l'activité du taxi s'est décroisée et dispersée (disparition de la plupart des grandes Sociétés de taxis, augmentation de la proportion des artisans et des petits loueurs). On a là une illustration frappante du déplacement des capitaux jadis investis dans le taxi vers des activités périphériques sans nul doute plus rentables.

(1) Soit encore, en moyenne, 3 220 appels par an et par mobile en 1983 contre 3 375 appels/an/mobile en 1963. On reviendra ultérieurement sur ces chiffres dont la signification est importante.

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES PRINCIPAUX CHIFFRES CONCERNANT LE TAXI PARISIEN

EN 1984

(chiffres approchés)

