

Le locataire et même l'artisan sont très loin dans la croissance de leurs revenus de celui du SMIG.

On peut donc conclure à une détérioration dans la période de la condition socio-économique des chauffeurs de taxi et à une baisse très nette de la rentabilité du travail.

Nous pourrions appréhender plus concrètement ce phénomène à travers les récits de pratiques des différents cohortes entrées à des périodes différentes (III.4.).

III.3. PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION DES TAXIS PARISIENS EN EXERCICE EN 1985 ENTRES DANS LA PROFESSION EN 74 ET 80 - AINSI QUE DES GRANDS COURANTS D'EVOLUTION

Comme nous l'avons souligné dans le chapitre I (Approche globale de la profession), nous n'avons pu obtenir sur la population des chauffeurs que des informations sujettes à caution sur le plan quantitatif (validations volontaires) et insuffisantes sur le plan qualitatif (nombre restreint des caractéristiques relevées).

Nous avons donc, dans la double perspective d'une meilleure connaissance des caractéristiques des chauffeurs et de la mise en place de notre population d'enquête, consulté un certain nombre de dossiers concernant les chauffeurs entrés dans la profession en 1974 et en 1980.

Notre base de départ a été la liste des reçus au Certificat définitif pour les années 74 et 80.

Sur les 150 entrants sélectionnés pour 1974, nous n'avons pu consulter que 36 dossiers (seuls sont conservés les dossiers des chauffeurs en activité à la dernière validation).

Quant à 80, sur les 150 entrants, nous avons eu accès à 85 dossiers.

Ces chiffres nous donnent déjà une idée globale du fort taux de turn over du métier.

Le taux de sortie étant de 76 % en 1974 et de 47 % en 1980.

Cette consultation ayant eu lieu avant la validation 85/86, il est fort probable que le taux réel de sortie soit plus important.

Nous avons pu, à partir de l'examen de ces dossiers, isoler les caractéristiques suivantes pour chacun des chauffeurs :

Age : à l'entrée, actuel. Nationalité. Dernière profession exercée avant l'entrée dans le taxi. Situation de famille. Itintéraire et statut actuel.

Nous aborderons rapidement l'examen de ces différentes caractéristiques en demandant au lecteur de se reporter le cas échéant aux tableaux ci-après.

COHORTE 1974 - REPARTITION PAR AGE ET STATUT EN 1985

Age en 1974

Age en 1985

Cat. d'âge	Salariés (85)		Artisans (85)		Ensemble		Salariés		Artisans		Ensemble	
	Nb. ab.	%	Nb. ab.	%	Nb. ab.	%	Nb. ab.	%	Nb. ab.	%	Nb. ab.	%
18 - 20	0	0	0	0			0				0	
21 - 35	2	13,3	2	11,1	4	12,1	0				0	
26 - 30	5	33,3	7	38,8	12	36,3	0				0	
31 - 35	2	13,3	4	22,2	6	18,8	1	6,6	2	11,1	3	9,09
36 - 40			1	5,5	1	3,03	4	26,6	6	33,3	10	30,30
41 - 45	1	6,6	1	5,5	2	6,06	3	20	5	27,7	8	24,24
46 - 50	3	20	1	5,5	4	12,12	2	13,3	1	5,5	3	9,09
51 - 55	2	13,3	2	11,1	4	12,12	1	6,6	0	0	1	3,03
56 - 60	0	0	0	0	0	0	2	13,3	2	11,1	4	12,12
60 et +	0	0	0	0	0	0	2	13,3	2	11,1	4	12,12
TOTAL	15	100	18	100	33	100	15	100	18	100	33	100

COHORTE 1974

Age à l'entrée (voir tableau, croisant l'âge et le statut).

Il apparaît à partir de ce tableau que 48,32 % des chauffeurs de cette génération sont entrés dans la profession avant 31 ans et 70,25 % avant 41 ans, les plus de 50 ans constituant seulement 12,2 % des entrants.

Age à l'entrée et statuts

Il apparaît par ailleurs à travers ce tableau que plus on entre jeune dans la profession, plus on adopte le statut d'artisan. En effet, la catégorie des 21 à 35 ans à l'entrée représente 72 % des artisans actuels. Inversement, ceux qui sont entrés après 40 ans représentent 21 % des artisans et près de 40 % des salariés.

Cette correspondance entre âge à l'entrée et statut actuel s'explique par deux facteurs : ceux qui ont été salariés dans un autre secteur jusqu'à 40 ans ne désirent pas perdre les bénéfices de leur statut de salariés pour lequel ils ont en particulier cotisé à la Sécurité sociale. Les jeunes, comme nous le verrons dans l'étude des pratiques, bénéficiant aussi plus souvent d'une aide familiale à l'installation.

Statuts

Il est à noter que sur une population de 33 chauffeurs entrés en 74, 15 d'entre eux sont non titulaires d'autorisations en 1985.

Le maintien dans le "salarial" s'explique à travers un examen plus fin, les solutions proches de l'artisanat

(coopérateurs, ect...) étant relativement nombreuses dans le groupe.

Nationalité

Le tableau ci-dessous qui croise le statut en 85 et la nationalité nous suggère les commentaires suivants : la proportion des français sur l'ensemble est assez forte : 77,7 % pour les artisans et 66,6 % pour les salariés.

Au niveau des étrangers, les maghrébins sont majoritaires 15,15 % de l'ensemble, mais surtout dans les non titulaires d'autorisations.

Ces résultats (très restreints) sont assez proches des proportions que nous avons constaté à partir des validations de 81.

Nationalité	Cohorte 74		Artisans		T	
	Nb ab.	%	Nb ab.	%	Nb ab.	%
Français	10	66,6	14	77,7	24	72,7
Portugais	1	6,6	1	5,5	2	6,06
Maghreb	3	20	2	11,1	5	15,15
Afrique noire	0	0	1	5,5	1	3,03
Yougoslavie	1	6,6	0		1	3,03
	15	100%	18	100%	33	100%

Par contre, le pourcentage des français est inférieur aux validations 75 et 78. Cette comparaison laisserait croire à une sortie plus importante des français dans la période que des entrants de nationalités étrangères.

Situation de famille et statut actuel

Célibataires :	Salariés	3	Artisans	5
Marié sans enfant :	Salariés	3	Artisans	6
Marié avec enfants :	Salariés	9	Artisans	6
Divorcés :	Salariés	10	Artisans	1
TOTAL		15		18

Les célibataires sont minoritaires 8/33, bien que plusieurs chauffeurs aient évoqué en cours d'entretien les difficultés à concilier le métier et une vie familiale équilibrée.

Une autre réflexion que nous suggère ce tableau est la majorité de salariés dans les mariés avec enfants. Le fait est dû à une volonté de couverture sociale plus large de la famille dans son ensemble, d'ailleurs la proportion s'inverse très nettement chez les mariés sans enfants, qui sont notablement plus nombreux dans l'artisanat, ce qui s'explique dans la plupart des cas par le travail salarié de la femme, qui facilite l'installation, en particulier par son apport salarial et la possibilité de contracter des prêts à l'installation, basés sur les revenus du ménage.

Origines socio-professionnelles

Sur les 33 dossiers des chauffeurs encore en activité, une large majorité est constituée par des salariés (31/33). On trouve par ailleurs un premier emploi et un boulanger artisan failli.

Sur ces trente-et-un ex-salariés, onze sont d'anciens conducteurs d'engins de transport : chauffeurs livreurs, chauffeurs poids lourds ; 7 sont d'ex-ouvriers d'usine ; 1 manoeuvre 3 O.S. et 3 O.P.

On trouve ensuite des employés de bureau, des techniciens après vente, des employés de bureau, des employés de commerce, des représentants salariés, des garçons de café.

A travers ces origines diverses, il apparaît d'une part que le taxi n'est que rarement un métier de premier emploi. Et la majorité des gens qui y entrent en cette période ont des métiers liés à la conduite (11 conducteurs d'engins de transport + 2 représentants). Nous verrons ces points plus en détail dans le récit des pratiques et en particulier à travers les motivations d'entrée dans la profession.

Par ailleurs, si on évoque le problème de la mobilité sociale, peut-on dire que les anciens salariés d'autres secteurs qui sont artisans taxi ont connu une réelle mobilité ascendante ? Cela n'est pas évident, comme nous le verrons dans les discours de certains qui, entrés dans le taxi à l'époque par goût de l'indépendance, et s'étant installés peu après en tant qu'artisans, considèrent qu'actuellement ils sont plutôt en mobilité sociale descendante.

Itinéraire et mobilité interentreprise

Nous avons voulu calculer la mobilité interentreprise des chauffeurs de taxi. Cette mobilité cessant en principe quand le chauffeur s'installe à son compte.

Le coefficient de mobilité :
$$\frac{\text{Nb d'employeurs}}{\text{Nb d'années de salariat}}$$

Pour 1974 :

La majorité 80 % des chauffeurs présente un coefficient de mobilité inférieur ou égale à 1.

Ce type de mobilité correspond au processus suivant :

- 6 mois d'emploi au pourcentage du compteur (entre le CP et le CD) chez un employeur,
- changement d'employeur (processus assez général après CD),
- 2 ans chez un autre employeur,
- accès à l'artisanat,
- parmi les 20 % restant, seuls 2 chauffeurs dépassent un coefficient de mobilité de 3.

Nous verrons que pour la cohorte 1980, ce coefficient de mobilité est nettement plus élevé.

Rotation de l'artisanat

Disposant dans les dossiers examinés de données sur la date de transfert, l'âge du vendeur et la date du transfert précédent, il nous a semblé intéressant de les utiliser pour connaître, surtout dans une perspective comparative avec 80, la vitesse de rotation des licences d'une part, et l'âge des vendeurs quittant alors la profession d'autre part.

Le tableau qui suit n'a qu'une valeur indicative mais il nous semble utile à l'appréhension de ce phénomène de rotation. Il ne porte que sur 14 licences (4 ayant été attribuées gratuitement).

COHORTE 74 - PERIODE DE TRANSACTION 76/78

Ancienneté de la licence (dernier transfert)	Age des vendeurs			
	30 à 39	40 à 49	50 à 59	60 à 69
20 et +			1	1
15 à 19				1
10 à 14			2	
6 à 9	1	1		
5 ans		1		
- 5 ans (dérogation)		1		
+ 1 transfert B				

COHORTE 74 - PERIODE DE TRANSACTION 79/83

Ancienneté de la licence (dernier transfert)	Age des vendeurs			
	30 à 39	40 à 49	50 à 59	60 à 69
20 et +			1	1
15 à 19				1
10 à 14				1
6 à 9				
5 ans		1		
- 5 ans (dérogation)		1		

Note : vente d'une licence ayant 43 ans d'ancienneté par un vendeur de 68 ans.

On peut noter plusieurs choses à travers ce tableau. La moyenne d'âge des vendeurs est assez élevée. C'est le cas de l'ancienneté des licences aussi.

Les deux licences qui ont été transférées avant 5 ans ne peuvent en principe l'avoir été fait que par dérogation (maladie, impossibilité d'exercice professionnel).

Toutefois, on voit aussi que les plus jeunes des vendeurs (36 et 40 ans) n'ont exploité leur licence que pendant six ans et quittent le taxi pour un autre métier car celui-ci n'est pas rentable.

Il y a bien deux générations différentes dans ce tableau des vendeurs.

1) Ceux entrés dans l'artisanat à la fin des années 60, début des années 70, et qui quittent une profession non rentable (leur âge se situe entre 36 et 50 ans).

2) Ceux entrés dans les années 50-60, et qui s'arrêtent pour partir en retraite ou pré-retraite, leur âge oscillant entre 55 et 68 ans.

Cette tendance reflète bien la dégradation des conditions de travail et des revenus des chauffeurs au cours de cette période 70-75.

Nous verrons l'accélération de ce phénomène de rotation à travers l'origine et l'ancienneté des licences d'artisan acquises par les artisans, cuvée 1980.

LA COHORTE 80

Age à l'entrée

A la lecture du tableau, il apparaît que 41,17 % de la population des chauffeurs a moins de 31 ans à l'entrée et 73,1 % moins de 41 ans, les plus de 50 ans constituant seulement 7 % des entrants.

Age à l'entrée et statuts

Curieusement, la catégorie la plus jeune, 21 à 35 ans, est répartie pratiquement également entre salariés et artisans (statuts actuels). Ils constituent 66 % des salariés et 66 % des artisans.

Pour ceux entrés après 40 ans, qui représentent 26,9 % de l'ensemble, ils sont à 29 % des artisans, et 23,35 % des salariés.

Etant donné la faible durée de la période écoulée (80/85), il semble qu'il y ait une accélération de la tendance à l'installation, ceci pour échapper aux conditions très dures des autres statuts, en particulier de la location.

AGE EN 1980

AGE EN 1985

	Salariés (85)		Artisans (85)		Ensemble		Salariés (85)		Artisans (85)		Ensemble	
	Nb. abs.	%	Nb. abs.	%	Nb. abs.	%	Nb. abs.	%	Nb. abs.	%	Nb. abs.	%
Moins de 20 ans	1	2,16			1	1,17						
21 - 25	11	23,4	6	15,8	17	20	1	2,12	6	15,8	1	1,17
26 - 30	5	10,6	12	31,5	17	20	11	23,4	6	15,8	17	20
31 - 35	14	29,8	7	18,4	21	24,7	5	10,6	12	31,5	17	20
36 - 40	5	10,6	2	5,2	7	8,23	14	29,8	7	18,4	21	24,7
41 - 45	4	8,5	5	13,5	9	10,6	5	10,6	2	5,2	7	8,23
46 - 50	5	10,6	2	5,2	7	8,23	4	8,5	5	13,15	9	10,6
51 - 55	2	4,25	4	10,4	6	7,05	5	10,6	2	5,2	7	8,23
55 - 60	0		0		0		2	4,25	4	10,4	6	7,05
TOTAL	47	100	38	100	85	100	47	100	38	100	85	100

En effet, en 5 ans, 44 % de la population est déjà artisan, alors que la tendance à l'artisanalisation était beaucoup plus lente pour la cohorte de 74 (date des transferts).

Nationalité/statuts

Le tableau ci-dessous met en évidence la baisse du pourcentage global de français 57,6 %. La répartition étant presque égale entre les deux statuts. Il n'y a pas une majorité très importante dans l'artisanat. On note aussi l'apparition de la population asiatique 12,9 % de l'ensemble, et celle plus timide des africains, originaires de l'Afrique Occidentale.

En ce qui concerne les asiatiques, il s'agit là d'une migration récente (en 1980), dont le taux peut être sous estimé. Il faut noter que cette population constitue 8 % des artisans et 17 % des salariés NTA, la plupart étant entrés avec des compatriotes dans le système de la petite société d'actionnaires. L'importance prise par la population asiatique tant dans l'artisanat que dans les sociétés d'actionnaires est souvent contestée par les chauffeurs européens qui racontent les pires légendes sur leurs pratiques qui leur permettent en particulier de s'installer si vite et d'acheter de magnifiques voitures.

Or, une meilleure connaissance de la communauté asiatique de Paris nous permet de comprendre comment, à travers les systèmes de tontine en particulier, cette population peut accéder à la petite entreprise ou à l'artisanat par le soutien des membres de la communauté*. Cela est dans une moindre

* Jean-Pierre Hassoun et Vinh Phong Tan "Les Chinois de Paris Minorité culturelle ou constellation ethnique ?", Terrain n° 7, p. 33-44, 1986.

mesure le cas d'une partie de la population maghrébine où le système n'est pas aussi perfectionné mais où la communauté familiale apporte souvent une aide importante à l'installation d'un de ses membres.

Il faut aussi signaler que nous n'avons inclu dans les asiatiques que les populations qui avaient conservé leur nationalité d'origine (cambodgiens, vietnamiens, etc.), plusieurs chauffeurs aux noms à la consonnance asiatique ayant obtenu leur naturalisation pendant la période 80/85. Les chiffres des chauffeurs d'origine étrangère sont donc sous-estimés dans ce tableau.

COHORTE 80

Nationalité en 85	Salariés		Artisans		Total	
	Nb ab.	%	Nb ab.	%	Nb ab.	%
Français	26	55,3	23	60,5	49	57,6
Portugais	4	8,5	5	13,1	11	12,9
Maghreb	8	17	6	15,78	14	16,5
Afrique Noire	1	2,1	1	2,63	2	2,3
Asiatiques	8	17	3	7,89	11	12,9
	47	100%	38	100%	85	100%

Situation de famille et statut

Célibataires :	Salariés 21	Artisans 18	=	39
Mariés sans enfant :	Salariés 7	Artisans 4	=	11
Mariés avec enfants :	Salariés 17	Artisans 15	=	32
Divorcés :	Salariés 2	Artisans 1	=	<u>3</u>
				85

Le nombre de célibataires est relativement élevé dans cette population 39/85. Cela n'est pas sans rapport avec sa jeunesse (le décalage dans le temps étant évidemment moins grand qu'en 1974). Le groupe des pères de famille est aussi important et également réparti entre salariés et artisans. Curieusement, on trouve le moins d'artisans dans le groupe des mariés sans enfants.

Origines socio-professionnelles

On retrouve sensiblement les mêmes catégories d'origine professionnelle que dans la cohorte 74, dans le tableau ci-dessous, avec une forte proportion de salariés (74 %) d'origine.

Toutefois, il est à noter que l'accroissement des ouvriers d'usine et du bâtiment Travaux Publics ainsi que du nombre de chômeurs sans précision correspond à une nette augmentation du chômage. Sont chômeurs 16/18 ouvriers d'usine, 9/11 ouvriers du bâtiment.

En tout, on compte sur cette population de 85 chauffeurs : 33 chômeurs, et 7 premiers emplois.

On voit bien ici les effets de la crise économique dans le recrutement des chauffeurs de taxi.

CATEGORIE PROFESSIONNELLE D'ORIGINE

SALARIES

1) Conducteurs d'engins de transport	Chauffeurs livreurs Chauffeurs de société Chauffeurs poids lourds Chauffeurs d'autocars
TOTAL : 23	
2) Ouvriers d'usine	OP : 12 OS : 3 Manœuvres : 3
TOTAL : 18	
3) Bâtiment TP	Boiseurs électriciens Maçons couvreurs Poseurs de moquette Chefs de chantier
TOTAL : 11	

4) Restauration	Serveurs : 6
	Chef de rang : 1
	TOTAL : 7
5) Boulangers/Pâtisseries	Ouvriers boulangers
	TOTAL : 6
6) Représentants salariés	
	TOTAL : 1
7) Chômeurs Assedic sans précision	
	TOTAL : 8

TOTAL GENERAL : 74 salariés (87 %)

ARTISANS - PETITS COMMERCANTS : 2
PREMIER EMPLOI : 7
FEMMES INACTIVES : 2

Itinéraire et mobilité inter-entreprise

Comme nous l'avons fait pour la population 1974, nous avons tenté de saisir la mobilité interentreprise en calculant le coefficient de mobilité des chauffeurs non titulaires d'autorisations, soit : nombre d'employeurs .
nb d'années de salariat

Dans la population de 1980, les taux de mobilité inter-entreprise sont impressionnants : 12 individus ont un taux de mobilité inférieur à 1 mais 10 individus ont un taux de mobilité égal à 1 et surtout 33 individus ont un taux nettement supérieur à 1.

On trouve notamment :

8 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 1,25 à 1,50
11 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 1,50 à 2
7 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 2,4 à 3
4 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 3,5 à 4 inclus

2 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 7
1 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 10.
1 chauffeurs ayant un taux de mobilité de 14

Ces taux de 7 et 14 sont assez impressionnants puisqu'ils impliquent que celui qui a un coefficient de mobilité de 7 a eu 7 employeurs en 1 an et le dernier 7 employeurs en 6 mois.

Cette forte croissance de la mobilité s'explique par la dégradation continue des conditions de travail et par la recherche permanente par le chauffeur d'une possibilité d'exercice de sa profession dans des conditions correctes. Le cas extrême, celui de 14 employeurs en 6 mois, est celui d'un chauffeur qui a exercé un an et demi en tant que salarié chez son dernier employeur et a ensuite accédé à l'artisanat.

Rotation de l'artisanat

COHORTE 80 - PERIODE DE TRANSACTION 82/85

Ancienneté de la licence (dernier transfert)	Age des vendeurs			
	30 à 39	40 à 49	50 à 59	60 à 69
20 et +		2	1	2
15 à 19		3		1
10 à 14	1	2	2	
6 à 9	4	5	2	1
- 5 ans		2		1
- 5 ans (dérogation)	5	14	8	5

Total : 32 autorisations.

+ 6 B A

1 licence de 30 ans appartenant à un vendeur de 50 ans.

A la lecture du tableau ci-dessus concernant les 38 artisans de la cohorte 80, on peut noter que :

- l'ancienneté du transfert précédent tend à diminuer. Les chauffeurs sortent plus vite de l'artisanat ;

- l'âge des vendeurs tend à baisser. 41 % de 40 à 49 ans ayant pourtant pour la moitié d'entre eux effectué leur insertion dans l'artisanat depuis plus de 10 ans.
- le nombre des gens âgés de plus de soixante ans ayant un faible temps de séjour dans le taxi est aussi significatif de l'accroissement des reconversions tardives.
- les deux éléments tendent à confirmer l'augmentation de la vitesse de rotation de l'artisanat, et de la sortie d'un nombre important d'artisans du métier avant la retraite ou la préretraite (majorité de 40-49 ans), il s'agit d'individus plus jeunes qui après avoir tenté une réinsertion dans le taxi profitent de l'inflation du cours de l'autorisation pour vendre leur licence et s'orientent vers un autre secteur.

Il apparaît donc que l'encouragement à l'artisanat comme fixation de la population dans le secteur ne soit guère suivi d'effets. On verra au contraire le phénomène s'accélérer en 85 où les artisans qui vendent sont jeunes et la détiennent depuis moins longtemps.

On notera aussi le transfert d'autorisation de type B (petite et moyenne entreprise) vers l'artisanat.

L'analyse des taux de rotation basée sur des effectifs très réduits (en particulier pour 1974) ne saurait qu'indiquer des tendances. Celles-ci seraient intéressantes à confirmer par une analyse des dossiers des 8500 artisans en exercice actuellement. Cette opération qui nous semble difficile à envisager manuellement ne pourra probablement pas être faite quand les dossiers seront informatisés (projet 86) dans la mesure où les données sur les vendeurs d'autorisation disparaîtront. Il nous a donc semblé intéressant de les exploiter malgré la faiblesse de notre échantillon.

III.3.C. COMPARAISON DES CARACTERISTIQUES DES DEUX COHORTES

Avant de conclure cette présentation de notre population d'enquête, et afin de saisir l'évolution de la population au cours de la période 1974-1980, nous allons procéder à une rapide comparaison des caractéristiques des deux cohortes (tout en rappelant des restrictions dues à la faiblesse de nos populations).

a) Age à l'entrée dans la profession

Les chiffres et les pourcentages sont assez proches pour 74 et 80, en ce qui concerne les moins de 35 ans.

66 % des entrants en 74 ont moins de 35 ans

65,9 % des entrants en 80 ont moins de 35 ans.

Toutefois, on peut constater qu'il y a plus de jeunes dans la cohorte 80, 21,17 % de moins de 26 ans, 12,12 % en 74. Le nombre croissant des premiers emplois tend à confirmer cette tendance, plus de jeunes demandeurs d'emplois entrent dans le taxi (y restent-ils ? là est le problème).

La cohorte 80 comporte moins d'entrées tardives, 12,12 % de plus de 50 ans en 74, 7,05 % en 80.

On peut expliquer cela à la fois par l'accroissement de la pénibilité du métier d'une part, et par les plus grandes possibilités de départ en pré-retaite.

b) Les statuts actuels

Malgré le faible décalage dans le temps, les entrants de 80 qui sont encore dans la profession en 85 sont presque aussi

nombreux à être artisans, 46 % contre 55 %, que ceux de 74, qui, comme on peut le constater à travers les périodes de transaction des licences, sont passés à l'artisanat assez tardivement (après 78 principalement).

Cet accès plus rapide à l'artisanat des chauffeurs entrés en 80 s'explique plus par les conditions d'exercice défavorables des autres statuts que par une valorisations de l'artisanat, d'ailleurs la rotation des licences qui va en s'accélégrant est une des preuves de la fragilité de cette artisanalisation apparente.

c) Nationalité

Nous l'avons vu, la cohorte 80 tend à voir une diminution des entrants de nationalité française (confirmée par les statistiques de validation).

On assiste aussi à la croissance de certaines populations qui constituaient l'essentiel de la main d'oeuvre de certains secteurs en crise. Les portugais issus du bâtiment sont en croissance de 6 % en 80 par rapport à 74.

Quant aux populations issues du Sud Est asiatique, elles effectuent leur entrée dans le taxi, essentiellement entre 79 et 81. Ce phénomène se retrouve autant au niveau de travailleurs asiatiques entrants dans le taxi, 12,9 % en 80, 0 en 74, qu'au niveau de la création de petites entreprises. En effet, nous avons pu noter la création d'une vingtaine d'entreprises aux noms de consonnance asiatique : Mekang Taxi, Angkor Taxi, Khmères Réunis, etc..., entre 79-81.

Ces entreprise de six personnes n'emploient ou sont constituées uniquement par des chauffeurs d'origine asiatique.

Il est à noter que la tendance s'inverse actuellement, surtout au niveau des entreprises et des artisans, qui, une fois la "tontine" remboursée, réinvestissent leurs capitaux dans des secteurs plus rentables (restaurants, etc...).

L'accès des chauffeurs étrangers à l'artisanat a été favorisé ces dernières années par la suppression en 1984 de l'obligation de dotation de la carte de commerçant qui n'était délivrée qu'au bout de 5 ans de séjour en France.

d) Les situations de famille

L'accroissement du nombre des célibataires entrants en 80 par rapport à 74 est lié à plusieurs facteurs : une population plus jeune en 80 : 21,7 % de moins de 26 ans et peut-être aussi la rentabilité plus faible du métier qui peut difficilement assurer la survie de toute une famille, surtout à ses débuts.

e) Les catégories socio-professionnelles d'origine

En 80, le nombre des chômeurs issus du secteur du bâtiment et du secteur industriel est nettement plus important qu'en 74. En particulier, les ouvriers victimes des multiples fermetures d'entreprise automobiles ou de réductions d'effectifs ont peu de chance surtout quand ils sont immigrés, de trouver des solutions de reconversion ailleurs. Mais il faut aussi noter l'entrée de certains professionnels originaires des classes moyennes salariées et de la petite bourgeoisie, qui, après un licenciement, finissent leur période de vie active dans le taxi. C'est le cas aussi des petits commerçants faillis (boulangers-pâtisseries, etc...).

Il nous reste à comparer deux phénomènes de mobilité. La mobilité inter-entreprises des salariés d'une part, et la rotation des licences dans l'artisanat.

Comme nous l'avons signalé auparavant, l'instabilité de la main d'oeuvre est un des phénomènes les plus graves du secteur taxi. Or, cette instabilité, ce coefficient de mobilité inter-entreprises a tendance à s'accroître.

Les entrants dans le métier ont toujours espoir de trouver mieux ailleurs, tant au niveau de leur statut, qu'au niveau de leur revenu. Ils vont d'entreprises en entreprises et comme la mobilité est de plus en plus généralisée, ils n'ont pas de mal à trouver un nouvel employeur.

Il faut dire aussi que les conditions de travail de plus en plus difficiles et le nombre croissant des accidents sont souvent des causes de départ d'une entreprise vers une autre.

Peut-on alors supposer que la seule solution à cette mobilité et à une stabilisation dans le métier soit l'accès au statut d'artisan ? Nous ne le pensons pas, car comme nous l'avons vu précédemment, la vitesse de rotation des "autorisations" entre les artisans a une nette tendance à augmenter. Le vendeur est de plus en plus jeune et détient son autorisation depuis une durée de plus en plus courte.

Cette tendance qui émerge à travers les données que nous avons examinées pour les dossiers 80 et qui portent sur les vendeurs sur les générations précédentes d'artisans, tend à s'aggraver dans la période présente. En effet, la commission des transferts a de plus en plus à examiner des dossiers de vendeurs présentés par des artisans qui ayant moins de 5 ans d'artisanat demandent des dérogations pour des raisons de santé ou autres.

Par ailleurs, la réduction de la période de salariat obligatoire à six mois (1985) a eu comme effet immédiat un afflux de l'offre et donc une augmentation de la valeur de cession des autorisations. Beaucoup de chauffeurs qui ont acquis leur licence il y a trois ou quatre ans et qui ont difficilement payé leurs crédits, et par ailleurs constaté la difficulté et la rentabilité relativement faible de l'activité taxi, tendent à se débarrasser de leur autorisation en réalisant un bénéfice non négligeable (multiplication par deux de la valeur marché de l'autorisation en deux ans).

La transaction faite, ils pourront réinvestir leur capital dans un autre secteur, ou alors attendre une période assez courte pour se faire embaucher (dès qu'ils auront retrouvé la santé) comme salarié, ou devenir coopérateur.

Donc la solution de l'artisanalisation à outrance ne nous paraît pas pendant la période actuelle porteuse de stabilité ni de meilleure qualification.

Cette présentation de la population des chauffeurs de taxi a, nous l'espérons, apporté au lecteur une connaissance plus large sur ce métier. Mais cette connaissance reste superficielle et abstraite dans la mesure où elle ne nous permet pas d'approcher les motivations d'entrée, les processus concrets d'insertion, les pratiques quotidiennes, ainsi que les représentations des chauffeurs par rapport aux autres acteurs sociaux, tout ceci dans une évolution dans le temps.

Nous allons donc tenter maintenant de saisir ces pratiques et ces représentations au quotidien dans leur évolution dans le temps, et ceci à partir des récits de pratiques, de quatre cohortes de taille inégales de chauffeurs que nous avons

rencontrés au cours d'entretiens qui ont duré de une demi-heure à deux heures.

Comme nous l'avons mentionné lors de notre introduction, nous avons pour mieux comprendre l'évolution de la profession élargi notre population de base (entrants 74 - entrants 80) à une population aval (entrants avant 67) et à une population amont (entrants après 80).

III.4. RECITS DE PRATIQUE ET REPRESENTATIONS

Afin de mieux comprendre la réalité quotidienne de la profession, et son évolution, nous avons donc choisi de recueillir des récits de pratiques et les représentations de 60 chauffeurs entrés à des moments différents dans la profession.

- Cohorte A - Entrants 50/60
- Cohorte B - Entrants 74
- Cohorte C - Entrants 80
- Cohorte D - Entrants après 80.

Chacune de ses cohortes est présentée dans un tableau qui donne les principales caractéristiques des chauffeurs interrogés. Chacun des chauffeurs ayant un sigle qui permet au lecteur des extraits de récits de pratiques de l'identifier, de savoir "qui parle".

A travers ces récits de pratiques et de représentations, nous avons tenté de saisir :

- 1) L'entrée dans la profession : situation antérieure et motivations d'entrée. Formation. Examen.
- 2) L'itinéraire : mobilité interentreprise des NTA. L'installation à son compte. L'entrée dans l'actionariat.
- 3) La pratique quotidienne du métier. Horaires. Clientèle. Revenus, etc... Problèmes vie professionnelle/vie familiale.
- 4) L'image de la profession et des professionnels.

La comparaison de ces différents éléments pour les différentes cohortes nous permettant mieux de connaître l'évolution des pratiques et des représentations à travers le temps.

COHORTE A

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
A1	Représentant de commerce industrie textile	1963 38 ans	1 seul - G7 Salarié au % du compteur	-
A2	Comptable à la compagnie Générale Transatlantique	1961 24 ans	1 seul - petite entre- prise 1 an salarié au % du compteur	1962 25 ans
A3	Petits boulots Service militaire en Algérie	1960 22 ans	2 petites entreprises 63-70 Cotax 70-77 % du compteur G7	1977 39 ans
A4	Plombier salarié Appelé en 1960	1962 29 ans	Salarié au pourcentage du compteur G7	1979 46 ans
A5	OS chez Renault	1955 35 ans	Salarié au compteur dans une cie - 2 ans	1957 37 ans
A6	16 ans entrée à la G7 comme aide-mécanicien voiture	1951 18 ans	Salarié au % compteur 2 ans à la G7	1953 20 ans 1/2
A7	Petit commerçant boutique chaussures	1967 29 ans	Salarié au compteur petit loueur 1 an Salarié act. GAT (68-77)	1977 39 ans
A8	Après S.M. (Algérie) Ouvrier-fraiseur dans usine mécanique	1966 29 ans	Aucun - Accès direct à l'artisanat	1966 29 ans
A9	Chauffeur-livreur salarié	1958 23 ans	Accès direct à l'artisanat	1958 23 ans
A10	Vendeur voitures d'occasion dans un garage (salarié)	1958 28 ans	Salarié au % du compteur chez "Catherine"	1963 33 ans

ENTREE DANS LA PROFESSION - ANNEES 50/67

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille actuelle	Statuts actuels (1985)	Remarques
-	Française	Veuf Sans enfants	Salarié au 1 ^{er} du compteur G7	
Prêt famille + voiture personnelle homologuée taxi	Française	Marié 2 enfants 18-20 ans	Artisan	
Plaque gratuite Voiture personnelle	Française	Marié 2 enfants 16 et 20 ans	Artisan	Equipé radio
Plaque gratuite Voiture (prêt famille)	Française	Marié 2 enfants adultes 25 et 28 ans	Artisan	
Prêt sans intérêt du patron de sa femme (mandataire aux Halles)	Française	Marié 3 enfants adultes	Artisan	Sorti en 86 Retraite 66 ans
Economies personnelles (sur salaire au compteur 2 ans)	Origine : Algérien Kabyle Française	Marié 4 enfants de 30 à 23 ans (+ de 16)	Artisan	
Achat d'autorisation Emprunt bancaire + vente action - voiture récupérée à la GAT	Française	Marié sans enfant	Artisan	
Achat autorisation Prêt bancaire - Achat voiture (prêt famille)	Française	Marié, sans enfant, femme salarisée taxi	Salarié au 1 ^{er} depuis 1978 chez un loueur	Contre mobilité volontaire, travaille 6 mois par an
Prêt des beaux- parents (commerçants)	Française	Marié 2 enfants 23 et 25 ans	Artisan	
Emprunt bancaire pour voiture + économies personnelles	Française	Marié - 1 enfant 35 ans	Artisan	

LA COHORTE A

Elle est constituée par 10 chauffeurs entrés dans la profession entre les années 50 et le milieu des années 60 (jusqu'en 67).

Les récits de pratiques et les itinéraires ont été recueillis auprès de 10 chauffeurs encore en activité en 85, que nous avons rencontrés lors de la préenquête et auprès desquels nous avons obtenu un rendez-vous pour un entretien plus complet.

Les caractéristiques principales de ces chauffeurs sont présentées dans le tableau de la page précédente. Chaque chauffeur a un sigle qui permet d'identifier "celui qui parle" dans les extraits d'entretiens que nous présentons dans ce chapitre.

Avant de présenter ces récits de pratique, et les représentations de la cohorte A, nous voudrions rappeler brièvement le contexte économique de la profession dans cette période :

La période qui va des années 50 au milieu des années 60 est une période favorable pour la profession.

En effet, l'époque n'est pas encore à la motorisation privée intensive et la demande est forte, alors que parallèlement la circulation est relativement fluide dans les rues de Paris. Ces différents éléments permettent aux chauffeurs d'effectuer journallement une trentaine de courses en travaillant 8 à 9 heures.

Sur le plan des structures d'activité et des rapports sociaux de production, les choses sont claires :

La majorité des salariés est employée par des Grandes Compagnies dont la plus importante, la G7, regroupe 2000 salariés. La SLOTA, la COTAX, la Compagnie Catherine regroupent aussi plusieurs centaines de salariés. Les salariés au pourcentage du compteur ont des revenus corrects. Dans les années 50, le revenu d'un taxi parisien salarié représente le triple du revenu d'un mécanicien, et ce revenu est obtenu avec moins d'heures de travail qu'actuellement. Dans les années 80, ce revenu est à peine égal à celui du même mécanicien, pour 60 heures de travail.

A côté des salariés des grandes compagnies, il existe aussi des salariés de petites entreprises familiales regroupant 2 à 4 autorisations dont le créateur exerce les doubles fonctions de chef d'entreprise et de chauffeur.

Les artisans eux n'ont pas l'obligation d'effectuer une période salariale préalable à l'entrée dans l'artisanat ; cette entrée peut être directe, la mise de fonds nécessaire est relativement basse, et même quand l'entrée dans l'artisanat n'est pas directe, l'installation se fait facilement et assez rapidement à partir des surplus dégagés lors de la période de salariat.

L'insertion dans la profession se fait par la réussite à un examen unique réputé difficile.

Cette période favorable va se terminer à la fin des années 60 où :

Les revenus des salariés et des artisans tendent à diminuer sous la double influence de l'augmentation de la motorisation et donc de la circulation (20 courses par jour environ) et du blocage des tarifs.

Une série de mesures prises en 67 réglemente l'accès à l'artisanat. A cette date, l'exercice de cinq ans de salariat préalable sont nécessaires. Cette mesure n'est évidemment pas sans rapport avec la dégradation des conditions salariales et la volonté d'accès direct à l'artisanat.

La création d'entreprise. Elle suppose à partir de cette date la possession d'au moins six autorisations (tentative d'éliminer les chauffeurs qui créent leur entreprise avec 2-3 chauffeurs).

C'est aussi dans la fin de cette période que l'on assiste au début du désengagement des capitaux par la vente d'actions aux salariés (Compagnie Catherine - GAT) et où certains employeurs instaurent le régime du forfait*.

I - L'ENTREE DANS LA PROFESSION

1) Les motivations : l'indépendance - l'absence de hiérarchie - l'autonomie

"Si je suis entré dans cette profession, c'est que j'en avais marre de dépendre d'un patron, j'avais pourtant une bonne place, j'étais comptable, j'ai fait le plus gros chèque de ma vie 1 milliard d'anciens francs pour "le France" mais moi je cherchais l'indépendance."

A2, entré en 61.

"J'ai décidé d'entrer dans la profession juste après mon service, avant j'avais fait des petits boulots, rien de sérieux, ce qui me plaisait dans le taxi : la voiture, l'indépendance, tout ça pour un jeune gars, c'est attirant."

A3, entré en 60.

* Voir lexique.

"J'étais à l'usine avant comme OS à la chaîne, je supportais mal la hiérarchie, les contremaîtres, la chaîne, les 3 x 8, je recherchais l'indépendance et en plus j'avais la possibilité de m'installer tout de suite."

A5, entré en 55.

"Moi, c'est pratiquement mon premier métier, depuis l'âge de 16 ans j'étais aide-mécanicien au garage à la G7, quand je voyais les chauffeurs qui rentraient leur voiture, je discutais avec eux, ils avaient l'air contents, ils gagnaient bien leur vie, puis ils avaient toute leur liberté, pas de patrons sur le dos, à 18 ans, j'ai passé mon permis taxi."

A6, entré en 51.

"Moi, j'avais une petite boutique de chaussures en banlieue, j'ai été cambriolé plusieurs fois, puis il y avait des problèmes de stock, tout ça j'en ai eu assez. Si je suis entré dans le taxi, c'était pour être libre, pour avoir le fond de commerce, mais sans stock. En fait, je suis entré en 67, j'ai dû faire cinq ans de salariat. Mais j'étais quand même libre."

A7, entré en 67.

"Avant de faire mon service en Algérie, je travaillais comme fraiseur-outilleur en usine. Au retour d'Algérie, j'y suis retourné, mais ça me rendait malade la hiérarchie, j'en avais soupé ; l'enfermement, les horaires, je voulais être libre. Mon beau-frère qui était taxi m'a conseillé et en plus je suis devenu directement artisan."

A8, entré en 66.

"Moi, avant j'étais chauffeur-livreur. J'avais l'habitude de la conduite, mais c'était pas marrant, on avait un programme de livraison et on se faisait engueuler par tout le monde : le patron, le client et les autres automobilistes. Alors, j'ai décidé de faire le taxi. Au moins, là, j'avais une

liberté d'horaires et si je voulais pas travailler, je travaillais pas. J'étais libre et indépendant."

A9, entré en 58.

"Moi, j'étais vendeur de voitures d'occasion dans un garage. J'étais salarié, je vendais ou je vendais pas c'était pareil. J'en ai eu assez. Je voulais être libre, indépendant, je suis entré dans le taxi comme salarié."

A10, entré en 58.

Raisons de santé

"Moi, si je suis entré dans le taxi, c'est qu'avant j'étais plombier, j'aimais bien mon métier. J'ai dû partir en Algérie, ça ne m'a pas réussi, j'ai été esquinaté surtout les jambes. Je ne pouvais plus rester debout longtemps, ni grimper à l'échelle. Alors le taxi, on est assis, ça allait et puis c'était un bon métier à l'époque."

A4, entré en 62.

Perte d'emploi

"J'ai été représentant dans l'industrie textile, la crise est venue, l'usine a fermé, et je me suis mis à la recherche d'un emploi. J'avais l'habitude de la voiture, je voulais être indépendant. J'ai choisi le taxi."

A1, entré en 63.

2) Formation - Examen

"L'examen était très dur à l'époque. C'était pas comme maintenant. D'abord vous passiez une épreuve qui vous donnait "un droit de conduite", mais c'était pas de la tarte, on essayait de vous piéger tout le temps. Bon, une fois ce "droit de conduite" acquis, vous aviez le droit de suivre une formation dans une école pour la plupart du temps gratuite, mais les cours étaient durs. Deux jours par semaine pendant trois mois, il n'était pas question de travailler dans le taxi pendant cette période. En dehors des cours, il y avait le travail personnel. Il fallait apprendre les rues et les itinéraires, tout ça. Et après, encore une sélection qui jugeait si vous étiez apte à passer l'examen. Et après c'était l'examen proprement dit, et là ils ne vous loupèrent pas. Mon beau-frère, lui, avant d'être taxi, il était chauffeur-livreur dans la confiserie, il connaissait Paris comme sa poche et pourtant il a mis un an pour l'avoir, son permis."

A5, entré en 55.

II - ITINERAIRE

1. SALARIAT ET MOBILITE INTERENTREPRISE

"Quand je suis entré à la G7, tout le monde était au compteur, maintenant ça fait vingt-trois ans que j'y suis, mais je me suis battu pour rester au compteur. On est encore une quarantaine, presque tous des vieux. Quand on partira, tout sera en location. Moi, à trente-huit ans, j'avais été salarié toute ma vie, j'ai pas voulu ni la location, ni l'artisanat et je suis resté rien que pour les emmerder."

A1, entré en 63

61 ans en 86.

"Moi, j'étais rentré dans le taxi pour l'indépendance alors je voulais devenir artisan. Je suis resté juste un an salarié au compteur chez un petit loueur, c'était sympa, mais il fallait ramener la voiture."

A2, entré en 61
49 ans en 86.

"J'ai d'abord travaillé dans des petites boites, puis je suis entré à la COTAX, une grosse boite qui n'existe plus. Ils ont mis tous leurs capitaux dans le radio-taxi, j'ai eu des problèmes avec eux, j'étais représentant CGT au CE. En 68, j'ai fait grève, j'ai quitté la COTAX en 70 pour la G7. Au début, ça allait, j'étais salarié au compteur comme au début dans les autres boites, puis ils ont introduit le forfait. Au début ça allait, puis ça a beaucoup augmenté, alors quand ils ont commencé avec la location, j'ai fichu le camp."

A3, entré en 1960
48 ans en 86.

"Moi, ça fait vingt-quatre ans que je suis dans le métier, et je suis resté dix-sept ans salarié au compteur, puis forfaitaire, mais après je suis retourné au compteur quand ils ont introduit la location. Puis, ça devenait tellement tendu, ils voulaient que je quitte le pourcentage pour la location, heureusement que j'ai touché mon autorisation gratuite."

A4, entré en 62
54 ans en 86.

"Moi, je ne suis pas resté longtemps salarié. Deux ans dans une compagnie, puis je me suis installé."

A5, entré en 55
65 ans en 86.

"J'ai raté l'installation directe d'un mois, j'ai passé mon examen en décembre 67, ils venaient de voter les cinq ans de salariat obligatoire. J'avais loupé le coche. J'ai été un

an salarié chez un petit loueur, en banlieue, au pourcentage. C'était sympa, j'ai gardé de bons contacts avec eux, l'inconvénient, ramener la voiture tous les jours, puis je suis entré comme salarié actionnaire à la GAT. J'ai acheté une action, j'étais libre c'était pas trop mal. Mais je suis parti à un moment donné. Les comptes n'étaient pas très nets, maintenant c'est arrangé."

A7, entré en 67

47 ans en 86.

2. ACCES A L'ARTISANAT : MOTIVATIONS-MOYENS D'INSTALLATION

Accès direct

On notera que deux chauffeurs ont eu un accès direct à l'artisanat pendant cette période, dont un reviendra au salariat, pour des raisons personnelles.

"Pour moi, entrer dans le taxi, c'était devenir totalement indépendant. Donc en 1958 je suis entré directement dans l'artisanat, j'ai eu prêt bancaire pour l'autorisation, mais c'était pas beaucoup, j'ai eu vite fait de le rembourser. Pour la voiture, c'est ma belle-famille qui m'a prêté sans intérêt, ça aussi ça a été vite remboursé. Il faut dire qu'à l'époque, on gagnait bien sa vie. Mais moi, ce qui m'intéressait, c'était de travailler pendant quelques temps et puis de partir dans la maison de campagne pendant quatre mois avec ma femme, parce que ma femme, elle aussi a quitté son emploi pour devenir taxi. En tant qu'artisan, c'est pas possible de travailler que huit mois, à cause des impôts. Quand j'arrêtais, j'allais à la Préfecture pour demander un certificat de démarquage pendant quatre mois, et avec ce certificat, quand j'allais voir l'inspecteur des impôts qui m'avait calculé mon forfait, et je lui expliquait. Ça a marché pendant deux ans, puis la troisième année ça n'allait plus,

j'ai tout vendu. Et je me suis mis salarié au compteur chez un loueur et on s'arrange comme ça. Pendant six mois de l'année on vit à la campagne avec ma femme, et les autres six mois on fait le taxi tous les deux. Elle était employée de banque avant. Quand j'ai vendu, j'ai placé mon argent. Comme ça, on est tranquille et libre."

A8, 49 ans en 86.

"Moi, dès le début, je suis devenu artisan. J'avais mes beaux-parents qui m'ont avancé l'argent. Je venais de me marier, c'étaient des commerçants. J'ai vite remboursé ; en deux ans, j'avais plus de dettes."

A9, 52 ans en 86.

Entrée dans l'artisanat après un ou deux ans de salariat

"Je suis resté un an salarié chez un petit loueur. J'étais au pourcentage du compteur, c'était pas mal. Mais n'importe comment, j'avais quitté mon emploi pour être tout à fait indépendant, alors j'ai acheté une licence à quelqu'un qui quittait la profession. Il partait à la retraite, j'avais mis de l'argent de côté, j'ai pas emprunté. Pour la voiture, la mienne était neuve, je l'ai faite homologuer et équiper taxi, et j'étais devenu artisan à vingt-cinq ans."

A2, 49 ans en 86.

"Je n'ai passé que deux ans en Compagnie, j'ai pu acheter ma licence grâce au patron de ma femme, elle travaillait aux Halles comme caissiere, il lui a dit 'si votre mari veut s'installer... Il m'a prêté de l'argent sans intérêt, pour la licence et pour la voiture. J'ai eu vite fait de lui rembourser."

A5, 66 ans en 86.

Accès après cinq ans

Entrée avant 67

"Après avoir été salarié au pourcentage chez Catherine, je ne voulais pas entrer dans le système de l'actionnariat. J'ai quitté et j'ai décidé de devenir artisan "plaque bleue pas plaque rouge comme les coopérateurs". Je suis devenu alors vraiment indépendant. J'ai acheté ma licence et la voiture avec d'une part des économies personnelles et d'autre part avec un prêt contracté pour deux millions d'anciens francs. C'était pas grand chose. J'ai fini de rembourser deux ans après."

A10, 56 ans en 86.

Accès à l'artisanat par attribution d'autorisation gratuite incessible (17 ans de salariat préalable)

"En 77, j'ai quitté la G7 et miracle j'ai touché ma plaque jaune intransmissible de la Préfecture après dix-sept ans d'attente. Mais en fait, je n'avais pas fait grand-chose pour les relancer. La voiture, j'en avais une. J'ai simplement eu à la faire homologuer. Ma première année d'artisan... une catastrophe."

A3, 48 ans en 86.

III. PRATIQUE QUOTIDIENNE DU METIER ET EVOLUTIONS

"Moi, je suis entré à la G7 comme salarié au compteur et je resterai salarié au compteur même si je suis le dernier salarié de la G7. Depuis 23 ans que je suis dans le métier, je fais la même chose, les mêmes horaires, j'habite à Saint Ouen, tout à côté du garage. Le matin, je viens chercher la voiture et le soir je la ramène, entre les deux je fais ce que je veux. Je viens la chercher vers 10 heures et je la ramène à 8

heures. Mais en fait je travaille neuf heures et avec les embouteillages du soir, c'est bien suffisant. Neuf heures par jours six jours par semaine, c'est bien assez surtout à mon âge. J'ai une recette de 500 à 600 francs par jour, dont 1/4 pour moi plus les pourboires. Ça me fait 200 francs par jour net, c'est pas le Pérou, mais ça me suffit, j'ai pas beaucoup d'exigences, ma femme est morte, je vis seul. J'aurais pu devenir artisan, toucher une plaque gratuite, mais j'aime mieux être salarié. On est mieux couvert socialement, quand je suis malade je touche une indemnité qui couvre à peu près ma journée de travail, j'ai cinq semaines de congés payés. Eux (les artisans) quand ils sont malades, ils touchent pas beaucoup et en plus il y a 300 à 350 francs de charges à payer qu'ils travaillent ou pas. En vingt-deux ans, ça c'est beaucoup détérioré, moi si je reste là-dedans, c'est que j'y trouve mon compte, mais je suis pas difficile, j'ai à la fois une certaine indépendance dans mon travail, le choix des courses, des horaires, il faut ramener la voiture, mais j'habite tout près, et j'ai une certaine sécurité sociale. Mais quand même, il y a une régression. Avant, en neuf heures de travail, on gagnait nettement plus, on faisait plus de courses par jour, et puis les pourboires étaient meilleurs, les gens étaient plus généreux. En plus de ça, on se fait engueuler par tout le monde : les automobilistes, les clients, les flics, pour eux, les chauffeurs de taxi, c'est moins que rien. La G7, ils nous supportent mais c'est tout juste. Nous on leur rapporte rien ou pas grand chose et en plus on est défendus syndicalement quand il y a un conflit. Les ouvriers au compteur salariés, comme nous, ça ne les intéresse pas. Ce qui les intéresse : les locataires, des esclaves, qui payent 3.900 francs tous les dix jours qu'ils gagnent ou qu'ils gagnent pas. C'est pas pour rien qu'ils partent au bout de six mois, un an, et même avant. Pour ça, le métier a bien changé, il n'y a plus que des locataires, des esclaves, et des artisans."

A1.

"Je suis dans le taxi depuis 24 ans, pendant ces 24 ans, j'ai connu plus de choses et de gens que si j'avais voyagé dans le monde entier, et en plus de ça, c'est les gens qui viennent à vous ce n'est pas vous qui allez aux gens. Et pour ça, c'est pareil que vous soyez salarié ou artisan, c'est la pratique du métier qui veut ça. Je ne regrette pas d'être entré dans ce métier à cause de ça ; mais ça, c'était vrai jusque dans le milieu des années soixante, je veux dire qu'il n'y avait que des avantages, depuis, tout c'est dégradé. Au début, pour rembourser mon prêt à la famille, je travaillais 8-9 heures par jour, puis au bout d'un an, j'avais un rythme de croisière 7-8 heures par jour, une vie familiale bien équilibrée, je partais à dix heures le matin et je rentrais à six heures du soir, et dans la journée, je rencontrais des gens agréables et on circulait bien. Puis, petit à petit, ça c'est dégradé. Les 7 à 8 heures de travail sont devenues 10 heures, sur 6 jours, des fois 7, alors qu'avant je travaillais que 5 jours et maintenant tout ça pour gagner à peine plus que le SMIG. Heureusement que les enfants ont grandi, mais ma femme qui a un boulot "normal" avec des horaires normaux, elle n'est pas contente.

J'ai une fille qui a juste un Bac G, elle a 21 ans, elle travaille depuis un an et demi dans une banque, elle gagne plus que moi, vous croyez pas que j'ai l'air ridicule ? J'en ai vraiment assez, en plus de ça, je suis complètement crevé, je deviens irritable, agressif. J'essaye de trouver autre choses, mais à mon âge, et avec la crise, c'est pas évident.

L'indépendance, l'indépendance, ça compte plus quand il faut faire au minimum dix heures par jour pour un salaire de misère, c'est plus de l'indépendance, c'est de l'auto-exploitation."

A2, 49 ans en 86.

"Je suis entré à la 67 rue Desaix à l'époque du Baron Lafitte. J'étais pas chauffeur de taxi, je m'occupais de la réparation des voitures, j'avais seize ans. Puis, j'ai passé

mon CAP Taxi, c'était dur, très dur, à l'époque. J'ai commencé au compteur, il n'y avait que ça d'ailleurs, le compteur, mais je gagnais bien ma vie. Au bout d'un an et demi, j'ai acheté ma voiture, ma plaque et tout, je suis artisan, travailleur artisan.

A l'époque, il n'y avait pas de période de salariat obligatoire pour devenir artisan. A vingt ans et six mois, j'étais artisan. Dans les années 50, et même au début des années 60, on gagnait bien sa vie, en travaillant 6 à 8 heures par jour. Je vais vous donner un exemple, vous comprendrez mieux : en 58-59, je me faisais 10.000 francs anciens par jour et une 203 Peugeot neuve coûtait 250.000 francs. Il fallait travailler 25 jours pour pouvoir se payer une voiture.

Actuellement, je me fais au grand maximum 700 F en travaillant onze heures par jour, regardez le prix des voitures équivalant à une 203, une Renault par exemple, et vous verrez combien de jours il faut travailler pour la payer.

Pour moi, un client c'est un client. Mon boulot c'est de le conduire le plus vite possible d'un point à l'autre.

En 1978, je me rappelle avoir conduit à un quart d'heure d'intervalle un Ministre de Giscard, Bonnin, on a discuté, on a parlé de la Kabylie, puis il m'a dit qu'il était atteint d'un cancer, et qu'il n'en avait plus pour longtemps, deux mois après il était mort, et quand il est descendu, j'ai chargé un mendiant avec des béquilles que j'ai conduit dans le quartier des Champs Elysées, où il avait son coin. Ministre - mendiant, pour moi c'est la même chose, c'est des clients et mon boulot c'est de les transporter."

A6, 52 ans en 86.

"J'ai travaillé à la COTAX jusqu'en 60. J'étais chauffeur salarié au compteur, mais malgré les 20 % d'augmentation de tarif qu'on a obtenus après la grève de 68, ça s'est dégradé. J'ai quitté la COTAX pour la 67, comme salarié au compteur en 70, puis j'ai quitté parce que ils ont généralisé la location, et ça c'est l'esclavage. Quand j'étais salarié, ça jusqu'en

77, je faisais mes dix heures comme tout le monde, peut-être moins au début, 8-9 heures, parce qu'on gagnait plus. J'ai toujours fait le jour, la nuit c'est pas marrant pour la famille. Maintenant, avec la dégradation du métier, pour gagner à peu près ma vie, et rembourser les traites de ma nouvelle voiture, je me suis mis à la radio. Je suis aux Taxis Bleus. C'est une nouvelle boîte. En fait, il y a des capitaux de la COTAX et de Catherine, je crois qu'il y a à peu près 1500 chauffeurs qui travaillent avec eux, presque tous artisans. Moi, j'y suis depuis novembre 85. C'est pas une mauvaise solution, évidemment je paye presque 900 francs par mois, ils me louent l'appareil, ils l'entretiennent, mais ça me permet de gagner du temps vu que je travaille d'une façon intensive 8 heures au lieu de 10 heures par jour, grosso modo, on peut dire que ça rapporte le double de ce que ça coûte donc c'est pas mal.

Plus ça va, moins le taxi est rentable, les tarifs suivent pas et les charges augmentent. La plupart du temps, on roule dans les embouteillages au tarif de l'heure de stationnement, c'est à dire 65 francs. Si on déduit les frais qui courent pendant cetemps là, eh bien il reste 22 francs de l'heure, quand aux petites courses 15-20 francs, c'est plus possible, la prise en charge minimum devrait être de 15 francs.

Au début, quand je suis entré, on gagnait mieux sa vie qu'à l'usine avec plus de liberté, maintenant, c'est le contraire, on gagne la moitié d'un OP, avec plus d'heures."

A3.

IV. IMAGE DE LA PROFESSION DES PROFESSIONNELS ET DE L'EVOLUTION

"Il y a deux phénomènes qui ont foutu en l'air la profession au début des années 70.

Pour les artisans, l'instauration d'un certain nombre de cotisations obligatoires, la retraite, tout ça, ce qui augmente notablement les charges 360 francs par jour et diminue nos revenus.

Au cours des années 60, il y a eu le rachat de la G7, c'était plus le même esprit.

La généralisation du forfait puis de la location ajoutée à la restriction de la rentabilité des taxis a complètement dégagé les entreprises de leurs responsabilités envers les chauffeurs, et ne les entraîne pas à essayer d'améliorer la situation, eux ils s'en foutent que le taxi gagne 300 ou 600 francs par jour, il leur versera de toutes façons 300 à 400 francs de location.

Tout est foutu dans cette profession. Il y a de moins en moins de vrais professionnels tant au niveau de l'entreprise que des chauffeurs et par rapport au client, un service de plus en plus dégueulasse."

A6.

"Le métier ne va pas bien, depuis qu'ils ont introduit la location, c'est devenu l'esclavage, les gens font beaucoup d'heures pour pas grand chose. Avant, on avait pas l'image qu'on a actuellement de la profession, maintenant, la profession est mal considérée par tout le monde : les clients, les flics, les automobilistes. Il faut dire que ça c'est drôlement détérioré au niveau du recrutement, ils prennent n'importe qui pourvu qu'il paye un million et plus de location par mois.

Alors l'autre, pour s'en sortir, il arnaque le client et ça le client s'en aperçoit et c'est toute la profession qui écope.

En plus, ils conduisent n'importe comment, alors ça c'est pas terrible pour l'image de marque.

N'importe comment, dans notre profession, c'est comme partout, il n'y a plus de solidarité, chacun pour soi et Dieu pour tous. Il faut dire que le type qui a 500 francs par jour à

sortir entre la location, le carburant, il n'a pas le temps de s'arrêter quand vous avez un problème."

A3.

"Ces dernières années, il y a au moins 100.000 chauffeurs qui sont entrés dans la profession, je ne mens pas 100.000. Mais évidemment, ils ne sont pas restés, puisqu'il y a toujours 14.300 chauffeurs en Région Parisienne, et ça depuis 67, les 3/4 de ceux qui restent ce sont des étrangers, parce qu'ils sont au chômage, et qu'ils trouvent rien d'autre. Ils s'en tirent très mal, surtout les locataires, ils gagnent très peu pour beaucoup d'heures de travail, en plus, ils sont à peine formés que les voilà lancés dans Paris, c'est pas drôle pour les clients mais c'est pas drôle pour eux non plus."

A2.

"Maintenant, le taxi ça devient le refuge de tous les médiocres, de tout ceux qui ne peuvent rien faire d'autre, des crève-misère ou alors des arnaqueurs."

A4.

"Il y a de plus en plus d'étrangers dans le métier, c'est normal, il faut tellement travailler qu'on ne peut plus avoir de vie de famille, et eux comme ils ne sont pas là depuis longtemps, ils n'ont pas encore leurs familles. Lorsque j'ai mis une petite annonce au Syndicat pour vendre ma licence, il n'y a eu que des candidats étrangers, finalement je l'ai vendue à un "jaune", 110.000 francs, pour lui, c'était une amélioration par rapport à la location."

A5 (sorti en 86)

65 ans.

"Maintenant, ça défile, tout le temps des nouveaux, ce qui fait ça, c'est les Grosses Compagnies et quelques loueurs, ils mettent d'office les gars à la location. Des sommes abhorrantes à payer dès le départ, ça les décourage d'office. C'est pas

normal, le jeune qui débute là dedans c'est comme tous les métiers, ça s'apprend, ils gagnent pas beaucoup au départ alors qu'ils doivent payer plus d'un million par mois plus le carburant et la franchise en cas d'accident.

Je ne comprends pas que personne ne dise rien, et en plus ils sont (les locataires) imposés au forfait en fonction de ce qu'ils payent au patron. Alors ils font comme on dit dans le métier la défoncé. Ils défoncent les plaques, ils font des heures, des heures (13-14-15) et si ils se font attraper, c'est le drame."

A10, 56 ans en 86.

Comme le lecteur a pu le constater, nous avons au cours des pages précédentes "laissé la parole" aux chauffeurs.

Nous allons maintenant essayer d'analyser leurs discours et tenter de tirer des conclusions sur cette cohorte tant au niveau de ses pratiques que de ses représentations, et ceci dans leur évolution.

I - L'ENTREE DANS LA PROFESSION

1) Motivations

On voit que la majorité des membres de cette cohorte sont entrés dans la profession, soit directement, soit après avoir quitté un emploi, essentiellement pour les avantages d'indépendance, d'absence de hiérarchie et d'autonomie dans le travail que présentent la profession. Un seul a été victime d'un licenciement d'un secteur en difficulté, le textile (A1 en 63).

Il est à noter que le recrutement dans le taxi et en particulier le secteur d'activité d'origine des chômeurs qui

entrent dans la profession est un bon indicateur de la situation économique des différents secteurs d'industrie. En effet, la crise du textile, en 63, correspond à la crise du bâtiment dans les années 70-80 et à la crise de certains secteurs industriels dans ces mêmes années.

Le cas de la reconversion pour des raisons de santé est aussi fréquent comme nous le verrons dans les cohortes suivantes : laveur de vitres atteint de rhumatismes, poseur de moquette atteint d'une maladie respiratoire, etc...

Malgré la pénibilité physique et psychique du travail, (essentiellement dans les dernières décennies), le taxi peut constituer un refuge pour certaines personnes atteints des maladies liées à leurs anciennes activités professionnels.

2) Formation - Examen

Ces souvenirs, lointains pour la plupart des chauffeurs de cette cohorte, ne sont pas spontanément évoqués par la plupart. Il apparaît toutefois d'après les dires du chauffeur A5, et d'après d'autres personnes interrogées, que l'examen unique qui a été remplacé en 74 par 2 examens successifs était nettement plus sélectif.

Par ailleurs, la formation était plus intensive, et l'apprentissage ne se faisait pas aux frais du client.

II. ITINERAIRES

On notera que cette cohorte est dans sa grande majorité passée très vite à l'artisanat, et que, par ailleurs, les périodes de salariat sont marquées par une faible mobilité

interentreprises et une stabilité de statut (salarial au pourcentage du compteur).

On remarquera aussi que les salariés qui ont connu une période assez longue de salariat, en particulier ceux qui sont devenus artisans après attribution d'une autorisation gratuite (17 ans) tendent à quitter leur employeur dès que s'instaure les nouveaux régimes des Non Titulaires d'Autorisation (forfait, location).

Par ailleurs, si cette époque est marquée par la possibilité d'entrée directe dans l'artisanat, il faut voir que dans la dernière période le statut "d'artisan" n'est plus garant de stabilité puisque certains d'entre eux cherchent à sortir de la profession (A2) à cause des conditions de travail de plus en plus défavorables, mais ne le font pas en raison de la crise économique.

Pour les plus âgés, qui ont connu une période faste, ils finissent leur temps mais "ne recommenceraient pas".

III. PRATIQUES QUOTIDIENNES DU METIER ET EVOLUTION

Sont évoqués ici les conditions de travail, conditions de circulation, horaires, statuts, revenus et leur évolution. Or, il apparaît très nettement à travers le discours de ces différents chauffeurs que ces conditions se sont nettement détériorées. L'augmentation de la circulation automobile diminue le nombre de courses possibles et entraîne une augmentation des heures effectives de travail, passage de 6-8 heures à 10 heures.

Cette augmentation des heures de travail effectives et évidemment de la fatigue physique et psychique sont dues aussi à la diminution de la rentabilité de l'heure de travail (croissance des charges, et blocage relatif des tarifs) pour

les artisans comme pour les salariés (diminution du nombre moyen des courses) et pour les locataires (à noter qu'aucun des chauffeurs de cette cohorte n'a accepté ce statut) à un fort coût du droit à l'exercice de la profession (montant de la location).

On peut noter aussi l'influence néfaste qu'a cette augmentation des horaires effectifs sur la compatibilité entre vie professionnelle et vie familiale (A2).

IV. IMAGE DE LA PROFESSION ET DE SON EVOLUTION

Autant l'image de la profession semble positive à l'entrée qu'il s'agisse d'un premier emploi (A6) ou d'une reconversion (A2) autant elle apparaît comme dégradée actuellement.

Cette dégradation se retrouve tant dans l'évolution des pratiques personnelles (diminution de la rentabilité et augmentation des heures de travail effectives), que dans les pratiques des autres ceux qui sont entrés récemment et en particulier les locataires "obligés pour survivre de défoncer les plaques.

Si l'on passe des pratiques aux représentations tout en gardant en mémoire que les deux sont intimement liées dans l'expression des chauffeurs, on a une image très négative du "métier" actuel et des professionnels.

- Peu de vrais professionnels tant au niveau des entreprises "dégageant leur responsabilité envers les chauffeurs" que des chauffeurs (A6).

- Plus de solidarité, plus d'esprit de métier chacun pour son soi parce qu'il faut gagner un minimum et travailler beaucoup.

- Le taxi refuge de tous les médiocres, les crève-misères, les arnaqueurs.

- "Il y a de plus en plus d'étrangers dans le métier".

Les principaux facteurs de cette dégradation : le recrutement, le système de location, la faible rentabilité du métier.

Cette image négative est d'autant plus fortement ressentie qu'elle entraîne une hostilité générale des autres (clients, police, automobilistes) envers tous les chauffeurs de taxi : les bons (eux) et les autres qui ne sont pas bons. Cette assimilation leur paraît préjudiciable à leur propre image de marque.

Il faut noter (tout du moins pour cette génération) que le constat du nombre croissant d'étrangers dans la population des chauffeurs, qui pourrait apparaître comme une attitude raciste, est toujours accompagné par une explication qui ne met pas en cause directement l'étranger lui-même mais le système professionnel et à la limite le système social dans son ensemble.

"Les 3/4 des chauffeurs qui restent sont des étrangers (système social) parce qu'ils sont au chômage et ne trouvent rien d'autres. Ils sont en plus à peine formés (système professionnel)".

"Il y a de plus en plus d'étrangers dans le métier, c'est normal, il faut tellement travailler qu'on ne peut avoir de vie de famille, eux, leurs familles, elles ne sont pas là".

L'assimilation du statut d'étranger et de locataire, qui est réelle dans les faits en particulier au niveau des grandes compagnies renforce cette image négative des étrangers qui,

faute d'autre chose, sont obligés d'accepter des conditions de travail insupportables. Dans une certaine mesure, cette image de l'étranger est très proche de celle des "jaunes" briseurs de grèves.

COHORTE B

La cohorte B est constituée par des chauffeurs entrés dans la profession entre 74 et 75 et dont nous avons donné les caractéristiques globales dans la partie III.2. de ce chapitre. Nous ne rappellerons donc pas ici ces caractéristiques.

En ce qui concerne les caractéristiques de la population rencontrée, nous renvoyons le lecteur au tableau ci-contre.

Quant au contexte de la période, nous l'avons déjà longuement évoqué dans le chapitre I donc nous ne le rappellerons que très brièvement ici.

Cette période est marquée par la faible rentabilité du secteur taxi, la poursuite du désengagement des capitaux amorcée dans les années 68-70, le retrait des grandes compagnies.

Sur le plan réglementaire, les Ordonnances de 73 permettent les transferts intercatégoriels qui auront pour effet essentiel la multiplication des petits loueurs.

L'accès à la profession est facilité par l'institution du Certificat Provisoire suivi d'une période de six mois de pratique et de formation, et du passage du Certificat Définitif. Quant au temps de salariat obligatoire, avant l'accès à l'artisanat, il est réduit de 5 à 2 ans en 73.

COHORTE B

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
B1	Employé de bureau six mois avant S.M.	1974 20 ans	2 1 petit loueur % entre CP et CD 2 loue l'autorisation + achat voiture	1976 21 ans
B2	Conducteur de machine (brochure livre) en atelier (OP) 7 ans	1974 27 ans	2 1 salarié au % 3 ans 2 salarié actionnaire petite entreprise un an	1983 36 ans
B3	Plusieurs métiers. Le dernier : ouvrier soudeur usine (1 an)	1974 27 ans	4 employeurs toujours en location	-
B4	Chauffeur livreur Boucherie	1974 27 ans	4 employeurs au % 1 actuel Taxicop salarié actionnaire	-
B5	Ouvrier du bâtiment Carreleur Contremaître en 74	1975 40 ans	2 Dans une Cie forfaitaire (2 mois) Petite Cie salarié au %	-
B6	Ouvrier du bâtiment depuis 1968 Manoeuvre puis OP en 70 boiseur	1974 26 ans	3 petites entreprises au % du compteur 1 (7 ans actionnaire) 1 salarié au %	-
B7	Chauffeur livreur	1974 30 ans	7 sociétés de 74 à 81 salarié au % du compteur	1981 37 ans
B8	Depuis 1970, technicien après-vente salarié machines imprimerie	1974 28 ans	3 loueurs au % compteur 75 à 80 actionnaire à Gescop 80-85 locataire G7	-
B9	Ouvrier manoeuvre en usine	1975 25 ans	1975/80 5 boites salarié au % du compteur	1980 30 ans
B10	Décorateur d'intérieur T.I.	1975	Même petite entreprise salarié actionnaire depuis 1975	-

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille	Situation actuelle (85)	Remarques
Avait déjà une voiture équipée. Achat de l'autorisation à crédit	Française	Marié sans enfant	Artisan	sorti en 86 pour devenir chauffeur de direction
Autorisation gratuite Voiture personnelle homologuée taxi	Française	Marié 1 enfant	Artisan	
-	Française	Marié sans enfant	Locataire	Est parti un au Canada pour y tenter une insertion socio. professionnelle
Achat de l'action 20.000 F - Prêt familial - Voiture perso. homologuée taxi	Française	Marié 1 enfant (10 ans)	Actionnaire Loc. Gescop	-
-	Française	Marié 3 grands enfants	Salarié au compteur	
-	Portugais	Marié 2 enfants	Salarié au compteur	Cas rare de 7 ans d'actionariat puis retour au compteur
Prêt familial pour autorisation et voiture personnelle	Algérien	Marié sans enfant	Artisan	
-	Français	Marié 1 enfant	Locataire	
Prêt bancaire + familial	Ivoirien	Marié 2 enfants	Artisan (nuit)	En France depuis 1964
Achat de l'action 50.000 à un sortant crédit + voit. homol.	Yougoslave	Marié 2 enfants	Salarié action. petite boîte	En France depuis 10 ans diplôme architecte

COHORTE B (suite)

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
B11	Premier métier garçon de café	1974 32 ans	3 loueurs en six mois entre CP-CD Puis actionnaire janv. 75 Gescop	Actionnaire 1975 33 ans
B12	Dernier métier : vendeur Halles Rungis	1974 36 ans	2 loueurs au 75 actionnariat GAT	Actionnaire 1975 37 ans
B13	Employé puis Commerçant fleuriste	1975 40 ans	Locataire G7 un an Actionnaire Gescop 76	1984 49 ans
B14	Salarié boucherie grande surface licencié	1974 37 ans	3 2 au 1 location	1978 41 ans
B15	Chauffeur livreur	1974 24 ans	2 au 2 actionnaire	1976 26 ans
B16	Technicien réparateur photocopieuse	1975 25 ans	5 patrons en 6 mois au puis location	1977 27 ans
B17	Divers petits métiers Le Dernier : garçon de café	1974 26 ans	9 sociétés au compteur et en location	1977 27 ans
B18	Ouvrier puis patron boulangier (faillite)	1974 51 ans	1 société au	1977 54 ans
B19	Employé commercial	1974 35 ans	1 société forfait puis location	1985 46 ans
B20	Gérant entreprise distribution automatique	1974 45 ans	1 société au (9 ans) toujours au petite soc	

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille (85)	Statut (85)	Remarques
Actionnariat. Economies personnelles Achat d'actions + voiture (prêt bancaire)	Française	Célibataire	Actionnaire locataire Gescop	
Actionnariat Apport personne action Voiture personnelle homologuée	Italienne	Marié sans enfant	Actionnaire locataire Gescop	
Actionnariat (fonds la vente d'un magasin pour l'achat action + voiture) Artisan plaque gratuite	Française	Marié 2 enfants adultes	Artisan	
Artisan : emprunt bancaire pour licence Voiture personnelle homologuée	Française	Divorcé 1 enfant 10 ans à charge	Artisan	
Prêts des beaux- parents / voiture personnelle	Française	Marié 2 enfants	Artisan	
Fonds personnel + prêt bancaire	Française	Célibataire	Artisan	
Plaque gratuite Voiture : prêt famil- le	Française	Marié sans enfant	Artisan	
Prêt bancaire + fonds personnel	Française	Marié 3 enfants	Artisan	
Plaque gratuite voiture d'occasion prêt (mère)	Française	Célibataire	Artisan	
	Française	Marié 1 enfant	Salarié au compteur	

Au niveau de l'environnement socio-économique global, c'est le début de la crise économique et en particulier de la crise pétrolière dont les effets vont être assez évidents sur les coûts de l'activité taxi. Cette période voit le développement du statut de forfaitaire et à partir de 76 de celui de locataire.

Nous allons maintenant nous attacher à travers les récits de pratique à saisir les mêmes processus que pour la cohorte A.

I - L'ENTREE DANS LA PROFESSION

1) Motivations

Recherche de l'indépendance - de l'autonomie

"Avant, j'étais depuis quatre ans dans une boîte de photocopieurs. J'étais technicien après-vente, mais j'étais toujours pris entre le marteau et l'enclume, le patron et le client et le représentant, je me faisais engueuler sans arrêt. J'ai décidé d'arrêter, le taxi pour moi c'était la liberté, on a personne sur le dos, on organise son travail comme on veut."

B16, 36 ans en 86

Artisan.

"J'étais employé commercial, ça consistait à faire l'intermédiaire entre le représentant et la boîte, assurer ses commandes. Ce qui m'a fait sortir de ce circuit, c'était que c'était un travail de gamin, je n'avais aucune responsabilité, en plus je ne supportais pas le directeur, j'ai quitté. Un an et demi au chômage, et comme je ne voulais plus entendre parler de bureau ni de hiérarchie, j'ai pensé au taxi. Un copain qui y était m'en a parlé, et j'ai pensé pourquoi pas,

au moins je n'aurais personne sur le dos."

B20, 47 ans en 86

Artisan.

"Entre 1970 et 1974, j'étais en France depuis 64, j'ai été manoeuvre dans une usine de la région parisienne. C'était dur et mal payé. J'étais considéré plus bas qu'un chien. En 74, j'étais marié depuis deux ans, je suis parti, j'ai donné mon compte. Il fallait que je trouve autre chose. Le taxi parce que j'avais un cousin qui y était, il était plus libre que moi en usine, j'ai donc décidé d'entrer dans le taxi pour être libre, mais je crois que je me suis trompé."

B9, 36 ans en 86

Artisan.

"J'ai toujours été dans le bâtiment. J'ai commencé manoeuvre et quand je suis parti, j'étais contremaître. J'aimais bien mon métier. Mais ça n'allait pas avec le patron, l'ancien qui m'avait connu jeune était parti, le nouveau ne pouvait pas me voir, j'étais syndicaliste alors ça explique des choses. Je n'avançais plus, toujours le même salaire, des engueulades. Je voulais qu'il me licencie mais j'ai pas tenu le coup. Je suis tombé malade, j'ai fait une dépression, j'ai décidé de fiche le camp et à 41 ans que faire. Le taxi, ça me paraissait possible, puis au moins, j'étais libre."

B5, 51 ans en 86

Salarié.

Licenciement

"J'étais salarié garçon boucher dans une grande surface, j'avais toujours eu envie de m'installer comme boucher à mon compte, ma femme ne voulait pas, et il faut être deux pour faire marcher une boucherie. En 74, la société qui dirigeait

la grande surface a changé. La nouvelle société a licencié. Ca a été une année noire ; la même année, le divorce et le licenciement. Heureusement, à deux, l'autre garçon boucher et moi, on s'est accroché, on s'est aidé pour préparer l'examen. Pour moi, c'était pas l'idéal, mais je n'avais pas tellement le choix."

B14, 39 ans en 86
Artisan.

Pénibilité du travail antérieur - raisons de santé du chauffeur ou du conjoint

"Avant, j'étais chauffeur-livreur dans la boucherie, un métier très pénible surtout l'hiver, la viande gelée, les glacières, et en plus le poids des bêtes. J'ai fini par tomber malade, j'avais des rhumatismes, je me suis dit je vais arrêter et voir ce que je peux faire d'autre, j'avais un cousin de ma femme qui était taxi depuis 10 ans, il m'a dit fait donc taxi, c'est moins pénible..."

B4, 39 ans en 86
Coopérateur.

"J'ai commencé comme employé chez un fleuriste, il y a longtemps, puis, petit à petit, on a acheté la boutique avec ma femme, mais au bout de six ans, elle est tombée malade, l'humidité, elle ne supportait pas, elle avait des rhumatismes graves et on a dû vendre en 74. Il fallait que je trouve un autre boulot, j'avais déjà près de 40 ans, et avec la crise pas tellement le choix. J'ai décidé d'entrer dans le taxi."

B13, 51 ans en 86
Artisan.

2) Formation - Examen

"J'ai préparé le Certificat Provisoire, c'était vraiment pas grand chose, vraiment facile. Après, je suis entré dans une petite boîte au pourcentage, là vraiment ils en profitent vous êtes soit disant en formation puisque vous avez pas votre Définitif, alors là ils vous font faire n'importe quoi, en général le bouche-trou, vous remplacez celui-ci, puis celui-là, vous faites les week-ends, la nuit, ça c'est pas marrant. En plus, il faut en passer par là, parce que les loueurs ils siègent à la Commission d'examens et si vous n'avez pas "été sage", ils vous sacquent. Dès que j'ai eu mon certificat définitif, en février, je me suis débîné."

B4, Coopérateur en 86.

"La formation, c'est vraiment bidon, bon, à l'entrée, l'examen provisoire, trois fois rien, simplement la conduite ou presque. Par contre, les six mois entre le provisoire et le définitif, alors vous êtes censé être salarié et formé théoriquement à l'école, et la pratique c'est l'employeur qui doit vous aider.

En fait, c'est de la blague. Vous vous inscrivez à l'école, mais vous êtes tellement crevé que vous n'arrivez pas à aller au cours, et la pratique vous l'apprenez sur le tas et au détriment du client, qui n'est pas toujours content, et nous, ça nous décourage, on gagne pas grand chose dans ces six mois, et les sociétés en profitent plus ou moins. Il y en a qui sont honnêtes, je connais un loueur qui, tous les samedis, prenait les gars les uns après les autres pour leur faire faire les itinéraires qu'on doit connaître, mais la plupart ils s'en foutent, et les types se débrouillent comme ils peuvent, et encore le pire, c'est les étrangers, ils sont lâchés dans Paris, ils connaissent pas la ville et même pas la langue.

C'est pas leur faute, mais c'est une catastrophe pour le client et pour nous aussi."

B16, 36 ans en 86
Artisan.

II - L'ITINERAIRE

1) Salariat et mobilité interentreprises

"A part les six mois au compteur que j'ai fait dans une petite boîte, entre le C.P. et le C.D., le reste du temps j'ai toujours été locataire, au début à la G7 c'était le forfait puis quand ils sont passés à la location c'était vraiment trop cher, je suis parti. J'en avais marre j'ai quitté la France pour le Canada un an, j'ai pas pu m'installer, je suis revenu en 76. Et depuis, j'ai fait quatre boîtes, toujours en location, j'avais pas tellement le choix. Actuellement, je paye 320 francs par jour plus le gaz-oil. Il faut en faire des clients pour arriver à dégager un salaire de 30 francs par heure, il faut faire 800 francs. Artisan, je ne pourrais jamais, je n'ai pas d'argent de côté, et personne pour m'en prêter."

B3, 39 ans en 86.

"D'abord, un petit loueur six mois, puis la G7 en location. Le pire des esclavages, j'y suis resté deux ans, puis je suis entré à la GESCOP. Si la préfecture ne m'avait pas attribué une plaque gratuite en 84, j'y serais encore. C'est une bonne solution."

B13.

"Entre 1975 et 1980, j'ai fait 5 boîtes toutes au pourcentage. Je ne voulais pas entendre parler de la location, alors je cherchais toujours la formule la plus intéressante. Le dernier, c'était un petit loueur à côté de chez moi, j'y

suis resté deux ans, je touchais 30 % de la recette, c'était pas si mal."

B9, Artisan.

"Je suis resté deux ans salarié dans la boîte où je suis actuellement actionnaire. Au départ, j'étais simplement salarié au compteur, je ramenait la voiture tous les soirs, c'est une petite entreprise de 10 personnes. Puis, il y a eu un actionnaire qui est parti, j'ai racheté l'action 50.000 francs et j'ai acheté la voiture de l'entreprise d'occasion à crédit. En principe, c'est le même système que le compteur, contrôle et paiement journalier, en réalité, à la fin du mois, on paye une somme globale qui correspond aux charges sociales, à l'assurance, etc..., 4.800 francs en moyenne par mois."

B10, Actionnaire salarié

"J'ai été six mois au compteur. En six mois, j'ai fait cinq patrons, les patrons ne m'aimaient pas. Comme il fallait deux ans avant d'entrer artisan, je suis devenu locataire dans une boîte moyenne, 250 francs par jour mais les voitures étaient dans un piteux état. Mais au moins j'avais pas de patron."

B16, Artisan.

2) Accès à l'artisanat - Motivations

Moyens d'installation

"Si je suis devenu artisan, c'est pour avoir plus de liberté, surtout au niveau des horaires. Mais ça a été dur et par moments, je me demande si j'ai bien fait. Je commence seulement à finir de payer le crédit que j'ai pris en 80, et il y a encore de l'argent que je dois à la famille. Le

problème que j'ai maintenant : renouveler la voiture et j'arrive pas à faire des économies."

B9, Artisan.

"Si j'avais pas eu de plaque gratuite, j'aurais continué la location à l'Union. Maintenant, j'ai pas eu beaucoup d'investissement. Ma mère ma prêté de l'argent pour l'achat d'une voiture d'occasion. Pour l'instant, je suis un artisan tout neuf (85). Je verrais par la suite."

B19, Artisan.

"L'artisanat, c'est préférable, parce que le chauffeur travaille pour lui-même. Dès le départ, j'avais décidé d'être chauffeur de taxi indépendant. J'ai emprunté pour la licence, j'ai remboursé en deux ans, je l'avais pas payé très cher, 55.000 francs, maintenant ça vaut 180.000 francs. La voiture, c'était la mienne, elle était neuve, maintenant, il va falloir que je la remplace, elle commence à être vieille."

B14, Artisan.

Actionnaires (ne sont pas titulaires d'autorisations, mais d'une action)

"Après avoir été deux ans salarié, je suis devenu actionnaire de la société, l'action était à l'époque à 50.000 francs. Pour la voiture, j'ai racheté à crédit une voiture d'occasion appartenant à l'entreprise. Cette formule m'a plu car je jouis d'une grande liberté autant qu'un artisan. L'investissement est moins lourd, et de plus, comme j'ai des enfants, au point de vue sécurité sociale, je suis autant couvert qu'un salarié. En fait, je bénéficie des avantages des deux régimes."

B10, Actionnaire salarié

"En 76, je suis entré à TAXICOP, ils étaient pas encore groupés avec la GAT, c'est seulement en 77 que ça c'est passé que la GESCOP est apparue, mais c'était pareil que maintenant, il fallait acheter une part et puis une voiture. La part, à l'époque, c'était 20.000 francs. Je l'ai achetée à un chauffeur qui partait. La voiture, j'ai prise ma voiture, elle était pas trop vieille à l'époque, les 20.000 francs c'est la famille qui m'a prêté sans intérêt."

B4.

III. PRATIQUE QUOTIDIENNE DU METIER ET EVOLUTION

"Entre 74 et 83, j'étais salarié puis actionnaire, et puis en 83, j'ai touché ma plaque gratuite. Je m'étais inscrit à la préfecture après le passage de mon certificat définitif, sinon j'aurais jamais pu devenir artisan. En fait, artisan c'est une fausse liberté. Je travaille de 10 heures du matin à 8 heures du soir, c'est l'heure des embouteillages, mais c'est aussi l'heure où il y a des clients. J'ai essayé la radio pendant deux mois, ça m'a suffi, il y a trop de magouilles et en plus ça fatigue énormément. J'en ai assez, je voudrais bien faire quelque chose qui me rapporte avec moins d'heures. Maintenant, avec la crise, le chômage, c'est pas facile de trouver, en plus, dès qu'on s'approche de la quarantaine..."

B2, 39 ans en 86.

"Je suis chez le même loueur pratiquement depuis le début, je l'ai rencontré par hasard, il cherchait des chauffeurs, il avait six bagnoles à l'époque et il m'a embauché, j'ai passé le définitif et je suis resté chez lui. Je m'entends bien avec lui, on se fait mutuellement confiance, il me fout la paix, et moi je fais mon travail. C'est pas le Pérou, mais ça va, je travaille au pourcentage, je fais 7 heures du matin, 5 heures

du soir. Evidemment, ça me fait partir tôt de chez moi, mais j'ai l'habitude. Dans le bâtiment, on se lève tôt. Puis il ne paye pas mal, ou plutôt c'est moi qui lui verse 70 % de la recette. C'est mieux que 75 %. Grosso modo, ça fait 300-350 francs par jour plus les pourboires, évidemment, c'est pas cher de l'heure, mais je suis tranquille, j'ai pas de patron sur le dos. Il faut dire que je peux aménager mes horaires comme je veux. Quand mes filles étaient au lycée, je rentrais déjeuner avec elles, maintenant qu'elles sont en fac, je continue 7 heures du matin, 5 heures du soir et après je suis tranquille. J'ai cinq semaines de congés, ça aussi c'est pas mal, mais il faut dire que je suis gâté. En plus de ça, à mon âge, on a besoin de moins d'argent. J'ai pas le plus mauvais boulot, le pire, c'est les gars en location."

B5, 51 ans en 85.

"Depuis 11 ans que je suis dans cette profession, j'en ai par dessus la tête. Quand je suis entré dans le taxi, c'était mieux que maintenant. Le taxi avant, on travaillait moins dur que maintenant, on faisait moins d'heures, maintenant, on est bloqué même si ce n'est pas réglementaire de faire 12 heures, 13 heures par jour. Je suis en location en principe j'ai droit à 10 heures, mais je suis obligé de faire plus pour m'en sortir. En plus, le trafic ici à Paris, c'est atroce. Peut-être que si ça roulait mieux, même en restant au même tarif, on travaillerait mieux. Pour qu'un taxi travaille bien, il faut qu'il fasse 23-24 clients par jour, et bien souvent on fait pas ça. On a le même revenu qu'une femme de ménage, 30 francs de l'heure, alors qu'on a des risques, l'agression, tout ça, sans compter les accidents. La seule chose qui reste la liberté, si je veux boire un café, je peux m'arrêter alors .pa

qu'en usine, on peut pas, et encore ça, ça diminuer. Des fois on travaille bien le matin et l'après-midi, c'est foutu. Des petites courses. Là, j'ai fait porte de Clignancourt-Rivoli sans trouver un client. Je suis marié, j'ai deux enfants,

j'arrive juste à les faire vivre. Ma femme travaille mais pas tellement, elle est malade. Quant à devenir artisan, au prix de la plaque, et des voitures, je ne peux pas."

B3, 39 ans en 86.

"Je suis artisan depuis six ans maintenant, mais ça gagne pas. Je commence juste à finir de payer mon crédit et j'ai du mal à faire des économies pour acheter une autre voiture. Il y a six ans, je me faisais presque 300 francs. Maintenant, j'ai une recette de 500-600 francs mais entre temps, les charges sont passées de 3.500 francs à 5.000 francs par mois. Le seul avantage, on est libre de faire ses courses, on peut commencer à travailler quand on veut. Mais il y aussi le problème de la vie familiale et la compatibilité avec les horaires des enfants de ma femme. Avant, je faisais la nuit, ça a posé des problèmes à la maison, je voyais pas mes enfants, ma femme n'était pas contente, j'ai essayé la journée, une semaine, deux semaines, je devenais fou. Là je fais moitié moitié, je me lève pas de bonne heure le matin. La journée c'est très énervant, les clients sont très emmerdants, à peine la porte du taxi fermée, ils annoncent qu'ils sont en retard, la nuit ils sont pas pressés, par contre la nuit il y a plus de risques, pas de solution idéale."

B9.

"En onze ans, j'ai connu plusieurs formules. Au début au compteur chez un petit loueur dans le 17ème puis à la G7 en location, c'était le pire des esclavages. Actuellement, ils payent 1 million 400.000 par mois, ils gagnent pas leur vie et en plus quand ils ont un accident, ils sont obligés de payer la franchise, c'est pas du boulot. Il y a beaucoup qui voient le taxi comme un truc idéal, où on travaille quand on veut, on fout rien et on gagne sa vie, c'est pas ça du tout, il faut en vouloir, il faut y aller à la

manoeuvre. Il faut pas avoir peur du travail. J'ai fait la nuit pendant un moment, mais j'ai arrêté, ma femme avait peur puis je me suis fait agressé, je m'en suis bien sorti, mais ça fait peur."

B13, Artisan.

"Maintenant, en tant qu'artisan, j'ai un revenu d'environ 7000 francs par mois pour 60-65 heures par semaine. Quand j'étais boucher, je gagnais 5500 francs pour 40 heures et j'avais 14 mois, on ne peut pas dire qu'en dix ans ça soit un progrès. Au départ, j'ai travaillé la nuit car la paye est importante. Maintenant, je travaille de jour, 7 heures du matin, 6 heures du soir. Le matin, il y a beaucoup de clients. En fait, le type de clientèle change toute la journée. Le matin, des clients qui vont au travail, à des rendez-vous. Le soir, ils vont aux gares, aux aéroports. L'après-midi, des vieilles dames, des femmes qui font leurs courses."

B11, Artisan.

"Quand je suis entré, j'ai travaillé six mois au compteur dans une petite boîte entre les deux certificats, puis j'en avais assez de rendre la voiture, j'ai été voir à l'Union - monsieur B. - et il m'a pris tout de suite en location. Coopérative, c'est du bidon, c'est uniquement les employés de la société, c'est à dire les mécanos, les employés de bureau. Pour les chauffeurs, il n'y a pas de coopérative, il y en avait dans le temps, il en reste encore trois ou quatre anciens.

A l'époque, quand j'ai été embauché, ça s'appelait pas locataire mais forfaitaire, on versait une certaine somme par jour, moyennant quoi on était salarié 1.800 francs par mois en 74, quand je suis parti 8.500. Evidemment, j'avais la voiture à disposition tout le temps et le carburant fourni. Je pouvais

commencer à n'importe quelle heure ; à un moment, je commençais à 14 heures et je finissais à minuit, avant j'ai fait 10h-2h du matin, mais après minuit et demi, il n'y avait plus personne, les gens sortent moins le soir.

N'importe comment, avec n'importe quel horaire, en 74 avec le même nombre d'heures on gagnait plus. En 76/78, ça a basculé quand ils ont relevé le plafond de la sécurité sociale. J'ai aussi essayé midi-10 heures pour gagner plus, mais c'est très fatiguant. En location, je prenais des vacances, 3-4 semaines, mais je quittais pas Paris. Il y en a qui travaillent, c'est pas interdit, mais on n'est pas couvert par la sécu en cas de maladie, d'accident, c'est pas évident. Maintenant que je suis artisan depuis un mois, je pense que je vais travailler moins. Avant, il fallait payer 8.500 francs par mois au patron. Et en plus, j'ai pas eu à payer la plaque."

B16.

IV. IMAGE DE LA PROFESSION ET DES PROFESSIONNELS ET DE LEUR EVOLUTION

"Entre 75 et 85, l'évolution est un désastre. Actuellement, pour s'installer, 14 millions l'autorisation et 10 millions la voiture, ça fait 24 millions d'investissement pour un fond de commerce qui vous rapporte tout déduit 200 francs par jour, c'est pas valable. Pour vivre correctement, on devrait avoir une recette journalière brute de 1.200 francs pour 11 heures. Or, c'est loin d'être ça. En plus, comme on fait de plus en plus d'heures, on a de moins en moins de vie de famille.

On voit bien que ça se dégrade, il ne reste plus personne des gens entrés en 74. En 73/74, c'était un bon métier pour un jeune, maintenant, c'est plus ça. L'esprit de métier, il n'y en a plus. Les gens ils font ce métier pour gagner de l'argent et parce qu'ils trouvent rien d'autre. Si je quitte la profession, c'est à la fois à cause de l'image du taxi qui

s'est dégradée et du peu de fric qu'on gagne pour les horaires qu'on fait."

B1, 32 ans en 86
Artisan.

"Si je voyais un jeune aujourd'hui, je lui conseillerais pas d'entrer dans le taxi parce qu'on est trop exploité, on doit faire trop d'heures, il n'y a presque plus de liberté. C'est un métier qui n'a plus d'avenir, pour les jeunes, c'est pas possible. Moi je m'en sors parce que j'ai plus d'amortissement maintenant ça va, je m'en sors surtout parce que ma femme elle a une belle situation et j'ai deux enfants. Si elle travaillait pas, ou si elle travaillait à mi-temps, on n'y arriverait pas."

B16, 36 ans en 86.

"Actuellement, il faut être fou ou complètement sans aucune possibilité d'emploi pour entrer dans le taxi. J'ai rencontré un jeune l'autre jour, il loue sa plaque 500 francs par jour. Evidemment, il ne s'en sort pas. Les jeunes ils ont pas tellement d'autres solutions, le pourcentage au compteur, ça tend à disparaître parce que aucune entreprise ne veut plus l'appliquer. C'est la location presque partout.

Ils ont raccourci la période de salariat obligatoire à six mois, mais qui peut entrer dans l'Artisanat ? Qui peut faire un investissement de 30 millions, rembourser les traites, payer les charges, et vivre sur le reste ?

Il y a des gens, des cadres licenciés de 50-55 ans, ils ont touché une indemnité de licenciement, ils l'investissent là dedans, ils travaillent peu et des fois touchent une préretraite. Ou alors des fils à papa qui sont incapables de se caser ailleurs, c'est papa qui avance l'argent, la plaque est considérée comme un investissement. Alors qu'est-ce qu'on

trouve dans le métier : 60 % d'immigrés, il y en a qui viennent du chômage, il y en a qui viennent directement au taxi et qui n'ont pas encore de permis de séjour, et qui font le taxi, ça c'est un volant permanent de gens qui resteront dans le taxi, qu'il y ait une reprise économique ou pas."

B19, 45 ans.

"En plus, maintenant il y a plus que ça, la location et l'artisanat. L'Artisanat ça coûte trop cher aujourd'hui entre l'autorisation et la voiture, ça va chercher dans les 25-30 millions. Il y a encore dix ans, pour celui qui avait un peu d'argent de côté, c'était possible. Maintenant, c'est plus possible à moins de se couvrir de dettes et de faire manger des patates à toute la famille pendant cinq ou six ans. Et ça c'est pas possible. La location, pour un jeune avec une famille, c'est aussi l'esclavage il faut qu'il travaille son mois de vacances pour s'en sortir, vous parlez d'une vie. D'ailleurs, si ça continue, ils trouveront plus personne pour travailler dans des conditions pareilles, et il y aura plus que des artisans ; des vieux, qui ont amorti leur matériel, des jeunes couverts de dettes, et quelques uns comme moi, des dynosores payés au compteur.

C'est pas avec ça que les gens vont protester contre la dégradation des conditions de travail du métier, là-dedans, c'est chacun pour soi et le patronnat il fait ce qu'il veut, il peut leur imposer n'importe quelles conditions parce qu'il n'y a pas de boulot ailleurs."

B5, 51 ans.

Après avoir laissé la parole aux chauffeurs, comme nous l'avions fait précédemment, nous allons tenter d'analyser brièvement les motivations, les pratiques et les représentations de ces différents chauffeurs.

I. L'ENTREE DANS LA PROFESSION

Si la recherche de l'indépendance et de l'autonomie sont encore présentes comme motivation d'entrée dans cette cohorte. Il faut noter aussi que cette motivation est annoncée après l'évocation de conflits hiérarchiques dans l'emploi précédent, ces conflits étant d'autant plus difficiles à supporter qu'on a un certain âge (B20 et B5). L'entrée dans le taxi s'explique là, autant par la volonté d'indépendance que par la difficulté à trouver un autre emploi, entre 40 et 50 ans.

Pour les plus jeunes, le problème est différent, il s'agit d'un refus de la hiérarchie et de l'enfermement.

Il faut noter d'ailleurs que sur cette population on trouve peu de très jeunes à l'entrée qui sont restés dans la profession (sauf B1 sorti en 86, voir récit complet en annexe).

Le licenciement : le chômage ne concerne qu'un individu dans notre échantillon. On verra que dans la cohorte C (entrée en 80), il constituera une des causes principales de l'entrée dans le taxi.

Quant à la pénibilité du travail antérieur, et aux incompatibilités entre l'ancien métier et la santé du chauffeur ou de sa femme, elle aide l'ancien chauffeur-livreur à supporter les inconvénients du taxi, mais pour l'ancien fleuriste, le taxi est une des rares solutions de reconversion étant donné son âge et la crise économique.

En ce qui concerne la formation, l'examen, cette période de soi-disant "apprentissage" entre le certificat provisoire et le certificat définitif, il n'est pas besoin d'aller plus loin que le discours des chauffeurs eux-mêmes. Période d'exploitation intensive, où rares sont les loueurs qui jouent

leur rôle de formateur. Examen d'une facilité déconcertante dont le niveau est abaissé ou haussé suivant les demandes des loueurs et suivant le nombre de chômeurs en attente.

II. ITINERAIRE

1) La mobilité interentreprise

Elle n'est pas très élevée mais on assiste à un parcours assez typique qui tend à s'introduire dans cette période, et que l'on verra se confirmer pour les cohortes d'entrants plus récentes.

Six mois au pourcentage du compteur, la contrainte du système les premiers mois est telle que le chauffeur veut connaître autre chose, plus d'indépendance, et il se dirige alors vers le forfait dans une grande compagnie dans laquelle le passage du forfait à la location correspond à un départ et à une orientation vers la solution coopérative ou l'artisanat, quand cela est possible.

Ceux qui sont restés locataires pendant une trop longue période ne peuvent plus actuellement dégager le surplus nécessaire à l'entrée dans l'artisanat sauf en cas d'octroi d'autorisation gratuite incessible (B19, B17, B12). Le succès de la formule de l'actionariat dans cette cohorte est assez saisissante s'explique en partie par l'incapacité à dégager un capital suffisant pour l'entrée dans l'artisanat.

2) L'installation

Nous avons distingué deux types "d'installation", l'artisanat et l'actionariat.

En ce qui concerne l'artisanat (à l'exception de l'octroi d'autorisation gratuite), on peut constater deux phénomènes : ou l'on s'installe assez vite entre deux ans et cinq ans, ou on ne s'installe pas. Ceux qui s'installent sont plutôt jeunes, et à partir d'une certaine époque après 80, où l'écart se fait de plus en plus grand entre la rentabilité du taxi en baisse et le coût de l'installation en hausse, il y a découragement de ceux qui sont NTA à l'installation.

L'actionnariat qu'il se situe au niveau de la grande société coopérative GESCOP (TAXICOP, BARCO, GAT) qui regroupe 1.083 actionnaires ou de petites sociétés de dix voitures, et qui concilie les avantages du salariat (couverture sociale) et de l'artisanat (liberté complète dans l'exercice du métier) semble une solution fort appréciée par cette cohorte.

Elle a par ailleurs l'avantage de représenter un investissement plus faible que l'artisanat, et de pouvoir "reprendre ses billes" quand on veut. L'artisan étant depuis 64 soumis à l'obligation d'exercer au moins cinq ans avant de pouvoir transférer son autorisation.

III. PRATIQUE QUOTIDIENNE DU METIER ET EVOLUTION

Le moins qu'on puisse dire, c'est que la pratique quotidienne du taxi est de plus en plus difficile : plus d'heures, plus de charges et d'embouteillages, moins de courses, moins de revenu et une incompatibilité de plus en plus grande avec une vie familiale équilibrée. Le système de la location dénoncé par tous y compris par les locataires eux-mêmes, en se répandant, transforme le peu de liberté qui restait dans le taxi en une véritable course contre la montre, 12-13 heures par jour, le mois de vacances gratuit étant utilisé à combler le déficit.

Par ailleurs, comme nous l'avons déjà dit, ce système a de plus en plus tendance à dissocier la quantité de travail investi du revenu réel. En effet, si le salarié au pourcentage (B5) quand il travaille dix heures, sait qu'il aura 300 F net pour lui, si il veut travailler moins de dix heures, il sait que son revenu sera de 270 francs et est payé les jours fériés, vacances, etc...

Mais le locataire qui paye une location journalière de 380 francs (ouvrable et non ouvrable) est obligé de travailler au moins cinq à six heures pour couvrir cette location avant de toucher un sou pour lui. S'il reste dans les limites des horaires autorisés (dix heures par jour), il ne pourra gagner que l'équivalent des quatre heures restantes, soit 250 francs par jour, et quand il voudra ne pas travailler pendant une journée, il perdra 380 francs. On comprend qu'un tel système entraîne un rythme de travail, une fatigue physique et psychologique, des risques d'accidents accrus.

IV. IMAGE DE LA PROFESSION ET DES PROFESSIONNELS

Même si les années de comparaison sont plus proches (74/85) que pour la cohorte précédente, la dégradation de l'image de la profession et des professionnels est ressentie par les membres de cette cohorte qui n'ont pourtant pas connu "l'âge d'or". Ce qui est significatif, c'est la formule "si je voyais un jeune aujourd'hui", "pour un jeune", qui n'a absolument pas été provoquée par l'entretien. Pour un jeune, "surtout pas ça", et la viennent s'égrener tous les inconvénients du métier (horaires, rentabilité, etc...).

La profession n'est plus bonne que pour les cadres licenciés en fin de carrière (pourvus d'un bonne indemnité de licenciement), les fils à papa si c'est papa qui investit. En fait, pour ceux qui ont d'autres ressources (les artisans) ou

COHORTE C

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
C1	Représentant de commerce unicarte - licencié	1980 53 ans	1 - Actionnaire coopé- rateur à l'entrée Gescop	Actionnaire Gescop 1980
C2	OS - grande entreprise chauffage plomberie licencié en 79	1980 28 ans	2 - 1 au pourcentage 1 en location	Artisan 1984 32 ans
C3	Ouvrier pâtissier dans boulangerie artisanale Faillite - chômage	1980 38 ans	1 entreprise au % 9 entreprises en loca- tion	1983 Fonde sa propre boîte
C4	Os à contremaître chez Citroën 60/68 puis divers métiers. Dernier laveur de vitres	1980 38 ans	Entrée directe action- nariat coopérative Gescop	Actionnaire Gescop 1980
C5	Chauffeur-livreur boucherie	1980 32 ans	1 - salarié au compteur	Artisan 1985 37 ans
C6	Poseur de moquette à la tâche dans une grande entreprise. Abandon pour raison de santé	1980 35 ans	1 - salarié au compteur	Artisan 1983 38 ans
C7	Plombier puis vendeur conseil supermarché rayon plomberie - licencié	1980 30 ans	2 - salarié au compteur	Artisan 1982 32 ans
C8	Bac F + études mécani- ques après SM mécano Taxi 1er emploi	1980 22 ans	1 - salarié au compteur	Artisan 1983 35 ans
C9	Réparateur machines à écrire - salarié	1980 25 ans	1 - salarié au compteur	Artisan 1984 29 ans
C 10	Serveur grand restaurant	1979 28 ans	2 - 1 au pourcentage 1 location	Artisan 1983 32 ans

ENTREE DANS LA PROFESSION EN 80

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille actuelle	Statut actuel (1985)	Remarques
Action 50.000. Indemnités de licenciement. Voiture : prêt bancaire	Français	Veuf Sans enfant	Actionnaire Locataire Gescop	
Crédit bancaire (SAT) pour autorisation. Voiture personnelle homologuée	Portugais	Marié 2 enfants	Artisan	Transfert d'autorisation employeur (B) en A (80.000)
Regroupement d'artisans avec apport de capitaux (6) actionnaires lui directeur	Guinée	Marié 2 enfants	Directeur SA Taxi	Entretien très difficile et peu explicite
Actionnariat. Action + voiture crédit Gescop + économies	Français	Célibataire	Salarié Actionnaire Gescop	Travaille le jour en semaine et la nuit S/D
Artisan. Voiture familiale Autorisation 135.000 F payé cash (économies)	Portugais	Marié 2 enfants	Artisan	
Artisan. Autorisation + voiture économies sur ancien salaire	Français	Marié 1 enfant	Artisan	Taxi de nuit. Ancien métier très lucratif.
Artisan. Apport personne : 130.000 F. Prêt banc. Sat 30.000F	Français	Célibataire	Artisan	
Artisan. Installation complètement prise en charge par les parents	Français	Célibataire	Artisan	
Artisan. Emprunt au beau-frère sans intérêt. 130.000 F	Malgache	Marié 1 enfant	Artisan	
Artisan. Prêt famille, amis + emprunt ban. La Fraternelle	Tunisien	Marié 1 enfant	Artisan	

COHORTE C (suite)

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
C11	Bac G2. Petits boulots. Le dernier : employé de banque	1980 24 ans	2 - ¼ + en location	Artisan 1983 27 ans
C12	Mécanicien OP Talbot Licencié	1980 25 ans	2 - ¼ + forfait	Artisan 1982 27 ans
C13	Aide plombier Service militaire Licencié	1979 22 ans	2 - Pourcentage du compteur actionnaire GESCOMP	Actionnaire 1982 26 ans
C14	Brocheur imprimerie Fermeture de l'entreprise licencié	1980 37 ans	2 - Pourcentage du compteur 6 mois Salaire actionnaire petite entreprise	Actionnaire 1981 38 ans
C15	Chauffeur livreur Parfumerie - faillite - licencié	1980 35 ans	1) location G7 2) location boîte moyenne moins chère	
C16	OS soudeur usine bateau R.P. - Fermeture Licenciement	1980 30 ans	Salaire au ¼ compteur	
C17	OS métreur SKF Licenciement économique	1980 35 ans	4 entreprises salaire au ¼ du compteur	
C18	Chauffeur vérificateur Cie des Eaux Licencié	1980 49 ans	2 entreprises salaire au ¼ du compteur	
C19	Electricien (OP) dans entreprise du bâtiment Fermeture - licencié	1980 27 ans	2 entreprises salaire au ¼ du compteur	
C20	OS Massicotier dans entreprise papier quitte l'entreprise	1980 22 ans	3 entreprises - Location	

ENTREE DANS LA PROFESSION 79/80

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille	Statut actuel (1985)	Remarques
Artisan. Autorisation : prêt d'amis Voiture : héritage	Française	Concubinat	Artisan	Père chauffeur de taxi décédé en 1986
Artisan. Prêt de son frère. Licence : 75.000 + voiture personnelle	Français Martiniquais	Célibataire	Artisan	Prévoit son retour en Martinique en 1992
Actionnaire crédit Gescop. + prêt famille	Français	Marié (82) 1 enfant	Actionnaire Gescop	Radio taxi 85. Naissance de sa fille.
Action 3.000 F - (payé en liquide) Voiture personnelle Petite coopérative	Français	Marié 2 enfants	Actionnaire petite société	A cherché un an à retrouver un emploi dans son secteur
	Algérien	Marié 2 enfants	Locataire	
	Français	Marié 1 enfant	Salarié au pourcentage du compteur	
	Algérien	Marié 2 enfants	Salarié au pourcentage du compteur	A recherché un emploi de métreur pour quitter le taxi
	Français	Marié 2 enfants (adultes)	Salarié au % du compteur	Affaire de licenciement non réglée en 96
	Malien	Marié 1 enfant	Salarié au % du compteur	
	Français	Célibataire	Locataire	

pour les immigrés chômeurs ou en situation irrégulière (les locataires). D'un côté les plus riches de l'autre les plus pauvres et les plus démunis. Ou alors tableau guère plus réjouissant "des vieux artisans qui ont amorti leur matériel, des jeunes couverts de dettes et quelques dynosores payés au compteur". Une version de droite, une version de gauche de la profession dans les années qui viennent, mais toutes deux visions d'horreur, mais qui n'ont rien d'utopique.

En effet, cette image d'une profession entièrement assurée par des "indépendants" dont l'indépendance ne sera réelle que si ils ont d'autres ressources, l'activité de taxi ne leur servant que de "couverture" ou l'autorisation de "d'investissement" et d' "indépendants" qui n'auront d'indépendant que le "régime fiscal et social" et qui seront de véritables esclaves des temps modernes, n'est pas un scénario impossible du futur.

COHORTE C

Pratiques et représentations de la cohorte C

La population présentée dans les tableaux ci-contre fait partie de la cohorte de chauffeurs entrée dans la profession dans les années 79-80, dont nous avons donné les caractéristiques essentielles précédemment. Nous n'évoquerons donc ici que les itinéraires, les pratiques et les représentations des chauffeurs que nous avons rencontrés.

I - L'ENTREE DANS LE TAXI

1) Motivations

Le goût de l'indépendance

"Après mon bac G2, j'ai décidé de me débarrasser de mon service militaire, et après, au retour, j'ai fait plein de petits boulots, dans les super-marchés, les sociétés de transport comme magasinier, puis j'ai trouvé un emploi dans une banque. Mais au bout de peu de temps, je pouvais plus supporter la vie de bureau, l'enfermement, la hiérarchie, tout ça. Alors je me suis lancé dans le taxi, jusqu'à vingt ans je voulais pas parce que mon père était chauffeur et que je savais que c'était dur. Mais moi, je voulais être indépendant."

C.11.

Raisons de santé

"J'étais chez Citroën jusqu'en 68, j'étais même contremaître, mais je suis corrézien et j'ai la tête dure. En 68, j'ai éclaté j'ai fait la grève, les manifs, et j'ai fichu le camp après huit ans d'usine. Après ça j'ai essayé plusieurs petits boulots mais je n'ai plus jamais travaillé chez les autres. Mon dernier métier, laveur de vitres, ça me convenait bien, il fallait pas beaucoup de capital, j'étais à mon compte, j'étais libre et dans la rue, j'aimais ça. Mais, en 79, j'ai eu des problèmes de santé, des rhumatismes graves. J'ai dû abandonner. J'ai cherché un métier qui pourrait me laisser une liberté de travail et d'horaires et pouvant me laisser en contact avec la rue que j'aime. C'est comme ça que j'ai choisi le taxi."

C2, Actionnaire Gescop.

"Depuis 65, j'étais poseur de moquette, à la tâche, dans une grande entreprise de moquette et revêtements de sol. Cette boîte avec de gros marchés : Roissy, la Tour Montparnasse, des immeubles de bureaux. En 71, quand on a fait la tour Montparnasse, je gagnais plus de 10.000 francs par mois, pour 50 heures par semaine. J'aimais bien mon métier, je gagnais très bien ma vie. En 78, j'ai eu de très gros problèmes de santé, de l'asthme, dû à mon travail. Un an de congé longue maladie (maladie professionnelle). Puis, mon médecin m'a dit en 79, pourquoi vous feriez pas le taxi ? En 79, j'ai commencé, c'était une catastrophe, je gagnais presque rien, je travaillais énormément, je suis sorti. J'ai essayé de reprendre mon ancien métier, mais les grands chantiers, c'était fini, c'était la crise. Et en plus, j'ai rechuté, alors je suis retourné au taxi en 80."

C6.

Licenciements - Faillites - Chômage

Il faut noter que sur les vingt personnes que nous avons rencontrées, treize d'entre elles sont entrées dans la profession après un licenciement ou après une période de chômage (recherche premier emploi).

"De 1965 à 1980, j'ai travaillé à SKF à Evry. Quand je suis entré, j'avais à peine vingt ans. Puis, en 1980, ça a été la première vague de licenciements et j'en ai fait partie, comme de juste. Ils ont continué à licencier jusqu'en 84. Au début, j'ai cherché un boulot de maîtreur dans une autre usine, c'est tout ce que je pouvais trouver, surtout comme chômeur et immigré."

C17.

"Depuis l'âge de vingt ans, j'étais dans l'imprimerie, dans l'édition. J'ai commencé comme garçon puis j'étais devenu ouvrier professionnel Brocheur dans une maison d'édition de journaux pour enfants. Sur une machine très particulière qu'ils avaient fait venir d'Allemagne de l'Est. Une belle machine. En 1980, la maison d'édition a été expropriée par la Ville de Paris qui voulait récupérer le terrain. Du coup, la maison a fermé et tout le monde a été licencié. J'ai recherché du boulot dans le même domaine mais rien à faire, en plus des machines comme ça, on n'en faisait plus, puis l'imprimerie, la presse, ça allait plutôt mal, alors du coup j'ai cherché ailleurs, j'avais pas tellement le choix. J'avais même pas le certificat d'étude, qu'est-ce que vous vouliez que je fasse ? Mes gosses, je surveille qu'ils travaillent bien à l'école, parce qu'il n'y a pas à dire, ça sert quand même. Bon, alors que je cherchais, j'ai un oncle qui était chauffeur de taxi qui m'a dit pourquoi tu ferais pas ça ?"

C14.

"Depuis l'âge de 18 ans, j'ai été chauffeur-livreur dans de petites boîtes puis pendant quinze ans j'ai été chauffeur-livreur chez FORVIL, une boîte de parfums qui a fermé, et je me suis retrouvé à la rue, j'ai cherché du boulot, comme chauffeur-livreur, mais en fait on me prenait toujours en remplacement entre deux chauffeurs, et à peine je m'habituais qu'il fallait que je parte. La profession de taxi c'est un pis-aller pour moi, pour échapper au chômage, et pour ne pas se retrouver à la porte de la France. Je suis comme tous les immigrés, il n'y a qu'à voir dans la profession tous des immigrés."

C15.

"Je suis taxi depuis cinq ans. Avant j'étais représentant attaché à une seule maison, ça allait assez mal. J'ai pris les

devants, je me suis posé la question : je vais me retrouver au chômage, à 53 ans, je ne vais jamais pouvoir retrouver du travail dans ma branche, je connais Paris, j'aime conduire, j'aime les contacts avec les gens ; pourquoi pas taxi, c'est une profession où il n'y a pas de chômage, pas de cotisations chômage. Je vais tenir jusqu'à 60 ans, comme ça j'aurais une retraite décente. En fait, j'ai passé le provisoire avant d'être licencié, et quand j'ai été licencié, j'ai accéléré les choses."

C1. Actionnaire Gescop.

"J'étais soudeur dans une usine de fabrication de bateaux de plaisance dans la région parisienne. J'y étais depuis treize ans dans cette usine, quand j'y suis entré j'avais 17 ans, et pas un diplôme, même pas le CAP. J'ai été formé sur le tas.

Depuis un certain temps, ça allait mal et en 80, l'usine elle a fermé parce qu'elle n'avait plus de commandes. Son carnet de commandes était presque vide, elle a fermé et tout le monde a été licencié.

J'ai commencé à chercher du travail tout de suite, mais avec cette période de crise, je trouvais rien comme soudeur, j'ai cherché six mois, sans rien trouver, ou alors de l'intérim, 15 jours par ça par là, mais c'était pas intéressant.

Puis, j'ai rencontré un ami qui avait été licencié en même temps que moi, mais pas de la même boîte de SKF à Evry. Ça avait fait du bruit à ce moment là, il était taxi, il m'a dit pourquoi tu ferais pas ça ?"

C16.

2) Formation - examen

"J'ai donc été m'inscrire à l'école de taxi, Porte de Vanves, et en plus il fallait payer. En fait, pas beaucoup,

mais quand même. Bon, je me suis présenté au provisoire, ils m'ont recalé. Tout ça c'est pour restreindre le nombre des immigrés dans la profession. Bon, je l'ai repassé, le provisoire, et je l'ai eu. Je connaissais bien Paris pourtant depuis 20 ans que je conduisais la camionnette dans les rues de Paris.

Après le certificat provisoire, ils (l'école) m'ont envoyé dans une petite boîte au pourcentage du compteur, je faisais la nuit sur une voiture en doublage, les voitures, elles étaient dans un état épouvantable, de vraies poubelles."

C15.

"Moi, je me suis inscrit aux cours à Montreuil. C'était gratuit, j'ai pas mal potassé et j'ai fini par avoir le provisoire, c'était pas évident de retourner à l'école à mon âge. Puis l'école m'a envoyé chez un petit loueur (10 voitures). J'étais au pourcentage mais il fallait ramener la voiture tous les soirs car c'était en doublage. Enfin j'ai fait mes six mois mais je me suis vite rendu compte que ce qu'ils racontaient à l'école c'était faux. Ils nous parlaient de 8.000 francs par mois, alors qu'au cours de ces six mois, j'avais à peu près 4.000-5.000 francs."

C14.

"Je me suis inscrit donc pour préparer le provisoire à l'école de Vanves, j'ai suivi les cours, c'était dur de retourner à l'école. Enfin, j'ai passé le provisoire, je l'ai eu du premier coup. L'école m'a envoyé dans une boîte qui cherchait des chauffeurs au pourcentage, mais je n'y suis pas resté longtemps, le patron, c'était l'arnaque. Il n'y avait jamais de voiture disponible, celles qui restaient, c'étaient

* Faux : les loueurs ne sont dispensés (partiellement) des charges sociales que pour les jeunes (18-25 ans).

des poubelles qui tombaient en panne à tout bout de champ, et en plus il était censé nous former. Il ne faisait rien du tout comme formation et en plus comme les autres d'ailleurs il était dispensé du paiement des charges sociales comme formateur*. Bon, j'ai pris mes cliques et mes claques, et je suis retourné à l'école pour leur demander le nom d'une autre boîte."

C16

II - L'ITINERAIRE

1) Période de salariat et de mobilité

"Entre avril 1980 et mon certificat définitif, que j'ai passé en octobre, je suis resté dans une petite boîte, au pourcentage du compteur, dès que j'ai eu mon certificat définitif, j'ai cherché en location.

Entre octobre et mars 82, j'ai fait 8 boîtes : à chaque fois, il y avait un problème, ils me faisaient payer une location trop élevée, j'avais un accident, ils me remboursaient pas la location, c'était terrible. Entre février 82 et mars 83, je suis resté dans une boîte correcte, toujours en location mais j'en avais marre de travailler pour payer la location. Au cours de ces trois années, j'avais rencontré pas mal d'africains qui se faisaient exploiter et parfois insulter, comme moi. En fin de compte, on a décidé de se regrouper, chacun a apporté du fric pour l'autorisation, et la bagnole, plus 4.000 francs pour l'action et j'ai fondé comme ça ma boîte, mais en fait on est six, tous salariés au compteur."

C9.

"La première boîte entre le provisoire et le définitif, j'étais au compteur et en doublage. Je faisais la nuit jusqu'à quatre heures du matin, mais dès que j'ai eu le définitif, je

suis parti. Je ne voulais plus travailler la nuit, ma femme n'était pas contente, je ne voyais jamais les enfants, quand j'étais à la maison, je dormais. Bon, j'ai cherché au compteur, j'ai pas trouvé, j'ai su que la G7 cherchait du monde en location, j'y suis resté un an ; c'était pas tenable.

En 83, j'ai quitté la G7 pour sortir du métier. Ca m'avait dégoûté. J'ai essayé du travail comme soudeur, mais je n'ai rien trouvé de sérieux.

En 84, j'ai repris le taxi, n'importe comment, là ils cherchent toujours du monde. La boîte où je suis toujours en location est moins chère, 8.000 francs par mois, c'est pas trop cher, mais moi j'arrive pas à 5.000 francs pour moi."

C15.

"Après mon permis provisoire, je suis allé dans une petite société au pourcentage. Pendant quatre mois, je suis parti en vacances en Martinique. Au retour, j'ai passé le définitif, j'ai quitté la petite société un mois après et j'ai travaillé au Campinois, à Champigny : 300 taxis. On travaillait au forfait : 227 francs par jour plus le carburant.

Au bout de 17 mois, je gagnais 3/4.000 francs par mois. Puis le Campinois a disparu, je suis parti et j'ai décidé de me mettre à mon compte."

C12.

2) Installation dans l'artisanat

"Quand j'ai eu les deux ans de salariat, j'ai décidé de devenir artisan, j'ai mon grand frère qui vit à la Martinique, il m'a passé l'argent pour m'installer, sinon j'aurais pas continué le métier."

C12.

"Je suis artisan depuis seulement un an, je ne pouvais pas continuer en location, je ne m'en sortais plus. Pour

l'autorisation, j'ai pris un crédit à la banque, heureusement, j'avais la voiture, elle est contrôlée par les Mines tous les ans.

Le prêt, c'est par le syndicat des Artisans que je l'ai obtenu. En fait, c'est mon dernier patron qui m'a transféré son autorisation par l'intermédiaire de la Préfecture. J'ai pas payé cher. En décembre 84, j'ai payé que 80.0000 alors que maintenant, ça vaut 140.000 - 150.000 francs.

C

"Je suis artisan depuis 83, n'importe comment, c'est ça que je voulais au départ, être indépendant. J'ai la volonté d'entreprendre. Des amis, la famille m'ont prêté pour la voiture. Pour l'autorisation, je l'ai achetée 77.000 à la Fraternelle, j'ai été chez les Artisans Taxis et ils m'ont mal accueilli. J'ai choisi la Fraternelle pour leur accueil bien que leurs prix soient plus chers. Ce qui m'intéresse, c'est le service, l'accueil et non la tendance politique du syndicat. Ils m'ont fait un dossier pour l'achat de la plaque, j'ai calculé mes revenus, pour rembourser le crédit, j'ai investi. Le crédit et les frais devraient être égaux au loyer, à mes charges mensuelles. La première année, ça a été. La deuxième, ça a été plus dur !"

C10.

"En fait, je suis entré dans la profession en 80, mais j'avais déjà fait une tentative en 79. Et je suis sorti. En 84, j'ai décidé que je ne pouvais pas continuer en tant que salarié qu'il fallait que je me mette à compte. J'ai acheté l'autorisation 85.000 F, plus la voiture, en tout une histoire de 170.000 F. J'ai emprunté à mon beau-frère. Mais je ne pense pas faire ma vie là-dedans, parce que on gagne à peine plus que le SMIG quand on déduit les charges. Je revendrais peut-être même avant les cinq ans et je remboursais mon beau-frère."

C7.

"Ca fait cinq ans que je suis dans la profession, et deux ans que je suis artisan. J'ai rien trouvé qui corresponde à ma formation en sortant du service, et du coup j'ai fait le taxi. Je me suis installé grâce à mes parents, ils m'ont fait cadeau de la voiture, et prêté pour l'autorisation. J'aime bien ce métier, mais je ne sais pas si je vais continuer, c'est un problème de rentabilité. Dans un an, il va falloir que je change de voiture, il faut compter 60.000 à 80.000 francs, et je n'ai pas un sou de côté. Je pense qu'il va falloir que je me décide si je quitte la profession avant trente ans."

C8.

"Comme j'avais mis de côté, quand je gagnais bien ma vie en tant que poseur de moquette, j'ai acheté une autorisation, une voiture et je fais le taxi la nuit. Pour l'instant, je n'ai pas d'autre alternative, je continue, si la situation économique s'améliore je cherche autre chose."

C6.

Entrée dans l'actionariat

Grande coopérative GESCOF

"Après deux ans de salariat au compteur, je supportais plus, le patron m'énervait et en plus il trouvait que j'en faisais pas assez. Evidemment, il avait 75 % de la recette pour lui, il avait intérêt à ce que la recette soit bonne. Bon, en 82, j'ai décidé de le quitter et de chercher à devenir indépendant, l'artisanat c'était trop cher pour moi. A l'époque, la plaque valait 80-85.000 F. J'avais entendu parler de la GESCOF, là vous pouvez quitter quand vous voulez vous n'êtes pas bloqué cinq ans comme pour les artisans. L'action,

c'était 53.000 F à l'époque, plus la voiture 60.000 F. Il y avait plusieurs avantages, le crédit à un taux intéressant et en plus la voiture comme elle est achetée au nom de la société, elle est hors taxes au départ. Pour payer l'action, et la voiture, j'ai emprunté pour l'action et un peu pour la voiture à ma famille et à ma belle-famille. Pour le reste, j'ai pris un crédit de deux ans. Je rembourse 2.000 F par mois à la GESCOF."

C13.

Petite société d'actionnaires

"Quand j'ai eu passé le définitif, j'ai décidé de devenir actionnaire dans une petite société de six voitures. Il y en avait un qui devait partir pour rentrer dans son pays, il était Portugais, moi, ça m'arrangeait. Je lui ai racheté son action 3.000 F en 81. Il ne l'a pas vendue cher parce qu'il était pressé de partir. L'autorisation, il s'est arrangé je ne sais pas trop comment il a fait, le gérant a dû lui rembourser. Enfin moi, avec 3.000 F, je suis devenu actionnaire. Pour la voiture comme le type avait récupéré la sienne, j'ai fait mettre la mienne au nom de la société et ils l'ont fait équiper en taxi."

C14.

III. PRATIQUES QUOTIDIENNES DU METIER

"Ca fait maintenant six ans que je fais ce métier. C'est pas le pied, mais c'est mieux que le chômage, je travaille au compteur, c'est déjà mieux que la location, mais je suis très fatigué, je fais des journées de onze heures, je ne pars pas en vacances et j'ai un jour par semaine. C'est vraiment de l'esclavage. En plus les gens ne connaissent pas leurs droits vis à vis des patrons, ils ne savent pas se défendre."

C19.

"De toutes façons, tous les vieux comme moi veulent travailler au compteur, la location quand vous travaillez bien ça va, mais quand vous travaillez pas, vous payez quand même. Moi je ne veux pas, en plus, au niveau des impôts, le percepteur dit "si vous avez versé un million deux par mois, c'est que vous avez gagné le double", et c'est pas vrai. Moi je travaille en doublage, je fais le jour, l'autre fait la nuit, il y en a beaucoup qui préfèrent la nuit, ça roule mieux, il y a plus de courses ; ça rapporte mieux, mais c'est fatigant. La nuit, on peut faire 22 à 23 clients, le jour, une bonne journée, c'est plutôt 14-18 courses. Moi je ferais bien la nuit, mais ma femme n'a jamais voulu. Le soir, quand je me suis tapé 11-12 heures de conduite, j'aime bien mon lit, je commence à six heures du matin. Hier, quand je suis rentré, il était déjà 18h30. Ca fait de longues journées pour pas grand chose, mais je n'ai pas le choix."

C18.

"Les six premiers mois entre le provisoire et le définitif, j'ai travaillé en doublage dans une petite boîte. Je finissais à quatre heures du matin, je travaillais en équipe avec un étudiant, il était très gentil. A quatre heures 1/4, il me raccompagnait chez moi. Si le patron avait su ça, il aurait gueulé. Une fois les six mois passés, j'ai eu mon définitif du premier coup celui là, il faut dire qu'entre temps je m'étais inscrit au syndicat et que les syndicats, ils sont dans les commissions d'examen. Bon, après je voulais plus travailler de nuit, ma femme était pas contente, je voyais pas les enfants, quand j'étais à la maison, je dormais. Bon, j'ai cherché au compteur le jour, j'ai rien trouvé. J'ai su que la G7 embauchait en location, j'y suis allé, j'y suis resté un an, mais c'était l'enfer. J'espérais toujours que ça s'améliorerait mais ça ne s'est pas amélioré. Je travaillais sept jours sur sept. Et j'avais des frais de location énormes, presque un million à l'époque (81) et en plus de l'essence, et

comme je roulais beaucoup, j'usais beaucoup de carburant. C'était énorme, et pas moyen de s'en sortir.

Et en plus, il y avait les problèmes d'accidents, l'assurance c'est la compagnie qui paye, mais si vous avez un accident, vous payez la franchise, c'est à dire 1000 F des fois 1500 F par accident, et au bout de trois accidents dans l'année, même si ce n'est pas votre faute, vous êtes foutu à la porte.

Moi, ça ne m'est pas arrivé, mais j'ai vu des collèges foutus à la porte et en plus ils arrivaient pas à récupérer la caution, ni la location qu'ils avaient versé d'avance.

Moi, au bout d'un an, je n'en pouvais plus quand il a fallu que je paye mes impôts en tant que travailleur indépendant, ça a été la panique. L'inspecteur, il me disait : "si vous payez tout ça, c'est que vous gagnez le double", évidemment, c'était pas vrai. Mais comme je n'avais aucune trace de ce que je gagnais, ça a été toute une histoire, il m'a imposé sur 100.000 F et je n'avais pas gagné 60.000 F dans l'année.

En 83, j'ai quitté la G7 pour trouver du boulot dans mon ancien métier, au moins là, j'étais salarié, mais je n'ai pas trouvé. Toujours des petits trucs en intérim. Mais on ne peut pas travailler comme ça quand on a une femme et deux enfants, c'est pas possible.

Bon, en 84, j'ai repris le taxi, n'importe comment, dans ce métier, les conditions sont tellement désavantageuses qu'ils cherchent toujours du monde.

La boîte où je suis rentré et où je travaille encore aujourd'hui c'est une boîte moyenne, je paye 8.000 F par mois, toujours en location. C'est correct. Mais il y a encore des jours où je ne fais pas 500 F dans la journée, je travaille plus que six jours et demi, ça fait 65 heures par semaine, et au bout du mois il me reste entre 5.000 et 6.000 F.

C'est pas lourd. Tant que je ne trouve rien d'autre, je continue, mais c'est pas une vie, c'est la galère, il faut vraiment avoir envie de travailler. Je suis parti de chez moi ce matin à 8 heures et vous voyez, maintenant il est 20 heures, je ne suis pas encore rentré, et j'ai fait à peine

600 F dans la journée, si vous comptez le remboursement de la location plus l'essence, vous verrez qu'il ne reste pas grand chose.

Les artisans, peut-être qu'ils s'en sortent mieux, je ne sais pas, mais n'importe comment, il n'en est pas question pour moi, je n'ai pas la mise de fonds nécessaire et les emprunts à la Banque c'est cher, 24 millions l'autorisation plus la voiture à 17,8 % d'intérêt, c'est pas possible, il faut avoir une mise de fonds et pour moi c'est impossible."

C15.

"Pour moi, l'avantage c'est que j'ai pas eu de crédit à prendre, que je suis salarié et donc avec une sécurité sociale qui couvre bien toute la famille et qu'en plus je suis relativement libre, car en fait on relève le compteur toutes les semaines, mais on ne verse les charges sociales et une partie de la recette qu'à la fin du mois.

Bon an mal an, ça me fait pour pour 6.000/7.000 francs par mois. Je gagnais plus dans l'imprimerie mais je ne suis pas à plaindre, ma femme travaille, elle a un emploi sûr. Et moi, je suis libre, je garde la voiture, je vois le gérant qui relève les compteurs une fois par semaine. C'est eux qui font les calculs et tout, je suis tranquille. Evidemment, il faudrait pas qu'il y ait un mouton noir dans cette boîte, parce qu'il suffit d'un type qui a trois accidents et voilà l'assurance pour tout le monde qui monte et si il y a trop de frais, la boîte se casse la gueule et nous on est dans la merde."

C14.

"La Gescop, ce qui est bien, c'est que vous vous occupez de rien, ils gèrent les charges que vous payez, les répartissent entre les différents comptes et ils s'occupent des impôts. Au niveau Sécurité sociale, on est considéré comme salarié, donc on est mieux couvert que les artisans en

particulier pour la retraite. L'un dans l'autre, avec le crédit de la voiture, je paye 7.200 francs par mois, le reste de ma recette, je le garde pour moi. Depuis que j'ai eu ma petite fille en juillet 84, j'ai décidé de gagner plus, en mai 85, j'ai pris la radio (c'est inclus dans les 7.200 F). J'ai constaté une sensible augmentation de mes revenus. Je gagne net 7.000 francs par mois, mais je travaille plus. Avant, je m'arrêtais en station pour bavarder, maintenant, je tourne tout le temps."

C13.

"Moi, j'arrive à m'en sortir, d'autant plus que je me suis organisé d'une certaine façon, et que je suis seul. Par rapport à mon ancien boulot où le stress psychologique était très fort, là c'est surtout de la fatigue physique. Je travaille seulement huit heures par jour, mais tous les jours, je connais les coins où il faut pas aller à telle heure. Mais il est vrai que le métier de taxi est très dur, le type qui travaille onze heures par jour, sept jours par semaine, je comprends qu'il ne tienne pas le coup, peu de jeunes restent dans le métier. Il y a des vieux comme moi qui restent car ils sont proches de la retraite, et les plus jeunes ils entrent ils sortent, c'est jamais les mêmes."

C1.

"Moi je suis artisan depuis le 1er avril. Avant, j'étais salarié au compteur dans une petite boîte, tout sauf la location. Si je suis devenu artisan, c'est surtout pour plus de liberté. La voiture, je l'avais déjà, c'est la voiture de la famille, une Lada, la moins chère qu'il y a sur le marché. Je l'ai achetée en 79, c'était ma première voiture. Je suis portugais, ça fait depuis 69 que je suis en France. Eh bien, pendant dix ans, j'ai pas eu de voiture. Pour l'autorisation,

j'avais économisé sur mon maigre salaire de chauffeur-livreur, j'ai payé 135.000 francs cash.

J'ai pas emprunté. Le crédit, c'est trop cher. Je vais quand même être obligé de prendre un crédit pour acheter une nouvelle voiture, celle-là elle n'en peut plus. Depuis le premier avril, je n'ai eu que des déboires : deux jours après, j'ai été agressé, ils m'ont pris mon fric, j'ai pas insisté, la vie c'est quand même plus important que le fric. Après, on m'est rentré dedans : 10.000 francs de réparations, j'étais dans mon droit mais il faut avancer l'argent avant que les assurances remboursent, et je ne pouvais pas attendre, c'est mon outil de travail.

Il y a des jours où ça marche, les dimanches, les jours de fêtes, mais ma femme elle n'est pas contente, évidemment, elle n'est pas gâtée, je ne suis pas souvent là, elle ne sait jamais à quelle heure je vais rentrer. Il y a des jours où ça va mal. Hier, par exemple, le matin de bonne heure, je m'étais mis en stationnement à la Porte des Lilas, il y avait quelques taxis devant moi, puis mon tour est arrivé. Il y a une borne téléphonique, je réponds, on me demande d'aller chercher quelqu'un à Noisy Le Sec, je pars vite, j'arrive à Noisy Le Sec, j'avais 25 francs au compteur, personne n'était là, j'ai perdu une course plus le retour Noisy le Sec Paris. Ça commençait mal.

Bon, moi je suis artisan, j'ai perdu l'essence plus le temps, mais le type qui est salarié au compteur, le compteur tourne, et il est obligé de payer les 3/4 de la somme inscrite au compteur à ses patrons ; c'est moche, alors qu'il n'a pas gagné un sou.

Moi, si je suis devenu taxi, c'est parce que je ne pouvais plus supporter mon ancien métier chauffeur-livreur de viande. C'est atroce. Pour moi, taxi c'est dur, mais c'est quand même moins dur physiquement. Par contre, nerveusement, c'est éprouvant de conduire dans les embouteillages, avec les gens qui sont presque tout le temps de mauvaise humeur."

C5.

"Après avoir essayé de retourner à mon ancien métier, j'ai repris le taxi d'abord au pourcentage, puis comme j'avais du fric de côté, j'ai acheté mon autorisation, ma voiture et je suis devenu taxi de nuit. C'est pas très brillant mais c'est mieux que le jour. En fait, je commence à 16 heures et je finis vers 3 heures du matin. Le gros problème, c'est pas de vie de famille, mes enfants je ne les vois pas. C'est dur mais j'ai l'habitude de travailler dur. Ca ne me gêne pas. Pour l'instant, je n'ai pas d'autre alternative. On verra si la situation économique s'améliore. En tous cas, c'est un métier que je ne recommanderais à personne, non, vraiment pas. Le seul avantage, la relative autonomie qu'on a, en particulier quand on est artisan. Mais en fait c'est difficile d'en profiter quand on veut gagner vraiment sa vie."

C6.

"Après l'obtention du provisoire, j'ai travaillé dans une boîte moyenne de 30 autorisations dans le treizième, sur une voiture de doublage. Je suis actuellement artisan à mon compte, mais je suis moins bien couvert au point de vue sécurité sociale. Par exemple, moi, on me rembourse 50 % des frais médicaux pour ma femme et mes enfants.

Au début, en doublage, j'étais payé à 25 % du compteur, je travaillais beaucoup, et j'avais jamais la même voiture. On charge deux trois fois par semaine. A chaque fois, on doit la nettoyer, faire le plein. Le lendemain, on peut tomber sur une voiture dégueulasse. J'ai même eu une voiture qui avait des fuites d'huile. Je me suis retrouvé en panne. C'était vraiment des poubelles ambulantes. J'ai travaillé de nuit de 5 heures de l'après midi à 4 heures du matin.

Après, j'ai été dans une autre société que m'avait indiquée un chauffeur. C'était mieux, la voiture était presque neuve mais c'était en location, je payais pas trop cher, 2100 francs par semaine, et je pouvais travailler quand je voulais.

En 83, j'ai décidé d'être artisan. La première année, ça a été. La deuxième année ça a été trop dur.

Ma femme était d'accord pour que je fasse ce métier, mais ce n'est pas facile. J'ai perdu beaucoup d'amis à cause des horaires. Je me sens plus libre, mais je dois travailler dur, mes frais d'assurance maladie, vieillesse, sont trop élevés. Actuellement, je paye rien que pour l'assurance vieillesse 15.000 francs par an, 13.000 francs pour l'assurance de la voiture.

C'est comme la TVA sur la voiture. Elle nous est remboursée après l'achat, c'est une connerie. J'ai emprunté de l'argent pour payer les intérêts et l'Etat me rembourse un an et demi après la TVA. Je ne fais pas toujours les mêmes horaires, je commence à être fatigué.

J'ai travaillé un mois à la G7. Ils travaillent avec les hôtels, les sociétés, au forfait 120 F/heure. Le chauffeur est à la disposition du client. Une fois, j'ai passé ma soirée à la Conciergerie. Il y avait une réception. Le concierge demande des voitures, il est directement relié au standard ainsi les voitures sont tout de suite prêtes pour les clients.

En tant qu'artisan, je n'ai pas pris la radio, même si le chauffeur a une radio, il est comme les autres, il est dépendant des flux, des clients, même avec une radio, le chauffeur peut faire une mauvaise journée. Ca demande une concentration continue sur les appels, c'est fatiguant et quand on est appelé, et que les gens n'attendent pas, c'est pas une affaire."

C10.

"En 80/81, j'étais au pourcentage du compteur. Pour s'en sortir, il faut essayer de faire du noir, parce que beaucoup d'heures et recettes pas terrible, la bagnole n'était pas très chouette, une 404 pourrie. Puis, j'ai fait de la location au mois, il n'y avait pas de bagnole à ramener tous les soirs.

Mais c'était cher, et je faisais 13/14 heures par jour pour m'en sortir.

Maintenant, je suis artisan, et bien quand j'ai commencé en 80, je faisais la même recette qu'aujourd'hui. Les voitures par contre elles ont changé de prix. Avant 5 à 6 millions d'AF, maintenant 10 millions. Pour les impôts, ils m'ont pas encore fixé le forfait, il sera peut-être fixé à partir de la base 85/86. Mais pour l'instant, même sans les impôts, avec les charges courantes, j'ai que 6.000 francs pour moi et ma famille tous les mois."

C2.

IV. IMAGE DE LA PROFESSION ET DES PROFESSIONNELS ET DE LEUR EVOLUTION

"Cette profession, elle évolue mal parce qu'il y a de plus en plus d'abus de tous les côtés. Les entreprises qui font presque toutes de la location et il faut voir combien elles demandent, des fois 450 francs par jour. Qu'est-ce que vous voulez qu'ils fassent les chauffeurs avec des charges pareilles. Sinon on arnaque les clients. Dans les petites boites, de 6 à 10 autorisations qui marchent avec des salariés au pourcentage, ils embauchent au niveau du provisoire, six mois après le chauffeur fout le camp et comme ce sont toujours des débutants, ils esquintent le matériel, ils ont des accidents, du coup la boite fait faillite et les autorisations elles sont transférées à d'autres et ça recommence. Il faudrait faire du nettoyage dans la profession, un grand coup de balai, revoir le droit du travail, les contrats de location et tout ça."

C14.

"Quand j'aurais remboursé mes prêts, je resterais encore un an ou deux, mais si le marché de l'emploi est meilleur, je sors avant 88. Le métier ne s'arrange pas, entre ce qu'on nous fait miroiter à l'école de taxi et la réalité, il y a une marge.

Si on s'amuse à faire 39h-40h comme tout le monde, ça ne marche pas, 50 à 60 heures, c'est indispensable, et en plus la vie de famille elle en souffre. Moi, je fais 60 heures avant la nuit, mais c'est plus possible, il n'y a pas beaucoup de gens qui sortent."

C2.

"Le métier, il va pas bien, tous les autres transports en commun sont subventionnés, pas nous. N'importe comment, je ne suis pas pour l'assistantat, mais on ne peut pas dire qu'on soit aidé par les Pouvoirs Publics, par l'Etat.

L'augmentation des tarifs, évidemment, ça serait bien, mais pas trop, parce que c'est le client qui paye et si c'est trop, on perdra des clients. Pour moi, il y a deux solutions :

1) Eliminer le stationnement de toutes les voitures dans Paris. Un client américain m'a dit l'autre jour "Paris, c'est beau, mais c'est un grand garage".

2) Alléger les charges. Achat de la voiture hors taxe, et augmenter raisonnablement le prix des courses. Cette année, on a augmenté de 2,8 % plus 5 francs pour la 4ème personne qui monte devant et 3 francs pour le chien. C'est une honte."

C10.

"Ce métier, avec le nombre d'heures, et des fois le travail la nuit, devient de plus en plus incompatible avec la vie familiale. Je connais un tas de collègues qui ont divorcé. L'image qu'a le public du chauffeur de taxi est fausse. Ils pensent qu'ils sont tous riches ou tous minables. En fait, les riches c'est souvent ceux qui se servent du taxi comme

couverture, les maquereaux entre autres, et les minables les plus pauvres ce sont ceux qui deviennent locataires et qui font 77 heures par semaine pour s'en sortir, un véritable esclavage.

Mais à côté de ça, il y a une masse de gens comme moi qui font le taxi parce qu'ils ont perdu leur emploi et qu'il faut faire vivre sa famille, mais qui feraient bien autre chose s'ils retrouvainet du boulot dans leur ancien métier."

C17.

"Taxi, c'est pas un boulot rentable pour le nombre d'heures qu'on fait, mais on n'a pas le choix avec le chômage, on assure un minimum, nous on arrive à vivre parce que ma femme travaille et on n'a qu'un gosse, mais il n'est pas question de mettre de l'argent de côté pour devenir artisan. C'est trop juste et en plus artisan je me demande si c'est vraiment intéressant."

C16.

"Moi je compte rester tant que les choses ne s'arrangent pas sur le marché du travail, mais j'ai toujours changé de profession en fréquentant les cours du solr. Je veux dire par là, que si une profession m'inspire et comme le taxi commence à me taper sur le système, je vais faire après mon boulot un effort pendant 7-8 mois pour suivre des cours du soir. Actuellement, je prends des cours d'anglais. De toutes façons, taxi c'est une profession transitoire."

C7.

"Sur les quatorze qui ont passé le provisoire avec moi, il y en a plus que quatre qui exercent encore la profession au bout des six mois. Il faut bien voir la différence entre le nombre d'autorisations que détiennent les loueurs et le nombre

de "salariés" dans l'année. C'est très différent. Pour 100 autorisations, il y aura dans l'année 250-300 salariés."

C9.

Après avoir donné largement la parole aux chauffeurs que pouvons-nous constater à partir des récits des chauffeurs de la cohorte C ?

I. L'ENTREE DANS LE TAXI

Comme nous l'avons noté au niveau de la présentation de la cohorte dans son ensemble, l'essentiel de la population entrée dans la profession dans cette période est constitué par des demandeurs d'emploi chômeurs, licenciés ou premier emploi.

La recherche de l'indépendance qui apparaissait comme la raison majeure des cohortes précédentes et en particulier de la cohorte A est une raison minoritaire ici. Le taxi joue à plein pour cette cohorte le rôle de "profession refuge" qui embauche même en période de crise et en particulier ce rôle est prédominant quand on cumule les handicaps : chômeur, immigré, ou chômeur et âge de licenciement élevé (supérieur à 48 ans) ou maladie.

Pour la majorité de ces chauffeurs, la profession est considérée comme un pis aller. Une manière de survivre pendant la crise, comme une transition. Il faut d'ailleurs noter que trois d'entre eux (C17 - C16 - C6) ont au cours des cinq ans écoulés essayé de trouver du travail dans leur ancien métier et, n'ayant trouvé aucun emploi stable et permanent, sont revenus au taxi.

Au niveau de la formation et en particulier de la formation pratique en entreprise, celle-ci apparaît de plus en

plus déficiente. La pratique du salariat au pourcentage du compteur étant essentiellement le fait de petites entreprises qui utilisent la main d'oeuvre constituée par les chauffeurs en transition entre le provisoire et le définitif dans les pires conditions (voiture en mauvais état, doublage travail de nuit) et sont peu aptes à jouer le rôle de formateur.

Il faut dire que, comme nous l'avons noté dans le chapitre consacré aux entreprises, ces entreprises de petite taille sont pour la plupart déficitaires et ne peuvent se permettre de renouveler leur matériel et à fortiori d'assurer une vraie formation aux chauffeurs.

II. L'ITINERAIRE

1) Période de salariat et mobilité

Les conditions de travail évoquées ci-dessus dans la période transitoire entre provisoire et définitif entraîne dans la plupart des cas la sortie de l'entreprise après l'obtention du définitif. Après cette période de six mois, c'est la course à la boîte intéressante. Pour certains la mobilité peut être extrême (C3), pour d'autres, ils se stabilisent après avoir connu deux ou trois entreprises, au moment où ils ont trouvé la solution.

Il faut noter que ceux qui trouvent à travailler au pourcentage du compteur dans des conditions correctes sont plus stables que ceux qui cherchent la location idéale. Le facteur "âge" entre en compte dans cette mobilité. En effet, beaucoup de reconversions tardives se font dans le salariat au compteur.

Pour l'ensemble de cette cohorte, nous avons noté une forte mobilité, mais la population que nous avons pu

interroger (qui a accepté l'entretien) est moins mobile, car la sélection s'opère d'elle-même, les plus mobiles quittant les différentes entreprises dans des circonstances souvent conflictuelles ne sont pas tellement enclins à accepter un entretien retraçant leur périple.

Il faut aussi noter que nombreux sont ceux dans cette profession à avoir choisi le statut de l'actionariat qui apparaît comme une solution stabilisante.

III. SORTIE DU SALARIAT

1) Entrée dans l'Actionariat

L'entrée dans l'actionariat en particulier à la GESCOPI peut être une solution immédiate puisqu'elle ne demande pas comme l'artisanat une période intermédiaire de salariat. Les actionnaires étant considérés comme "salariaés" ou tout au moins comme non titulaires d'autorisations. Elle suppose toutefois un certain pécule : achat de l'action et de la voiture.

L'entrée directe qui suppose un petit capital est le fait des plus âgés (plus de 35 ans)(C4-C1) qui disposent de quelques économies. Les plus jeunes exercent en tant que salariaés, avant d'entrer dans l'actionariat (C13).

Si l'entrée dans la GESCOPI suppose un certain capital, la prise de part dans une petite société d'actionnaire, elle, suppose un capital moindre et peut toujours donner lieu à des arrangements avec le ciel. Le cas de C14 est significatif : faible coût de l'action (3.000 F), possibilité de faire transférer sa voiture personnelle au nom de l'entreprise. Ce genre de procédés en principe illégaux est, semble-t-il, toléré car il permet la survie de petites entreprises qui constituent une solution de plus en plus fréquente d'insertion

dans le métier pour des chauffeurs ne disposant que de faibles capitaux.

Les entreprises sont en fait plus des associations de chauffeurs qui tout en bénéficiant du statut de salarié gardent l'indépendance de l'artisan, que de vraies sociétés de loueurs. Elles sont toutefois comme nous l'avons vu précédemment (Chapitre III) relativement fragiles, toute défection ou malveillance de l'un des membres rejaillissant immédiatement sur l'ensemble du groupe - le risque étant beaucoup moins grand sinon absent pour les SCOP, comme les sociétés constitutives de la Gescop.

2) L'installation à son compte

Une fois de plus, il faut dépasser ici les simples éléments chiffrés pour comprendre cette accélération de l'installation dans l'artisanat qui, couplée avec l'entrée dans l'actionnariat, ne fait apparaître pour une population de vingt entrants 79-80 que 4 salariés au compteur et 2 locataires en 85.

En ce qui concerne les salariés au compteur, il s'agit surtout de reconversion tardive et de la volonté de conserver une sécurité sociale salariée. Quant aux locataires, c'est la solution du pire en l'absence d'autre choix.

En effet, par rapport à la cohorte d'entrants 74, qui elle comptait près d'une moitié de salariés, ce mouvement vers l'installation peut paraître étonnant.

Mais en fait, d'une part la diminution du salariat au compteur, l'état déficitaire des loueurs pratiquant cette formule, et en particulier la mauvaise qualité du parc, d'autre part la propagation de la formule de la location qui

ne permet la survie du chauffeur que dans des conditions d'exercice désastreuses, tendent à provoquer la fuite en avant que constitue l'artisanat dans les conditions actuelles.

C'est d'ailleurs ce qu'expriment les chauffeurs quand ils disent "j'ai décidé de devenir artisan, sinon j'aurais pas pu continuer le métier" (C12) ou "je pouvais plus continuer en location, je suis devenu artisan" (C2).

Il faut noter aussi que dans la plupart des cas c'est une installation au moindre coût : homologation du véhicule personnel, peu de prêts bancaires et une installation qui n'est pas toujours envisagée comme définitive, un certain nombre d'artisans envisageant de revendre après les cinq ans obligatoires, ou même avant.

Nous avons d'ailleurs noté ce phénomène de rotation accélérée des licences dans la partie (III.2.) de ce chapitre. Même au niveau de l'artisanat la profession de taxi n'est pas considérée comme une solution définitive mais transitoire. On peut aussi expliquer le succès de l'actionnariat par la non obligation d'exercer cinq ans avant de pouvoir négocier son action.

Au niveau de l'itinéraire, on peut donc constater pour cette cohorte un triple phénomène d'instabilité. Recherche de l'employeur correcte au niveau des non titulaires d'autorisation, installation non considérée comme définitive dans l'artisanat et aussi tentatives de retrouver un emploi dans son dernier métier marquée par des sorties momentanées du métier et des retours en désespoir de cause.

Ces phénomènes s'expliquent par les difficultés de la pratique quotidienne et par la rentabilité de plus en plus précaire de l'exercice de la profession.

IV. PRATIQUES QUOTIDIENNES DU METIER

Le consensus se fait autour de plusieurs éléments.

1) Location = esclavage = 77 heures de travail par semaine pour un revenu de 5.000 à 6.000 francs par mois, plus un système fiscal basé sur le statut de travailleur indépendant.

2) Le travail au compteur : difficile aussi car beaucoup d'heures de travail, mais surtout un matériel (voiture) de plus en plus dégradé.

3) Le travail de nuit : plus calme, plus rentable selon certains, quoique baisse de la demande dans la période récente. Principal inconvénient : pas de vie de famille.

Par ailleurs, chacun défend les avantages de son propre statut : actionnaire, salarié au compteur, artisan, etc...

Mais tous sont d'accord sur le caractère de plus en plus contraignant de l'exercice de la profession, des horaires, de son manque de rentabilité et des problèmes que tous ces éléments posent dans le cadre de la vie de famille, d'où l'évocation de l'augmentation des divorces.

Par ailleurs, les avantages du radio-téléphone semblent controversés. Si pour les uns il permet de réduire les temps morts et par là même la longueur de la journée (C13), pour la plupart des autres il constitue une fatigue supplémentaire et ne résoud pas les problèmes de circulation et de rapidité des courses (C10).

Nous n'avons rencontré que peu de chauffeurs qui avaient une expérience passée ou actuelle de la radio. Toutefois, il nous semble que son usage ne tend pas à se répandre depuis les

COHORTE D

Sigle	C.S.P. Activité avant entrée taxi	Date et âge d'entrée dans le taxi	Nombre d'employeurs en tant que NTA	Date et âge d'accès à l'artisanat
D1	Portier de cabaret.	1983 30 ans	2 - au % du compteur	Artisanat 1985 32 ans
D2	Représentant usine textiles - licencié	1982 46 ans	Entrée directe Gescop	Actionnaire Gescop 1982 46 ans
D3	OS chez Simca Chrysler licencié	1982 26 ans	3 - en location	
D4	Pompiste station service licencié	1985 (janv.) 30 ans	G7. Salarié au % en avril 1985	
D5	Petits boulots. Le dernier : garçon de café	1983 20 ans	Salarié au % petit loueur	
D6	Petit commerçant prêt à porter	1985 53 ans	Locataire 1 - Locataire	Artisan 1986 54 ans
D7	Ouvrier du bâtiment licencié	1985 34 ans	Salarié au compteur (1)	
D8	OP - mécanicien motobé- cane licencié	1985 34 ans	Salarié au compteur (1)	
D9	Co-directeur petite entre- prise de gestion Faillite	1983 43 ans	1 - locataire (G7) 2 - Salarié au % du compteur	
D10	OP3 tourneur fraiseur usine de mécanique à Evry - licencié	1983 27 ans	1 - % compteur 6 mois 2 - locataire	

ENTRÉE DANS LA PROFESSION APRES 80

Mode de financement de l'installation	Nationalité	Situation de famille	Statut actuel (85)	Remarques
Emprunt famille pour autorisation et voiture	Française	Célibataire	Artisan	Radio-taxi de nuit
Emprunt Gescop action + voiture	Française	Marié 2 enfants âgés	Actionnaire Locataire	
	Cambodgien	Marié	Locataire	Taxi de nuit. A cherché un travail dans un autre secteur
	Algérien	Marié 3 enfants	Salarié au % du compteur	
	Français	Célibataire	Salarié au % du compteur	Taxi de nuit. Père artisan taxi Projet d'installation artisan
Fonds provenant de l'ancien commerce	Français	Marié 2 enfants (adultes)	Artisan	
	Portugais	Marié Famille au Portugal	Salarié au % du compteur	
	Malien	Célibataire	Salarié au % du compteur	
	Français	Marié sans enfant	Salarié au % du compteur	
	Algérien	Marié 1 enfant (7 mois)	Locataire	

années 70, et ceci s'explique en particulier par le coût qui, ajouté aux autres charges en une période de faible rentabilité de l'activité, dissuade bon nombre de chauffeurs.

Pour connaître l'influence de la radio sur la pratique quotidienne du métier, on se reportera à l'étude réalisée par le CRESAL en janvier 86*.

Entre pratiques et représentations, l'image qui se construit de la profession et des professionnels est plutôt négative pour l'ensemble des chauffeurs.

Une profession de chômeurs, d'immigrés où le droit du travail est de plus en plus bafoué, où les heures de travail obligées tendent de plus en plus à dépasser les heures de circulation autorisées. Une profession de plus en plus incompatible avec la vie familiale, une profession où les gens ne restent que si ils ne peuvent rien faire d'autre. Une profession aussi où les gens sont de plus en plus mal formés, et arrivent par leurs erreurs et leurs errements dans la capitale à gâcher l'image de tous les professionnels.

Pour la plupart de ces chauffeurs, sauf pour les plus âgés en reconversion tardive, le taxi est considéré comme une profession transitoire dans l'attente d'une amélioration de la situation économique et par conséquent de l'offre d'emploi globale.

COHORTE D

Comme pour la cohorte A, la cohorte D a été constituée par des chauffeurs rencontrés au hasard de la préenquête que nous

* Le Taxi : Evolution du secteur professionnel et Techniques nouvelles. Janvier 1986.
CRESAL CNRS/Ministère des Transports SERT.

avons revus ensuite plus longuement. Il s'agit d'une population de chauffeurs entrés très récemment dans la profession (après 80).

Cette période récente est marquée par le développement du chômage (6 licenciés sur 10 dans notre population) et de faillites de petites entreprises (un codirecteur d'entreprise failli). Cette période n'a pas connu de réforme essentielle au niveau de la réglementation du taxi, sinon la réduction à six mois depuis janvier 85 de la période de salariat nécessaire avant l'installation. Cette mesure n'avait, à l'époque de notre enquête 85/86 qu'un seul effet visible : l'inflation des coûts de l'autorisation. (75.000 F en 82 - 170.000 fin 85).

Cette période qui prolonge celle connue par la cohorte C lors de son insertion dans la profession laisse apparaître une amplification des tendances notées précédemment. Entrée massive de chômeurs dans la profession, augmentation de la population étrangère, et généralisation de la formule de la location qui permet de moins en moins de dégager les fonds nécessaires à l'installation d'autant plus que celle-ci atteint des coûts prohibitifs (voiture + autorisation 280.000 francs en 86), tandis que parallèlement la rentabilité de l'activité diminue.

I - L'ENTREE DANS LA PROFESSION

1) Les motivations

L'envie de changer :

"Le taxi pour moi c'est mon dixième métier, je ne peux pas supporter un métier pendant longtemps. J'ai été ouvrier, gratte papier, j'ai fait tout et rien, mon dernier métier

portier de cabaret, je voyais les taxis arriver avec des clients tous les soirs alors j'ai décidé "je vais faire taxi". On voit tous les jours des gens différents, ça change, mais je ne pourrais pas faire ça toute ma vie."

D1.

Le chômage - Le licenciement

"J'étais depuis 60 représentant maison dans une boîte de textiles. J'allais partout, Paris, province. Je gagnais pas mal ma vie. Je faisais vivre ma famille, j'ai deux grands enfants et ma femme ne travaille pas. En 82, ça allait pas bien du tout, les carnets de commandes étaient vides, je me suis dit il faut que je me trouve une porte de sortie et vite, à près de 46 ans, c'est pas évident. J'avais des amis taxis, j'en ai parlé avec eux, ils m'ont dit "tu fais ça si tu veux mais tu ne gagneras pas beaucoup, mais surtout ne deviens pas artisan". En 82, j'ai préparé l'examen. La boîte a fermé en 83. En fait, je n'ai pas été licencié mais j'ai quand même touché un petit pécule. Après tout, il y avait près de trente ans que je travaillais pour eux."

D2.

"Je suis arrivé en France du Cambodge en 79, avec ma famille. J'ai trouvé assez vite du boulot chez Simca Chrysler à Poissy à la chaîne, c'était pas marrant. Je faisais les 3 x 8. En 1982, ça allait mal, ils ont licencié, j'étais dans la première fournée car il n'y avait que trois ans que j'étais là. C'était un licenciement économique, mais je n'ai pas touché grand chose. Je me suis inscrit au chômage, mais je ne voulais pas rester au chômage, un ami cambodgien (il y en a pas mal dans le taxi) m'a dit de faire ça, c'était toujours mieux que le chômage."

D3.

"Je suis arrivé en France en 73 et assez vite j'ai trouvé du boulot dans une station service dans la banlieue où j'habite. J'étais pompiste et en novembre 84 la station a fermé. Je me suis retrouvé au chômage, je me suis inscrit à l'ANPE, mais évidemment, je trouvais rien, marié avec trois enfants, je ne pouvais pas les faire vivre avec les Assedic. Du coup, comme je voyais souvent les taxis qui venaient s'approvisionner en caburant à la station, j'ai pensé au taxi, je savais qu'ils cherchaient tout le temps du monde là dedans."

D4.

"Moi, je suis en France depuis 74, j'ai travaillé dans le bâtiment, les travaux publics,  a marchait bien. Puis, à partir de 78/79, ça a commencé à se dégrader. Les chantiers devenaient rares, il y avait de moins en moins d'heures supplémentaires. Dans ce métier, ce sont les heures supplémentaires qui représentent plus de la moitié de la paye. En 85, la boite pour laquelle je travaillais a fermé, j'ai été licencié. J'ai pensé au taxi parce que j'ai un cousin dans le taxi qui fait  a depuis dix ans. Dans le taxi, on gagne moins mais il y a toujours du boulot."

D7.

"Ca fait trois ans que je suis dans le taxi. Avant j'étais OP3 dans une usine de mécanique à Evry, j'ai commencé en 78 à la chaîne, les 3 x 8 c'était dur et quand je suis parti en 83, j'étais tourneur-fra seur OP3. J'étais plus à la chaîne, je v rifiais les pièces et c'était pas trop mal payé. Hélas, en 83, ils ont fermé, licenciement collectif et tout. Quand on se retrouve au chômage en tant qu'immigré, on n'a pas le choix. J'ai cherché d'abord du boulot comme tourneur-fra seur, je trouvais que des petits boulots en intérim, 3 semaines par ci, deux mois par là, ça

suffit pas pour nourrir une famille. Donc, par des amis, j'ai appris qu'ils cherchaient des chauffeurs de taxi et j'ai préparé l'examen."

D10.

2) Formation - Examen

"Je me suis inscrit dans une école gratuite à Montreuil et j'ai passé mon examen provisoire en janvier 85. Il venait juste de changer, il était devenu plus dur mais comme c'était les débuts, ils ont été gentils. Le bonhomme qui dirigeait l'école il m'a trouvé un loueur pas très loin de chez moi. Je vais passer mon définitif en juin, mais je n'ai pas tellement le temps de le préparer et de plus le loueur chez qui je travaille il devrait nous aider à le préparer, mais ce qu'il veut, lui, c'est qu'on travaille, qu'on lui rapporte des sous, le reste il s'en fout."

D4.

"Par mon père, je connaissais le métier, les petits loueurs, les grands loueurs, les compagnies, tout ça. J'ai eu mon CAP sans problème et en plus j'étais bien avec tous les syndicats CFTC, FO, CGT, je les ai tous faits. C'est comme ça que j'ai eu mon permis définitif."

D5.

"Déjà en 80, j'avais pensé à quitter l'usine, je m'étais inscrit au cours de formation, puis j'avais pas le temps, je l'ai laissé tombé, je ne me suis pas présenté à l'examen. Puis, quand j'ai vu que ça allait mal à l'usine, je me suis réinscrit, et j'ai passé le permis taxi, j'ai eu mon définitif

le 21 juin et j'ai été licencié le 30 juin. Je suis parti deux mois en vacances, et en septembre, j'ai commencé le taxi."

D8.

II - ITINERAIRE

1) Mobilité interentreprises en tant que NTA

Il faut noter ici que comme il s'agit d'une population entrée très récemment dans le taxi, la mobilité est relativement faible, en particulier pour ceux qui sont dans la période intermédiaire entre certificat provisoire et certificat définitif (D4 - D7).

"L'école m'a envoyé chez un loueur après mon provisoire. Il avait dix voitures, j'ai commencé tout de suite en location. Je payais 2.300 francs tous les 7 jours, c'était cher surtout en 82 et en plus les voitures étaient en mauvais état. Au bout du mois, j'avais 4.000 à 5.000 francs pour moi et en plus j'étais crevé. Après mon définitif, j'ai cherché une autre boîte, les voitures étaient meilleures, mais c'était toujours aussi cher. J'ai arrêté quelques mois pour trouver autre chose dans un restaurant ou autre, mais il n'y avait pas de boulot, j'ai bien travaillé un peu à droite à gauche pour aider des amis qui étaient dans la restauration, mais ça ne me plaisait pas trop car il y avait un chef. Au moins, dans le taxi, il n'y a pas de chef. Du coup, j'ai recherché dans le taxi, j'ai trouvé un compatriote, un cambodgien comme moi qui a une petite boîte de six voitures. Il n'emploie que des cambodgiens et comme il y a en a un qui est parti, j'ai pris sa place. J'y suis depuis 84 et je paye 2.800 francs tous les sept jours."

D3.

"Par mon père au départ, j'ai trouvé un petit loueur. Il m'a embauché au pourcentage du compteur, j'ai 1/3 sur la recette, ça me fait 300 balles par jour avec les pourboires et je suis logé nourri par mes parents. De toutes façon, je vais devenir artisan. Mon père m'a dit on te paiera ton autorisation, toi tu payeras la voiture."

D5.

"J'ai d'abord fait six mois au compteur dans une petite boîte, en doublage la nuit et avec des voitures en mauvais état. Après le définitif, j'ai cherché ailleurs. En tant qu'immigré chômeur, j'avais pas tellement le choix, je me suis retrouvé en location, je paye 2.500 francs par semaine, plus le carburant. Pour m'en sortir, je fais 70 heures par semaine, mais je reste, je n'ai pas le choix."

D10.

2) Installation à son compte : Artisanat - Entrée dans l'actionariat

Artisanat

"En fait, j'ai fait deux ans de salariat à quelque chose près, puis je me suis renseigné pour devenir artisan, j'ai emprunté comme tout le monde, mais moi c'est ma famille, c'est gratuit et je rembourse petit à petit, ils ont du fric, ils ont pas besoin de ça pour vivre."

D1.

"J'étais commerçant et après deux cambriolages et une bombe, j'en ai eu marre d'être cambriolé avec la complaisance de la police, j'ai vendu mon fonds de commerce. Après avoir tenté de faire le forain, j'ai quitté, j'aime pas l'esprit de

"ces gens là". Le 1er janvier 83, je me suis inscrit dans une école de taxi, j'ai eu le provisoire et je suis entré tout de suite en location. Je me suis fait une clientèle, il faut dire que je connais du monde, je me suis présenté deux fois comme député CIDUNATI dans le 10ème. Depuis quelques jours, je suis artisan (octobre 86). J'ai acheté une plaque, voiture, tout ça avec mon fric du fonds de commerce. Je vais bientôt devenir taxi de première classe. C'est à dire sans compteur, voiture plus belle, je ne ferais plus que des courses sur rendez-vous, de longues courses."

D6.

Entrée directe dans l'actionnariat

"Après le provisoire, grâce à des amis qui m'avaient recommandés, je suis entré directement à la GESCOP, il y en avait un qui partait en préretraite, j'ai racheté son action 60.000 francs, la voiture je la paye petit à petit. La voiture elle est achetée au nom de la GESCOP. J'ai versé une certaine somme sur un compte bloqué pour la voiture et je rembourse petit à petit la somme que la Gescop m'a prêté pour la voiture sur cinq ans. Tout ça, c'est géré par eux. Tous les mois, la Gescop prélève une somme et au bout de cinq ans, la voiture est à moi. En fin de mois, je paye les charges sociales plus ce versement.

Pour moi, c'est la bonne solution, je conserve mon statut de salarié et je suis libre d'organiser mon travail comme je veux."

D2.

III. PRATIQUE QUOTIDIENNE DU METIER

"Depuis 84 que je suis chez ce loueur cambodgien, bon je paye 2.800 francs pour sept jours plus le carburant. Ca fait

plus de 400 francs par jour, pour moi il me reste 4.000 francs par mois, heureusement je suis célibataire, j'ai pas de loyer, j'habite chez mon frère, mais c'est un métier fatiguant, je fais la nuit parce qu'il y a moins de circulation, je commence à 5 heures jusqu'à 3 heures du matin, parfois 4 heures. Entre 5 heures et 8h30, il y a du monde mais après c'est plus calme. Des fois, c'est trop calme, le lundi par exemple, il y a plein de restaurants fermés, les boites aussi, le lundi je travaille moins.

Le taxi, c'est beaucoup de travail pour pas grand chose. Mais je n'ai pas le choix, je ne peux pas trouver autre chose. Des fois, je me fais un peu d'argent en plus, je vais chercher des trucs pour les restaurants, ils me payent ma course plus quelque chose comme un gros pourboire. Du moment que je paye ma location, je peux faire n'importe quoi avec mon taxi c'est comme si c'était à moi."

D3.

"J'ai passé mon certificat provisoire en janvier 85, donc il n'y a pas longtemps que je travaille. Je suis chez un petit loueur que m'a indiqué l'école. Heureusement que c'est pas loin de chez moi parce qu'il faut ramener la voiture tous les soirs. Je suis salarié au pourcentage du compeur : 1/4 pour moi, 3/4 pour le loueur. Je travaille 6 jours par semaine, dix heures par jour. C'est très dur, la fatigue nerveuse plus la conduite, c'est affreux, surtout pour un débutant, je ne connais pas bien les rues alors il faut que je cherche, il y a des clients qui s'énervent, qui deviennent agressifs, qui vous insultent et pour le pourboire, évidemment, c'est fichu. Je trouve ça vraiment très dur mais quand on a une femme et trois enfants, 2 jumeaux de trois ans et un de sept ans, il faut les assumer. Quand je rentre le soir, je suis très fatigué nerveusement, je supporte difficilement les enfants. Je m'arrête un jour par semaine et là, il faut faire les courses

au super-marché pour la semaine et l'après-midi, je dors. Je suis tellement fatigué que je ne peux faire que ça, dormir.

D4.

"Moi, je fais la nuit, parce que le taxi la nuit c'est plus intéressant, on fait pas seulement le taxi, il y a aussi le racolage vers les cabarets, on touche un pourcentage sur les bouteilles, on gagne plus et ça roule mieux. Evidemment, c'est plus dangereux, il y a des gens qui ne payent pas, des trucs comme ça, mais la nuit on gagne plus."

D5.

"Je suis taxi depuis avril 85 (interview février 86). Je suis déjà à 11.000 courses. Mon évolution a été très rapide. A force d'être connu, de connaître d'abord les hôtels et puis sur 11.000 courses, j'ai connu environ 100 personnes importantes et petit à petit, on apprend. Par exemple, comme je suis du commerce, j'accompagne les touristes pour acheter et j'ai une commission. En plus, j'ai des relations.

Je fais souvent la nuit, enfin à cheval, je commence vers 6 heures le soir, et je finis vers 4 heures et souvent jusqu'à 8 heures du matin. Je connais les combines, par exemple à Roissy je n'attends jamais, ou par exemple les hôtels, il faut connaître les portiers, alors moi je les menace de leur faire perdre leur travail, donc quand un client a appelé un taxi, je passe pour le taxi appelé. Aujourd'hui, je n'ai même plus besoin de ce cinéma, à l'entrée je repère les valises, de toutes façons, entre 5 et 7 heures, c'est l'heure où les étrangers s'en vont. En tant que taxi en location, je faisais entre 800 et 1000 francs par jour, donc je n'avais pas de mal à payer la location et l'essence.

Par jour, je fais 28 à 30 courses. C'est simple, je ne reste jamais en station. En fait, il faut avoir de l'allant, si il

n'y avait pas de protection sociale, les gens seraient moins passifs."

D6.

"Au début, je faisais la nuit, puis maintenant que j'ai une femme et une petite fille de 7 mois, je fais le jour. C'est très dur mais j'arrive à me faire à peu près 7.000 francs par mois. Oui, mais à quel prix, en travaillant 70 heures par semaine, je prend un jour par çï, un jour par là. Par ailleurs, toutes les semaines le week-end je m'occupe d'une dame handicapée, je l'emmène le samedi soir, je la ramène le lundi matin, ça me fait un peu plus, un revenu régulier. Je n'y ai pas trop droit, mais c'est une voisine, on s'arrange. Mais c'est très dur. Pour vivre, il faut travailler beaucoup, il faut gérer son budget. Je vais bientôt être artisan, la licence, j'en ai trouvée une à 170.000 francs, c'est correct comme prix parce que maintenant, il faut compter 200.000 francs pour une licence. J'ai fait un prêt à ma banque, puis des économies. La voiture, c'est ma voiture une 504 Diesel, je crois que je vais m'en sortir et au moins là, je serais à mon compte. La proposition de transfert a été déposée en septembre, ça devrait bientôt passer en commission."

D10.

IV. IMAGE DE LA PROFESSION ET DES PROFESSIONNELS

"C'est pas désagréable en soi ce métier, mais il faut être célibataire, et disponible. Moi qui fait la nuit, je me vois mal avec une femme et des gosses, de toute façon, c'est pas mon genre. On rencontre des gens de toutes sortes dans ce métier, ça c'est le côté qui me plait, ça me fait du changement tout en ne changeant pas.

Des jeunes, des chômeurs, j'en ai vu qui entraient dans le métier. Eh bien, au bout de six mois, un an maximum, ils

fichent le camp. Ce qu'ils vivent, la réalité du métier, ne correspond pas à leurs rêves alors ils retournent au chômage et des fois ils gagnent plus au chômage que dans le taxi."

D1.

"Moi, ça va, j'aime bien conduire, bavarder avec les gens, je travaille que dix heures par jour sur cinq jours et demi. J'ai un peu d'argent de côté, et plus d'enfant à charge. Mais c'est un métier très dur, on demande beaucoup de choses à un chauffeur de taxi pour un revenu qui n'est vraiment pas très haut.

Le type qui travaille 11 heures sur sept jours, je comprends qu'il ne tienne pas le coup. En fait, il y a peu de gens qui restent dans ce métier. Ceux qui sont âgés et sont proches de la retraite, ils disent que le métier est foutu, que les bonnes années 50-60 ça marchait mieux, moins de circulation, les gens étaient plus généreux et plus agréables.

Maintenant, c'est vraiment dur, les gens ne restent pas longtemps, la loi des six mois qu'ils viennent de sortir pour l'accès à l'artisanat c'est pour les fixer. Mais encore faut-il avoir le fric et par rapport à l'investissement, même l'artisanat ça rapporte peu."

D2.

"Si je trouvais autre chose... mais en ce moment, il n'y a rien, et puis c'est toujours ça d'avoir un certificat de taxi dans la poche, on peut toujours trouver du boulot là-dedans.

Il y a plein de jeunes qui ont des illusions sur le taxi. Ils pensent que c'est le paradis, le fric, l'indépendance, tout ça sans beaucoup de travail. Eh bien, ils sont vite fixés, ils fichent le camp sans passer le définitif.

La seule chose positive : une relative indépendance, mais qu'on paye cher, un travail dur et long, pour un gain pas fameux, voilà ce que c'est le taxi."

D4.

"De toutes façons, c'est pas pour être raciste, mais les trois quarts des taxis, c'est des étrangers. Comment qu'ils font pour acheter leur licence ?

Les asiatiques par exemple, ils n'ont même pas une connaissance suffisante de la langue. Et il y en a plein qui ont des licences, ils viennent nombreux et toute la famille s'y met pour payer, c'est comme ça qu'ils font."

D5.

"Dans le taxi, il n'y a que 15 % d'européens. La plupart des taxis ne font que six mois après ils se font virer. Donc ils ne sont jamais comptabilisés dans les statistiques."

D6.

Comme pour les cohortes précédentes, nous tenterons ici une analyse rapide des différentes pratiques et représentations appréhendées à travers les discours des chauffeurs.

I. L'ENTREE DANS LA PROFESSION

1) Les motivations

Peut-on encore parler de motivation quand pour la majorité des chauffeurs (chômeurs, immigrés, jeunes en échec scolaire) le taxi devient de plus en plus une profession refuge. Une profession où l'on trouve toujours du boulot, faute de mieux. La tendance amorcée pour la cohorte 80 tend de plus en plus à se confirmer pour la cohorte D. La recherche de l'indépendance ne fait plus illusion quand on travaille 60 à 70 heures par semaine pour un revenu horaire proche du SMIG.

2) Formation

Même si l'examen du CAP Taxi a été quelque peu revalorisé au mois de janvier 85, surtout par l'institution d'une épreuve écrite discriminante par rapport aux populations étrangères, plus que par rapport à un savoir ou à un savoir-faire, la formation elle-même, et en particulier dans la période entre le certificat provisoire et le certificat définitif est toujours aussi aléatoire.

Loueur qui ne joue pas son rôle de formateur, voitures en mauvais état, apprentissage de la ville aux frais du client, tous ces éléments ne font qu'accélérer le dégradation de la qualification des professionnels ; les chauffeurs pendant cette période de six mois, constituant, pour la plupart des loueurs, une main d'oeuvre corvéable à merci (travail de nuit, doublage), et par essence même provisoire.

Seuls quelques privilégiés qui ont des relations familiales dans la profession (D5) peuvent vivre positivement cette période d'insertion.

Il faut noter ici que plusieurs chauffeurs en formation entrent directement dans le système de la location, le nombre des loueurs pratiquant le salariat au pourcentage du compteur diminuant de plus en plus.

II. L'ITINERAIRE

1) Mobilité interentreprise chez les NTA

Comme nous l'avons noté précédemment, la faible mobilité de cette cohorte s'explique par l'entrée récente dans la profession. Mais il faut ajouter comme nous l'avons vu précédemment que les gens en reconversion tardive (D9, D2) ne sont en général pas très mobiles. Les plus mobiles étant ceux

qui sont en location et recherchent toujours un contrat plus favorable.

2) Installation à son compte - Artisanat

Il faut noter que les deux chauffeurs qui se sont installés après une période très courte de salariat (D1 et D6) avaient l'un "des parents qui ont du fric" (D1) et l'autre la valeur de vente d'un fonds de commerce (D6) et que D5 par exemple qui envisage l'installation compte sur une forte participation de ses parents. L'installation par le coût plus élevé qu'elle atteint dans la période récente devient donc de plus en plus l'affaire de "fils à papa" ou de commerçant "magouilleur".

L'entrée dans l'actionariat

Elle semble, comme nous l'avons constaté dans la cohorte précédente, avoir la faveur des gens en reconversion tardive, qui conservent ainsi leur statut de salarié. Toutefois, nous avons pu noter au cours d'entretiens rapides lors de courses en taxi que l'actionariat connaissait aussi une certaine faveur auprès de plus jeunes.

Mais le nombre de places étant par définition stable (1 action = 1 autorisation), et la rotation plus faible que dans les autres formules, il faut parfois attendre plusieurs mois pour entrer dans les sociétés coopératives ouvrières composant la Gescop par exemple (4 ou 5 mois en moyenne).

III. PRATIQUES PROFESSIONNELLES

Ce qui nous a le plus frappé dans cette cohorte, c'est l'écart important, tant au niveau revenu qu'au niveau des pratiques qui tend à se creuser entre les chauffeurs célibataires ou n'ayant pas de charges de famille, français pour la plupart, qui, à travers une pratique du taxi la nuit, et assortie d'une dose plus ou moins élevée de magouilles (érigée en système pour D6) arrivent à s'assurer un revenu assez confortable, et un autre groupe d'immigrés, pour la plupart ayant femme et enfants à charge, travaillant le jour, arrivant à grand peine à vivre d'une pratique très contraignante tant du point de vue de la fatigue physique que de la fatigue nerveuse et du nombre élevé d'heures de travail

Le taxi deviendrait-il une profession qui ne peut être exercée rentablement que si on est célibataire, magouilleur et de préférence si on a des parents qui ont de l'argent, ou un certain pécule, et non plus une profession où l'on puisse vivre décemment de l'exercice normal du métier ?

IV. L'IMAGE DE LA PROFESSION ET DES PROFESSIONNELS

Cette image est évidemment différente selon que l'on appartient à l'un ou l'autre des groupes définis par les pratiques ci-dessus.

Pour un célibataire aidé par ses parents, ou possédant un pécule et pour lequel la relative faiblesse de rentabilité du taxi est compensée par des revenus annexes, plus ou moins légaux, la profession n'est pas si mauvaise, si on se débrouille. Pour les autres immigrés, chargés de famille, qui sont d'ailleurs considérés comme majoritaires dans le métier, ceux-là ne voient pas beaucoup d'avenir dans cette profession

mais une solution, espérée provisoire mais le plus souvent définitive, à leur situation de chômeur.

Pour eux, comme pour beaucoup de professionnels, "le taxi c'est une profession où les jeunes ne tiennent pas longtemps, quand ils confrontent leurs rêves à la réalité".

Notre propos à travers la troisième partie de ce chapitre consacré aux chauffeurs de taxi parisiens était d'aller au delà des chiffres et des réglementations et de saisir l'évolution des pratiques et des représentations des chauffeurs à travers le recueil d'histoires de pratiques de plusieurs cohortes de chauffeurs entrés à des périodes différentes dans la profession. Mais, nous dirons certains, pourquoi ne pas se contenter d'interroger la cohorte la plus ancienne (cohorte A) qui a connu les anciennes et les nouvelles pratiques et qui retrace à travers ses récits l'histoire de la profession sur une période qui atteint parfois 30 années et plus ?

Ceci est vrai en partie, mais si nous avons eu recours aux récits de plusieurs cohortes, c'est que la dégradation du métier constatée par les membres de la cohorte A n'est pas vue de la même façon par ceux-ci que par les membres de la cohorte C, par exemple, qui se sont insérés dans une période où la situation de la profession était déjà très mauvaise.

Prenons un exemple qui illustrera notre propos. Un artisan qui s'est installé à la fin des années 50 ou au début des années 60, même si il a dû modifier sa pratique dans le contexte défavorable des dernières années (augmentation notamment des heures de travail réelles) n'est pas du tout dans la même situation qu'un artisan installé à son compte dans les années 80 (à un coût plus élevé) qui doit amortir ses investissements dans une période où la rentabilité de l'activité est faible. L'artisan du groupe A s'est installé à

peu de frais, a vite remboursé ses dettes et n'a plus dans la période actuelle à assurer que son propre entretien et celui de sa famille (réduite du fait de l'âge des enfants).

Ceci étant posé, il nous semble utile pour conclure ce chapitre de tenter de déceler l'évolution qualitative au cours de ces trentes années des différents processus et pratiques que nous avons analysés pour les différentes cohortes.

1) Les motivations d'entrée

Il y a durant cette période de trente ans une évolution très nette des motivations d'entrée dans la profession.

En effet, si pour les premières cohortes et en particulier la cohorte A il s'agit essentiellement d'une volonté d'accès à l'indépendance (l'indépendance étant comprise aux deux sens du mot, à savoir liberté et autonomie dans le travail et statut de travailleur indépendant opposé à celui de travailleur salarié), on voit au cours des années qui suivent la disparition progressive de ce type de motivation qui laisse place à la simple recherche d'emploi dans un secteur où l'on embauche toujours, où il y a toujours du travail.

L'entrant "type" de ces dernières années est l'immigré chômeur, chargé de famille, qui ne peut prétendre à autre chose, et entre dans le taxi.

Certains diront que le taxi a toujours été une profession de reconversion, rarement une première profession, cela est assez vrai quoique l'on trouve plus de premiers emplois dans la cohorte B que dans la cohorte D, où les jeunes ne restent pas, sauf cas exceptionnel (père chauffeur de taxi, aide familiale prévue). Mais la reconversion n'a pas la même

connotation quand il s'agit d'une reconversion volontaire et d'un choix délibéré que quand il s'agit d'un "pis-aller".

Ceci nous amène à examiner l'évolution du rôle de la profession de taxi dans la mobilité sociale des entrants. En effet, si on peut noter que dans les premières générations d'entrants certains quittent des emplois d'ouvriers pour accéder à l'indépendance et d'autres quittent des emplois d'employés pour un accès à l'indépendance - dans les deux sens du mot absence de hiérarchie et de contrainte, et accès rapide au statut d'artisan - le taxi constitue alors pour ces entrants une promotion sociale tant au niveau de la représentation du statut de chauffeur de taxi par rapport au statut d'ouvrier qu'au niveau de la réelle indépendance dans la pratique, revenu supérieur à celui d'un ouvrier d'usine pour un nombre d'heures travaillées sensiblement égales ; un chauffeur entré il y a une trentaine d'années dans la profession nous a dit avoir triplé dans sa première année d'exercice son revenu d'ouvrier mécanicien.

Par contre, la situation se dégrade dès les années 70. La cohorte entrée en 75, si elle rêve encore d'indépendance à son entrée, voit très vite les limites de cette indépendance.

Dès 80, on voit l'importance que prend le chômage dans les motivations et c'est la dernière cohorte entrée après 80 qui confirme cette tendance de la profession refuge, de "pis-aller". Il faut noter que pour certains nombres de ces chômeurs et en particulier pour les OP immigrés, l'entrée dans le taxi après un licenciement correspond à une mobilité sociale perçue comme descendante. Pour D8 comme pour D10 qui ont gravi à l'intérieur de l'usine les différents échelons entre manoeuvre et OP, le licenciement et l'entrée dans le taxi correspondent à une véritable dégradation de leur statut social et de leur revenu.

Donc, on peut dire que la profession de taxi joue de moins en moins son rôle de filière de mobilité sociale ascendante.

2) La formation elle s'est dégradée au cours du temps, comme nous l'avons dit précédemment par la moindre difficulté de l'examen d'entrée, et par la scission en deux étapes du CAP.

La période intermédiaire entre le CP et le CD où le chauffeur est censé recevoir une formation complémentaire équivalent de plus en plus souvent à une période d'exploitation intensive du chauffeur par le loueur et de moins en moins à une période de formation.

Un chauffeur malien qui avait passé son certificat provisoire deux mois auparavant, nous a tenu récemment ces propos qui illustrent bien l'état actuel de la formation dans le métier :

"Je suis dans une école gratuite à Levallois, on paye que le matériel, mais les formateurs ne viennent plus, les loueurs ne veulent plus les payer, ils ne veulent plus payer la location des locaux non plus, alors nous il faut qu'on prépare notre certificat définitif tout seul, ou qu'on suive des cours de 10 heures du soir à minuit dans une autre école. Ce n'est pas possible avec le boulot qu'on fait, je me demande ce que ça va donner."

On nous dira que l'essentiel de la formation à ce métier se fait sur le tas, cela est en partie vrai, mais il n'en reste pas moins que la méconnaissance des rues de Paris, de la réglementation, entraîne pour les chauffeurs un réel manque à gagner et pour le client bien des mésaventures. Cette insuffisance et cette dégradastion de la formation expliquent en partie l'accélération du turn-over, et la sortie du métier.

d'un certain nombre de chauffeurs possédant le certificat provisoire, avant le passage du définitif.

Il apparaît d'ailleurs à travers des estimations effectuées par les Services de la Préfecture que plus du tiers des titulaires du certificat provisoire ne se présentent pas au définitif. Pourtant, et cela nous a été répété par plusieurs chauffeurs, même si l'on n'a pas envie de continuer dans ce métier, la possession du CAP définitif est une roue de secours, car "si on se retrouve au chômage dans une autre profession, on peut toujours retrouver du boulot dans le taxi".

Il faut noter que la validation tous les trois ans du Certificat Définitif est soumise à une obligation de seulement dix mois d'exercice dans la période précédente et que les certificats de complaisance des loueurs sont légions.

3) La mobilité interentreprise en tant que NTA

La mobilité interentreprise en tant que NTA est en croissance, du fait même de la dégradation des conditions de travail et de la prédominance du système de location qui tend de plus en plus à devenir la seule forme d'entrée dans le métier. Il y a en fait deux types de mobilités :

1) Celle des salariés au pourcentage du compteur qui cherchent un loueur qui leur fait conduire un matériel correct, et qui leur accorde un pourcentage plus élevé de la recette. Faible au début de la période étudiée, cette mobilité tend à croître ces dernières années du fait que les petits loueurs ayant un exercice de plus en plus déficitaire entretiennent mal leur matériel et que par ailleurs leur recette globale étant relativement faible, l'octroi d'un

pourcentage supérieur au chauffeur est de plus en plus problématique.

Il faut noter d'ailleurs que certains loueurs échaudés par les multiples accidents que causent les chauffeurs inexpérimentés et les hausses de coût en particulier au niveau des assurances, ont tendance à augmenter les pourcentages pour retenir les chauffeurs plus expérimentés.

2) Celle des locataires qui relève d'un autre type de raisonnement. En effet, il ne s'agit pas là de la recherche de l'augmentation des revenus par un autre partage de la recette mais de la recherche d'une diminution des coûts globaux.

En effet, soumis à aucune réglementation, le montant de la location peut varier de 3.500 F par semaine à 2.500 F par semaine. Le locataire recherchera donc à trouver le loueur le moins cher à diminuer ses coûts, et par conséquent à augmenter ses revenus. Il faut signaler ici que certains loueurs n'incluent pas les charges sociales dans le coût de la location, et que certains chauffeurs au moment d'une maladie découvrent avec terreur qu'ils ne sont pas assurés socialement.

Hélas, bien des chauffeurs en situation irrégulière (immigrés, sans permis de travail) acceptent consciemment ce type de contrat, ainsi que d'autres chauffeurs (chômeurs indemnisés) qui perçoivent parallèlement des indemnités de chômage, et ne tiennent pas à être déclarés et se rendent ainsi complice de ce genre de pratique.

4) L'installation à son compte

Le passage à l'artisanat

Comme pour toutes les professions, l'installation à son compte constitue pour le chauffeur de taxi une ascension sociale.

Toutefois, il faut bien faire la distinction entre l'installation à son compte du salarié qui devient artisan par acquisition de l'autorisation et de la voiture et l'accès au statut de travailleur indépendant par l'intermédiaire de la location, qui fait du chauffeur de taxi un travailleur encore plus aliéné que le salarié au compteur.

Nous l'avons vu au cours de l'analyse des discours des différentes cohortes, le passage à l'artisanat peut se faire de deux façons : acquisition d'une autorisation par transfert, obtention d'une autorisation gratuite incessible attribuée par la Préfecture après une longue attente.

La plupart des chauffeurs accèdent toutefois à l'artisanat par le transfert payant d'autorisation. Il faut aussi se rappeler avant d'analyser l'évolution que ce passage a été soumis à l'obligation de cinq ans de salariat de 67 à 73, de 2ans de 74 à 85 et que cette durée a été réduite à six mois en 85.

Mais au delà des contraintes réglementaires d'accès, il faut, nous semble-t-il, reprendre le passage à l'artisanat, l'installation à son compte dans leur signification à l'intérieur de l'itinéraire du chauffeur de taxi.

Dans son précis sur la mobilité sociale*, D. Bertaux

* La Mobilité Sociale, Daniel BERTAUX. Hatier Editeur. Collection Profil Société, Paris 1985.

précise les diverses significations que peut prendre l'installation à son compte pour l'individu en fonction du contexte.

Notamment, il rappelle que pour celui qui s'installe l'enjeu peut se limiter à la sortie du salariat et à la volonté de travailler pour soi, de devenir son propre maître et d'accéder ainsi à l'indépendance. L'enjeu étant encore plus limité quand il s'agit d'un chômeur qui s'installe simplement pour avoir du travail. Pour d'autres, le projet plus ambitieux sera l'enrichissement.

L'installation implique un déplacement dans les rapports de production, et dans le cas où l'installation aboutit à la position de patron, il y a passage d'un côté à l'autre du rapport de production capital/travail. L'employé devient employeur, l'ouvrier devient patron.

Où se situe dans ce schéma le NTA taxi qui devient artisan, à travers l'acquisition d'une autorisation et d'un véhicule ?

Il s'agit dans tous les cas d'un passage du statut de salarié à celui de travailleur indépendant. En devenant artisan, le chauffeur de taxi ne devient pas patron (il n'emploie personne), mais devient simplement son propre maître et n'exploite que sa propre force de travail.

Toutefois, le passage à l'artisanat a pour les chauffeurs de taxi des différentes cohortes des significations différentes.

Si pour la cohorte A c'est une suite logique dans la recherche de l'indépendance qu'ils ont entamé en entrant dans la profession, dans les cohortes les plus récentes, l'installation à son compte est surtout un échappatoire aux

autres formules pratiquées et en particulier à la location qui combine les inconvénients du statut de l'indépendant (en particulier au niveau de la couverture sociale), et du non titulaire d'autorisation (obligation de louer au prix fort les moyens de production, à savoir la voiture et l'autorisation).

A la limite, on pourrait presque dire que ce type d'installation n'est pas loin du projet le plus limité du chômeur qui s'installe pour avoir du travail.

Mais au delà de l'évolution des motivations, il faut aussi noter l'évolution des moyens, des façons de s'installer.

Si les premières cohortes s'installent assez rapidement à partir des revenus dégagés de leur activité en tant que salarié, ou quand ils le font directement (avant 67) à partir de prêts (familiaux pour la plupart) qu'ils remboursent rapidement, et si on peut parler là d'installation facile, car vite amortie, dans un contexte où la rentabilité du travail est bonne et où le coût de l'installation est assez faible. Dans les périodes plus récentes, à moins d'avoir des fonds personnels ou familiaux importants, l'installation est difficile et l'amortissement de son coût lourd et douloureux, ceci évidemment à cause de la baisse de la rentabilité de l'activité d'une part, et de la hausse du coût de l'installation d'autre part.

Il faut noter aussi que beaucoup des installations récentes sont des installations à l'économie, en particulier à travers l'homologation de son propre véhicule comme taxi, ce qui n'est pas sans poser des problèmes par la suite quand au bout d'un an ou deux d'activité il faut renouveler le véhicule, alors qu'on n'a pu dégager le surplus permettant d'acquérir un nouveau véhicule.

Cette précarité des installations récentes explique deux phénomènes que nous avons déjà noté sur un plan plus global, dans la deuxième partie de chapitre.

1) L'accélération de la rotation des autorisations, à savoir que l'artisan débordé par les charges tend à transférer de plus en plus tôt sa licence vers un autre artisan, et ceci souvent avant la période de cinq ans obligatoires, à l'aide d'un certificat médical de complaisance. L'inflation artificielle du coût des autorisations tendant à encourager ce phénomène.

Nous l'avons vu dans le discours des nouveaux artisans, peu d'entre eux envisagent cette installation comme définitive, ce qui n'était pas le cas des cohortes précédentes.

2) La seconde conséquence de cette précarisation de l'installation à son compte et de ses difficultés existantes est le développement de la formule de l'actionariat et l'entrée soit directe soit différée dans des grandes organisations regroupant des SCOP comme la Gescop, ou dans des petites sociétés anonymes d'actionnaires.

Cette recherche de l'indépendance à un moindre coût semble gagner du terrain. Toutefois, elle reste limitée dans les faits par la stabilisation du nombre des autorisations que détient en particulier la Gescop. Par contre, au niveau des petites sociétés d'actionnaires, on assiste par le biais du transfert de licence catégorie A en B à un passage d'un certain nombre d'individus du statut d'artisan au statut de salarié actionnaire.

Il nous semble donc pour notre part que l'on assiste en particulier au cours de ces dernières années, non pas à une accélération de l'artisanalisation qui ne pourrait être réelle

que si les autorisations détenues par les catégories B, et C, étaient transférées en A, mais à une apparence d'artisanalisation à travers l'accélération de la rotation des autorisations à l'intérieur même de la catégorie A, dont par conséquent le nombre n'augmente pas, ou même tend à diminuer légèrement dans les dernières années.

5) Pratiques du métier et évolution

Au risque de nous répéter, nous devons constater à travers les pratiques des différentes cohortes et à travers l'évolution des pratiques d'une même cohorte au cours du temps qu'il y a une dégradation.

1) Au niveau du travail : diminution du nombre de courses en fonction des difficultés de circulation. Augmentation du nombre des heures de travail réelles, et de la fatigue physique et psychique des chauffeurs. Détérioration du matériel pour les salariés au pourcentage du compteur notamment.

2) Au niveau des revenus : dégradation des revenus réels, à travers l'augmentation des charges pour les NTA (coût de la location) comme des TA (charges sociales, assurances) et la diminution du nombre des courses possibles et du blocage relatif des tarifs par les pouvoirs publics.

3) Dégradation des rapports sociaux de production par l'instauration de la location dont nous avons évoqué déjà à plusieurs reprises les effets fallacieux.

4) Au niveau du rapport entre vie professionnelle et vie familiale. Si le chauffeur de taxi des années 50-60 pouvait assurer correctement l'entretien de sa famille, tout en étant relativement présent et en participant à la vie familiale,

celui des années 80 a de plus en plus de mal à subvenir aux besoins de sa famille (le salaire de la femme devient indispensable) et cela en dépit d'un nombre impressionnant d'heures de travail (70 à 77 heures par semaine) qui l'éloignent du domicile familiale où il n'est souvent présent que pour "dormir".

Cette dégradation aboutit évidemment à une dégradation de l'image qu'ont les chauffeurs de la profession et des professionnels.

"Une profession où l'on travaille beaucoup pour rien gagner", "une profession où les gens sont les plus incompetents", "une profession dépotoir qui ne peut accueillir que des gens qui n'ont rien d'autre, immigrés, jeunes chômeurs, vieux reconvertis".

Et surtout, une profession sans avenir qu'on ne peut recommander à des jeunes, qui d'ailleurs la quittent après six mois, un an, après avoir confronté le rêve et la réalité.

Et enfin une profession où les employeurs peuvent se permettre n'importe quoi, et en particulier des tarifs de location esclavagistes, parce qu'il y a un chômage énorme en cette période de crise et qu'il y a toujours de pauvres bougres qui ne trouvent rien d'autres.

CHAPITRE IV

LES SYNDICATS ET ORGANISATIONS PATRONALES

CHAPITRE IV

LES SYNDICATS ET LES ORGANISATIONS PATRONALES

IV.1. PRESENTATION GLOBALE DES DIFFERENTS SYNDICATS ET ORGANISATIONS PATRONALES

Nous avons? lors du chapitre I? évoqué l'importance des Commissions Paritaires professionnelles dans l'encadrement de la Profession. Dans ces commissions, dont nous donnerons le détail ci-dessous, siègent les représentants des organisations professionnelles, Artisans, Salariés et Loueurs choisis par la Préfecture de Police sur une liste établie par chaque groupement. Sont représentés à Paris La Chambre Syndicale des Cochers et Chauffeurs CGT (4 représentants) ; la Chambre Syndicale des Artisans du Taxi S.A.T. (3 représentants) ; Les Syndicats FO et CFTC (1 représentant chacun) ; un représentant des actionnaires ; un représentant des loueurs de deuxième classe (moins de 200 autorisations) ; 1 représentant des loueurs des première classe (plus de 200 autorisations).

Ces commissions siègent sous la Présidence d'un représentant de l'Administration Centrale (Pouvoir de tutelle).

Ces commissions Consultatives Paritaires et Professionnelles instituées dans les années 37/38 lors de la publication de la Convention Collective du Taxi et du Statut du Taxi ont plusieurs attributions.

La Commission Professionnelle proprement dite siège au moins tous les trois mois et émet un avis consultatif sur les diverses dispositions concernant les statuts du taxi, les tarifs et les demandes de transfert.

La Commission des transferts* qui siége bimensuellement opère et entérine les demandes de transfert d'autorisations présentées soit à l'intérieur d'une même catégorie, soit entre catégories.

La Commission des examens statue sur l'admission des candidats au Certificat provisoire et au Certificat définitif.

Quant à la Commission de Discipline (qui siége deux fois par semaine), elle règle les problèmes d'infraction vis à vis des lois réglementant la profession, et émet des sanctions qui peuvent aller du simple blâme à la suspension définitive du chauffeur.

En dehors de ces Commissions, qui rappelons-le ne sont que consultatives, on peut se demander : quelles sont les options défendues par chacun des syndicats, leurs revendications et leur rôle réel à l'intérieur de la profession, leur vision de son devenir ?

Quant aux organisations patronales - loueurs de première et de deuxième classe - quelles sont leurs revendications, leur vision de l'avenir ?

Nous tenterons de répondre à ces questions à partir des entretiens que nous avons eus avec les différents représentants syndicaux et ceux des organisations patronales, interviews complétées par la lecture de la presse syndicale.

Mais avant nous nous devons de donner quelques chiffres qui reflètent les taux de syndicalisation déclarés des chauffeurs de taxi, (artisans et salariés) dans la Région Parisienne.

* Voir lexique.

Le syndicat CGT des Cochers et Chauffeurs regroupe 5 à 6000 adhérents (artisans et salariés).

Le SAT Syndicat des Artisans du Taxi regroupe 5 à 6000 adhérents, tous artisans par définition.

La CFTC taxi regroupe 800 adhérents (artisans et salariés).

FO regroupe deux cents adhérents (artisans et salariés).

Quant au CID UNATI non représenté dans les commissions, il regroupe une quarantaine d'adhérents.

La CFDT pour sa part regroupe une centaine d'adhérents et n'est pas représentée au niveau des Commissions professionnelles (nous verrons plus loin pourquoi).

En faisant la somme des adhérents des trois principaux syndicats, à savoir le syndicat des Cochers et Chauffeurs CGT, la SAT et la CFTC, on arrive au total assez impressionnant de 12.200 adhérents sur une population "théorique" de 14.300 chauffeurs (en fait sensiblement plus élevée du fait de la rotation). Ce fort taux de syndicalisation de la population des chauffeurs de taxi, qui surprend surtout quand on le compare au taux de syndicalisation dans la population active française (25 % en 1986) est-il révélateur d'un fort engagement idéologique et du caractère combatif de cette population ?

Nous ne le pensons pas, et ceci pour plusieurs raisons. Si l'adhésion syndicale représentait dans les années 30 et jusqu'au milieu des années soixante un véritable engagement politique (en particulier à la CGT), il n'a plus la même valeur en cette période où les grandes entreprises employant

des salariés ont disparu et où la présence syndicale dans l'entreprise est quasiment inexistante (un CE et des délégués du personnel à la G7 Saint Ouen).

Dans cette conjoncture, les différents syndicats ont dû évoluer de plus en plus du syndicalisme de combat vers le syndicalisme de service et leurs adhérents les considèrent plus comme des prestataires de service que comme des organisations de défense.

Nous verrons dans la deuxième partie de ce chapitre la position de ces différents syndicats sur ce problème, mais il nous apparaît dès maintenant que le terrain de la lutte syndicale dans le taxi a de plus en plus tendance à se déplacer de la scène de l'entreprise à celle des commissions paritaires où les différents syndicats s'affrontent avec les pouvoirs de tutelle autant qu'avec les représentants du patronat.

Les organisations patronales

Le syndicat des loueurs de deuxième classe (- 200 aut.) regroupe 300 loueurs de cette catégorie, ce qui représente la moitié des entreprises de cette taille.

Quant aux loueurs de première classe, leur représentant ne représente que lui-même, en l'occurrence la G7, seule groupe regroupant actuellement des entreprises de cette taille.

Il faut aussi noter la présence des coopérateurs qui représentent à la fois des loueurs de catégorie C et en fait la Gescop.

IV.2. DU SYNDICALISME DE COMBAT AU SYNDICALISME DE SERVICE

Nous exposerons dans cette seconde partie, pour chacun des syndicats, d'une part un bref historique de l'organisation, d'autre part sa situation actuelle à travers les objectifs défendus, les positions prises par rapport aux instances patronales et préfectorales, son fonctionnement : recrutement et services offerts, participation à l'action collective et vision de l'avenir de la profession.

Le syndicat des Cochers et Chauffeurs de voitures de place CGT

Un bref historique*.

La plus ancienne organisation syndicale créée en 1884 (constitution du Comité de la Bastille) déclarée en 1892, trois ans avec la création de la CGT à laquelle elle a participé. Elle a joué un rôle historique capital dans la sphère du taxi, notamment lors de la grande grève de 1911 qui dura 144 jours de novembre 1911 à avril 1912 et qui avait pour objectif l'augmentation du pourcentage sur la recette des chauffeurs. Lors de la scission CGT-CGTU de 1921, et pendant les quinze années que vont durer cette scission, les cochers chauffeurs sont relativement partagés, La majorité d'entre eux restant d'obédience CGTU.

En 1930 se tient le premier Congrès National de la Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs. C'est en 1930, aussi, que se crée la Fraternelle Automobile**, dont l'importance n'est pas à négliger, surtout à l'époque, parmi les facteurs d'influence

* L'essentiel des éléments historiques se réfère aux travaux de Philippe Laneyrie (op. cité), voir bibliographie.

** Voir plus loin.

du syndicat en raison des avantages que cet organisme offre aux conducteurs cegetistes. La Chambre Syndicale des Cochers et Chauffeurs est aussi à l'origine de la Convention Collective de 1936, signée le 24 juin entre les organisations patronales et syndicales et de la loi de 1937 qui met fin au règne de la marque libre et impose la répartition de la recette "au pourcentage".

Après la guerre, elle mènera de nombreuses luttes pour le respect de cette loi et de son décret d'application et pour l'obtention d'avantages sociaux et fiscaux. Nous reviendrons sur ses positions récentes et ses objectifs par la suite, mais il nous fait noter dès à présent que la Chambre Syndicale des Cochers chauffeurs est actuellement la seule organisation représentative à présenter face à la politique des entreprises et à celle des autorités de tutelle un ensemble cohérent de propositions concernant le rôle du taxi, son fonctionnement et le contenu des rapports sociaux à l'intérieur de la profession et démontre à juste titre que tous les problèmes sont liés entre eux et non atomisables.

Les objectifs défendus - une plateforme complète*

Insertion dans la profession

Formation examen : maintien de l'examen topographique pour les candidats (supprimé par l'arrêt du 4 janvier 1974) dont la suppression aboutit selon la CGT à une déqualification professionnelle de fait, en général, pour le développement d'une solide formation professionnelle, la scission en deux du CAP étant considérée comme un des éléments de déchéance de la profession.

* Ces objectifs sont reconstitués à partir des entretiens que nous avons eus avec les représentants de la Chambre Syndicale ainsi qu'à partir d'un fascicule "Le Taxi Parisien : Un grand service au Public", paru en septembre 1977.

Maintien d'un secteur salarial important

Création d'une nouvelle structure, seule forme d'entrée gratuite dans la profession. Le patronat étant incapable d'assumer cette structure (désengagement des capitaux, système de location) apparaît la nécessité de mise en place de formes de gestion et de structures aptes à se substituer à celles pour lesquelles les employeurs se déclarent incapables de tenir leur rôle de chef d'entreprise dans le secteur public. Nécessité de concilier la rentabilité du travail avec la notion de service au public.

D'où projet d'une nouvelle structure d'accueil salariale gérée par les élus des conducteurs (Comité d'Entreprise) et du personnel et placée sous la tutelle municipale.

Accès à l'artisanat

Suppression des transferts payants des autorisations à condition qu'une telle mesure s'accompagne d'une indemnisation du conducteur ayant effectué une mise de fonds.

Revenus et conditions de travail

Salariat

- Rétablissement d'un salaire garanti dans son volume d'origine c'est à dire 10 % de la moyenne générale des recettes enregistrées SMIG

Artisanat et salariat

- Instauration de l'échelle mobile des tarifs
- Détaxe des carburants et reversement de cette détaxe aux locataires.

- Suppression du fractionnement des horaires qui aboutit de fait à l'allongement des horaires de travail.

- Etablissement d'un contrat type pour les locataires. Mensualisation du contrat de location. Paiement par chèque et reçu de l'entreprise.

- Suppression du forfait.

Artisanat

- Baisse des charges pesant sur l'artisanat.

- Achat du véhicule franchise de taxe.

- Régime général de la sécurité sociale pour les travailleurs indépendants.

Fonctionnement du taxi "au service du public"

Circulation

Garantie du respect absolu des couloirs réservés aux autobus de la RATP et aux taxi.

Stationnement

Mise en place d'un réseau de parkings municipaux et de parkings de grande capacité à l'entrée de la capitale, prolongement lignes de banlieue métro-SNCF afin d'éviter l'afflux des voitures individuelles vers Paris.

Appel Taxi

Mise en place d'un central d'appel assurant la liaison avec toutes les bornes téléphoniques et augmentation des bornes.

En résumé, le Syndicat des Cochers Chauffeurs constate à la fois une dégradation économique (faiblesse de la rentabilité du travail) et une dégradation sociale de la profession (conditions de travail esclavagistes de la location, baisse de qualité du recrutement et du service rendu à la clientèle).

Il préconise pour résoudre ces problèmes

1) Sur le plan économique : des mesures pour une revalorisation des tarifs, proposition d'une échelle mobile parallèle à l'évolution des prix.

2) Sur le plan des rapports sociaux

La nécessité de définition claire des conditions de travail des salariés et des rapports patronat-salariat.

Enfin, pour la compatibilité d'un bon service public lié à de bonnes conditions de travail des chauffeurs, après l'assurance économique d'une bonne rentabilité du travail (hausse des tarifs, baisse des charges), la réduction des horaires de travail, la retraite à soixante ans.

Par ailleurs, cette organisation estime dès 1977 la nécessité de l'urgence de prises de mesures immédiates qui freine la détérioration de la profession. Les mesures visant en premier lieu la réglementation et ayant pour but :

1) de figer la situation,

2) d'abroger les articles les plus néfastes des ordonnances de février 73 notamment de décroisement,

3) la convocation d'une conférence tripartite réunissant les représentants de la profession, les pouvoirs de tutelle et les élus pour arrêter les nouvelles structures et rapports sociaux fondés sur les intérêts des usagers conducteurs et clients.

Sur tous ces éléments de plateforme de revendications l'organisation n'a obtenu que peu de satisfactions au cours de ces dernières années :

La suppression du forfait* est une victoire mais malheureusement elle a été remplacée peu après par le système de location, ce qui ne constitue pas une réelle amélioration.

Autre point de satisfaction, la détaxe du carburant effective pour les TI artisans et les entreprises, toutefois la reversion de cette détaxe aux locataires est loin d'être effective dans tous les cas.

Faute de pouvoir obtenir la suppression du système de location, la CGT multiplie les démarches auprès des autorités de tutelles et de patronat pour clarifier au maximum la situation des locataires (instauration d'un contrat type, d'un tarif de location, paiement par chèque et reçu).

Hélas, toutes ces démarches ne sont guère suivies d'effets et cela est dû notamment à la non compétence des autorités de tutelle en plusieurs matières. En matière de tarifs, la CGT comme tous les autres syndicats est renvoyée au Ministère des Finances, en matière de revendications salariales, au Ministère des Affaires Sociales et du Travail.

En ce qui concerne les locataires l'incompétence est générale, puisqu'ils ne sont pas salariés et ne relèvent pas du ministère du travail, et qu'ils ne sont pas artisans et donc ne relèvent pas non plus des réglementations concernant les artisans.

Dans ces relations avec les autres instances et en particulier à l'intérieur des Commissions professionnelles, la

* Voir lexique.

CGT comme les autres syndicats est relativement dans une position inconfortable, d'une part les autorités de tutelle se déclarent incompétentes, d'autre part les représentants des loueurs en particulier des loueurs de première classe qui n'ont pratiquement plus de salariés n'ont aucune réponse à apporter.

Les petits loueurs eux subissent aussi la dégradation de la situation économique de la profession et ne sont pas prêts à améliorer la condition des salariés.

La CGT accuse le patronat du taxi et en particulier les grandes compagnies d'avoir complètement désengagé les capitaux et par la même entraîné la quasi-disparition du salariat. Elle accuse par ailleurs la Préfecture d'avoir à travers le décroisement, l'autorisation de la location, et la dévalorisation du CAP, largement contribué à la détérioration de la profession "Le tiercé de la déchéance".

Fonctionnement adhérents et problèmes

Mais la CGT Cochers et Chauffeurs a elle-même des problèmes.

1) Contradictions et concessions

Le problème des transferts payants

Si elle reste convaincue du côté néfaste du transfert payant de l'autorisation contraire à la gratuité du droit au travail, le décroisement ayant accentué le caractère négatif du transfert payant en donnant une valeur qui n'existait pas aux autorisations B et C.