

L'organisation a modifié ses positions après 74 (période où elle refusait les transferts en commissions). "Les salariés passaient tous par la SAT pour les transferts (obtention de prêt, mise en relation du vendeur et de l'acheteur) et nous nous perdions nos adhérents".

## 2) Réduction de la durée du salariat à six mois

Alors qu'elle se bat pour le maintien d'une structure salariale importante, et qu'elle soutient que l'entrée directe dans le statut d'indépendant (location ou artisanat) est une des causes d'instabilité permanente des professionnels (pas de période d'apprentissage suffisante de la profession, découragement, etc...).

La même organisation a soutenu la réduction de la période d'accès à six mois en augmentant les conditions extrêmement défavorables du statut de NTA et en particulier de la location, font que les meilleurs se découragent et quittent la profession dans les deux ans (période préalable avant 85).

Il est vrai que la CGT Cochers-Chauffeurs du fait même de la disparition des grandes structures salariales tend à voir diminuer le nombre de ces adhérents salariés, les locataires eux n'ayant guère tendance ni intérêt à se syndiquer. Par contre, d'anciens salariés devenus artisans ont toujours gardé leur fidélité à leur syndicat d'origine.

Mais ceux-ci commencent à avoir un certain âge et il faut renouveler les troupes, d'où le recrutement qu'opère la CGT auprès des nouveaux artisans ; d'une part en ne voulant pas léser les artisans par le maintien d'une position de principe trop rigide (maintien de l'opposition au transfert payant), d'autre part en développant les multiples services qui sont indispensables à l'artisan et qu'il irait chercher ailleurs et notamment à la SAT si il ne les trouvait pas au Syndicat des

Cochers et Chauffeurs.

Ces divers services sont en premier lieu :

- La Fraternelle Automobile de longue existence qui est une compagnie d'Assurance, mais qui depuis 1976 fait aussi fonction d'organisme de crédit à l'installation.

- La mise en place d'un système de prêt l'organisation offrant en l'occurrence sa garantie à l'obtention des prêts pour acquisition de l'autorisation Prêt Bonifié Crédit Lyonnais et acquisition des véhicules SOCRAM.

- La recherche d'un Organisme Bancaire pouvant accorder des prêts aux adhérents qui décident de faire un transfert est largement explicitée lors du Congrès de 1975 "Rechercher un organisme bancaire pouvant accorder des prêts aux camarades qui prennent la décision de faire un transfert, tout en ajoutant que naturellement nous ne changeons pas d'appréciation sur le fond, le transfert c'est l'achat du droit au travail, il est contraire à la simple logique, mais le prêt n'est rien d'autre qu'un service voulu par les chauffeurs (et puis) c'est un moyen de garder les gars au syndicat".

- La création en 1986 d'un Centre de Gestion agréé GETAX - voir encadré ci-contre extrait du Reveil des Cochers Chauffeurs (publication mensuelle du syndicat) - renforce la politique du développement des services mise en place par le syndicat, politique qui, nous l'avons vu précédemment, tend à maintenir les adhérents et en particulier les artisans à l'intérieur du syndicat.

Peut-on dire pour autant que le syndicat des Cochers Chauffeurs CGT abandonne son rôle revendicatif pour n'être plus qu'un prestataire de services ?

Nous ne le pensons pas, le syndicat des Cochers Chauffeurs a une plateforme de revendications et des positions très claires vis à vis du devenir de la profession que nous rappellerons ci-après, qu'il défend et proclame à toute occasion, en particulier à travers la presse syndicale.

Un de ces dirigeants a défini ce rôle de combat en ces termes : "La CGT taxi reste un syndicat de classes et a un rôle à jouer dans la mesure où il y a des travailleurs exploités par des employeurs qui sont devenus des parasites (à travers le système de la location), mais il y a aussi nécessité de défendre les artisans".

En effet le syndicat des Cochers et Chauffeurs a depuis toujours lutté pour l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs (saliariés et artisans). Il a par ailleurs dénoncé les positions des autorités de tutelle et du patronat qui sont en grande partie responsables de la crise.

"Les autorités de tutelle sont en principe gardien de la réglementation mais au nom de l'alibi du libéralisme, elles ont laissé le patronat tourner puis violer délibérément le contrat collectif du travail puis le statut du taxi. Elles n'ont pas fait usage de leur pouvoir d'arbitre pour contraindre le patronat à maintenir le salaire de base au niveau de son montant originel 10 % de la recette. Et surtout, elles ont su substituer à la notion du service au public une réglementation conforme aux objectifs du Patronat" (Ordonnances de 1973).

Quant au patronat, sa responsabilité est évidente dans la crise actuelle. Violation du contrat collectif et du statut du taxi, prépondérance de la notion de profit par rapport à la notion de service au public, introduction de formes non conventionnelles de travail (location), démission de ses responsabilités de chef d'entreprise, etc...

Il faut noter ici que tant vis à vis des politiques préfectorales teintées de libéralisme et d'encouragement à la libre entreprise, que de la politique patronale qui tend à développer les formules dites "libérales" locations "voulues par les chauffeurs" ainsi que vis à vis d'un certain nombre de positions prises à travers le Rapport Rueff Armand, la CGT se bat pour le maintien d'une part de contrôle des conditions sociales des chauffeurs et d'autre part pour le maintien du numéris clausus "nombre limité des autorisations et donc des taxis en circulation".

En cette période de crise économique, la liberté de marque et la multiplication des taxis dans Paris risquerait fort, contrairement aux allégations des partisans de ces mesures, de reproduire la situation connue par la profession dans les années 30.

Le syndicat Cochers Chauffeurs voit la profession dans une mauvaise passe. Pour dépasser cette situation, il réclame la négociation d'une nouvelle convention collective pour les salariés avec un salaire égal à 45 % de la recette dont 10 % de fixe. La réduction du temps de travail et 10 jours fériés par an.

Pour les locataires malheureusement les plus nombreux, l'établissement d'un contrat type avec fixation de la redevance location à 75 % par décade, soit 2.400 francs charges sociales comprises.

Il réclame de plus pour tous les NTA la liberté du choix du mode de rémunération (liberté qui nous l'avons vu dans le chapitre III se restreint de plus en plus avec la généralisation de la location).

Pour les artisans, l'indexation des tarifs et la diminution des charges.

Défenseur des travailleurs du taxi (artisans et salariés) la CGT comme les autres organisations a du mal à mobiliser ses troupes en cette période de crise où le coût des heures de travail perdues est très élevé tant pour les NTA que pour les artisans. La mobilisation des chauffeurs pour les manifestations devient de plus en plus problématique.

Au cours des dernières années, on notera toutefois les manifestations de 1986 (février et novembre) pour une véritable hausse des tarifs, réduction redevance locative et versement de la détaxe du carburant aux salariés et les manifestations sur la base du thème de l'insécurité (manifestation symbolique d'accompagnement des chauffeurs agressés à leur dernière demeure). Sur ce thème, le syndicat préconise l'amélioration du système de sécurité des véhicules, toutefois, il n'a pas tendance à développer l'idéologie sécuritaire mise en avant par le syndicat des Artisans, comme nous le verrons ci-après.

Un autre syndicat dont la base de recrutement a été aussi les chauffeurs salariés est le Syndicat de l'industrie du taxi CFTC, dont le nombre des adhérents est sensiblement moins important que celui de la CGT ("800 adhérents qui ont une carte").

#### Un bref historique

De création nettement plus récente que les Cochers et Chauffeurs, la section taxi CFTC s'est implantée dans la période d'après guerre en 1946 dans de grandes compagnies telles que la SLOTA et la GAT.

En 1947, lors de la scission FO/CGT, la CFTC a pris la place de FO. Mais elle n'a été représentée aux commissions paritaires qu'à partir de 1954.

Entre 1956 et 1958, la CFTC développe son implantation et en 1964 elle est représentée à 64 % à la SGL qui donnera plus tard lieu à la création de la Gescop.

La CFTC a connu une croissance de ses adhérents au cours de la période récente qu'elle impute essentiellement à la complication des démarches d'accès à l'artisanat, ou à l'actionnariat.

#### Les objectifs du syndicat

Loin d'avoir une plateforme de revendications aussi complète que celle de la CGT des Cochers et Chauffeurs dont elle est assez proche dans ses objectifs, la petite troisième (comme elle se définit elle-même) des organisations syndicales a le même type de revendications.

- La nécessaire augmentation et indexation des tarifs.
- L'augmentation de la part fixe des salaires.
- La régularisation du statut des locataires à travers la mise au point du contrat type et d'une redevance liée à la rentabilité réelle de l'exercice du chauffeur.
- Elle fait aussi le même constat négatif sur l'évolution de la profession au cours de ces dernières années.

"Dégradation constante et dégradation profonde" due : à la dégradation des structures d'activité :

- 1) Retrait des capitaux des grandes compagnies
- 2) Disparition progressive des entreprises moyennes
- 3) A la multiplication des petites sociétés
- 4) Au renchérissement de l'accès à l'artisanat (25 millions d'anciens francs 85) et au remboursement difficile des dettes.

### Aux difficultés de l'exercice de la profession

Conditions de circulation. Activité et revenus en baisse. Nocivité du statut de locataire. Nombre d'heures trop élevé et insuffisance de couverture sociale.

La CFTC note aussi la dégradation de l'esprit de métier, dégradation due essentiellement aux conditions économiques d'exercice de la profession, qui en particulier au niveau des stations entraîne une concurrence sauvage entre les chauffeurs.

### Les solutions à ces problèmes

Ces solutions sont pour la CFTC de deux types ; mises à part les revendications classiques sus mentionnées, la CFTC voit une solution :

- Dans l'accord d'une subvention de la Ville de Paris.

- Dans la mise en place d'une régie municipale taxis qui paraît improbable dans les conditions actuelles (nécessité de rachat des autorisations impossible tant que le groupe G7 reste titulaire de 700 autorisations).

Quant au syndicat lui-même et à son fonctionnement, le syndicat CFTC a une nette conscience de la dominance de l'aspect services sur l'aspect combat et luttes syndicales.

Le passage du nombre de ses adhérents (artisans-locataires-coopérateurs) en trois ans de 600 à 800 est dû essentiellement au développement des services offerts : aide aux formalités fiscales par l'expert comptable, assurance, mise en place des prêts pour les transferts d'autorisations, rôle d'intermédiaire pour les transferts entre l'offreur et le demandeur, publication mensuelle d'informations (ronçotée).

Le représentant de la CFTC explique ainsi le rôle joué par les syndicats dans les transferts d'autorisations :

*"Le transfert payant des numéros, c'est une tolérance, ce n'est pas légal et nous les syndicats bien que certains condamnent idéologiquement ce transfert payant, on est obligé de faire des prêts, puisque les banques ne peuvent pas faire de prêts car ce n'est pas légal.*

*Il y a une garantie pour celui qui achète ; il dépose avant le transfert un chèque du montant total au syndicat qui sera déchiré ou rendu. C'est une garantie".*

Le problème de lutte pour l'obtention de la satisfaction des revendications reste toutefois d'actualité, mais la CFTC avoue les difficultés de mobilisation des adhérents, rencontrées en cette période de crise, et ceci essentiellement pour deux raisons :

1) faible rentabilité de l'activité et difficulté de consacrer du temps à des manifestations,

2) Caractère de plus en plus transitoire des professionnels, forte rotation des chauffeurs.

La dernière grande grève date de 1968. Les manifestations récentes (février 86) n'ont pu mobiliser que 500 à 600 personnes, et tout ça pour obtenir 2 % d'augmentation.

*"Il y a de petites manifestations mais qui ne rapportent rien. A un moment, on a eu cinq jours sans travailler pour avoir une augmentation de tarif, entre autres. Avant les gens se battaient plus. Les manifestations ne rapportent rien, il n'y a pas beaucoup de monde. Ils ne veulent pas suivre pour faire masse et alors quand on arrive à cent devant le ministère, il y en a qui rigolent. Pour vous dire jusqu'à quel point ils sont pris à la gorge, il y a eu deux fois en une semaine des enterrements et quand on était en cortège il y en*

avaient qui se planquaient derrière les autobus pour continuer à travailler et pourtant ils étaient au courant pas les journaux. Avant il y avait plus de solidarité".

"Et en plus, il faut le dire, le taxi est surtout individualiste. Tant qu'il y en a qui y arrivent en faisant dix heures par jour, ça va, puis quand ils verront qu'ils n'y arrivent plus, ça éclatera."

### Une organisation syndicale en mal de représentation : La CFDT Taxi

Contrairement aux autres organisations de syndicats ouvriers - CGT, FO, CFTC - et artisans - SAT - la CFDT taxi n'est pas représentée au niveau des Commissions Professionnelles. Il nous a semblé toutefois intéressant d'évoquer le pourquoi de cette non représentation à cette date, et la plateforme qu'elle défend auprès de ses adhérents, car cet exemple illustre bien le caractère relativement corporatiste du taxi\* qui rejette assez facilement ce qui n'émane pas directement de la profession.

### Un peu d'histoire récente

L'histoire de la section taxi CFDT est très liée à l'itinéraire de son représentant actuel, aussi essayerons-nous de le retracer, tout au moins au cours de ces dernières années.

Comme nous l'avons vu précédemment, la CFTC taxi est présente dans les commissions professionnelles dès 1954. En 1964, lors de la création de l'organisation nationale CFDT,

---

\* Nous renvoyons le lecteur au livre de Philippe Laneyrie "Le TAXI de la Ville", Editions du Champ Urbain, Paris 1979 (chapitre III, 3ème partie).

celle-ci ne voit pas l'intérêt de la création d'une section taxi, étant donné la présence de la CFTC dans la profession.

Or, depuis 1983 la CFDT multiplie les demandes pour se faire admettre en tant que section taxi au niveau des commissions. Nous verrons plus loin pourquoi, et comment ces démarches sont reçues, mais revenons-en pour l'instant à l'itinéraire de son représentant. Entré dans la profession en 1971, d'abord salarié puis artisan, Monsieur D.S., siège en tant que représentant F.O. de 1979 à 1983 aux commissions professionnelles taxi.

En 1983, Monsieur D.S. quitte FO, pour plusieurs raisons, politiques : *"en tant que socialiste, je ne me sentais pas bien à FO"*. D'autre part pour un conflit sur la politique menée par FO, au niveau du recrutement des adhérents : *"ils m'ont dit qu'il fallait pas trop augmenter les adhérents, certains avaient une drôle de politique interne, il fallait faire rentrer l'argent, pas pas les adhérents, moi j'étais pas d'accord, je leur ai dit quand on représente une grande organisation syndicale, on laisse entrer ceux qui veulent adhérer, ou alors on fait un syndicat taxi à part, une sorte de "syndicat de famille". C'est comme ça que j'ai quitté FO, et que j'ai fait des demandes auprès de la CFDT, où j'ai créé une section taxi, qui regroupait déjà à l'époque 50 % des adhérents FO, soit 45 taxis"*.

Depuis 1983, des démarches multiples faites par Monsieur D.S. et par la Fédération générale des Transports et même par la direction de la CFDT auprès de différentes instances - Ville de Paris, Préfecture de Police, Ministère de l'Intérieur - entre mai 1983 et aujourd'hui, n'ont pas abouti, bien que la CFDT en tant que section taxi siège dans la commission extra municipale taxi et qu'elle ait fait partie à plusieurs reprises de délégations intersyndicales auprès du Ministère de l'Intérieur.

Au début 85, le Préfet de Police procède à diverses consultations concernant la question notamment auprès du Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle. En ce qui concerne la section taxi du syndicat CFDT, le Ministère a reconnu "le principe d'une présomption de représentativité au bénéfice des syndicats affiliés à l'une des organisations reconnues représentatives au plan national".

Tel est le cas de la CFDT visée par l'arrêté du Ministre des Affaires Sociales de 1966.

Compte tenu des éléments recueillis (1985), le Préfet de Police se propose d'engager les consultations préalables à la modification de l'Article 16 de l'Ordonnance du 8 avril 80 qui régit la composition de la Commission Professionnelle.

A cette occasion, les représentants des syndicats CFT et CFTC de la commission professionnelle demandent des élections pour connaître la représentativité de la CFDT à l'intérieur de la profession.

Mais l'affaire reste sans suite jusqu'au 13 mars 1986 où est publié un Décret du ministère de l'intérieur et de la décentralisation et du ministère du commerce et de l'artisanat et du tourisme portant création de la commission des taxis et voitures de petites remises (voir document en annexe) et élargissant notamment la commission à des représentants des usagers. La CFDT reconnue représentative au niveau national devrait donc y siéger. Mais en décembre 1986, la Mairie de Paris n'ayant pas encore désigné les représentants des consommateurs, la mise en place des nouvelles commissions est toujours bloquée.

### Les objectifs défendus

Malgré ces difficultés, la CFDT a depuis 1983 une section taxi à l'intérieur du syndicat général des transports parisiens.

La plateforme revendicative de cette section est la suivante :

#### ° Pour les salariés :

En application du Code du Travail, le versement du SMIC aux salariés du taxi sur la base des 39 heures hebdomadaires auxquelles s'ajoutent les heures supplémentaires et leurs majorations. L'ensemble majoré d'un certain pourcentage incitatif que l'on peut estimer aux alentours de 10 % de la recette journalière.

Elle considère en effet, qu'à chacun ses responsabilités : si le salarié a la responsabilité de l'exécution de son travail, au patronat d'avoir celle de la gestion et de la rentabilité de son entreprise.

L'application du Code du Travail sur le SMIC permettra aux salariés du taxi des conditions de travail et de rémunération acceptables en supprimant le système dit "de location", véritable esclavage des temps modernes. Système qui profite exclusivement au patronat du taxi sans tenir compte des risques imposés aux chauffeurs, tant sur le plan santé, que sur le plan sécurité (horaires imposés démentiels).

Abrogation du CDC provisoire et l'organisation d'une formation professionnelle.

° Pour les artisans :

Abrogation de la loi de 68 afin de permettre, aux artisans qui le souhaitent, le rattachement au régime général de Sécurité Sociale, comme par le passé ; l'attribution des indemnités journalières de Sécurité Sociale en cas d'arrêt de travail pour maladie ou accident, comme c'est le cas pour les salariés.

L'application d'un tarif suffisant pour permettre une exploitation normale dans un temps raisonnable sauvegardant aux chauffeurs une vie familiale, associative ou autres, que l'on peut considérer, aujourd'hui, comme impossible avec des semaines de plus de soixante heures.

L'achat des voitures hors taxes.

Le paiement de la TVA accident par la Compagnie d'Assurances.

L'amortissement du matériel (voiture) en 36 mois.

Réduction de deux ans à six mois pour accéder à l'artisanat.

La liberté pour l'ensemble des professionnels, y compris "Les Jaunes"\* de déterminer leurs horaires de travail.

L'application du tarif, dit tarif de nuit, de 20 heures à 5h30.

L'application du tarif C en zone urbaine, dans les communes desservies par des taxis communaux, quelle que soit l'heure.

Cette plateforme qui rejoint dans une certaine mesure celle de la CGT et de la CFTC a toutefois un caractère assez particulier que revendique le responsable actuel de la section taxi. Le refus de toute marginalisation du chauffeur de taxi par rapport aux autres travailleurs d'où la revendication des

---

\* Détenteurs d'autorisations incessibles et attribuées gratuitement.

39 heures hebdomadaires, d'où aussi au niveau de l'action d'information, l'inclusion des articles concernant la section taxi à l'intérieur du bulletin mensuel Transports Equipement, publié par la Fédération des Transports, Equipements, Editions Routiers et Urbains - CFDT.

Or, quand le reste de la profession insiste sur la spécificité de l'activité taxi et joue le jeu du corporatisme, la CFDT elle joue le jeu du désenclavement. Ce raisonnement a abouti notamment en 1986, à la mise au point d'un modèle d'horodateur qui couplé au compteur ne se déclenche que quand le compteur est en marché, devant remplacer l'ancien horodateur basé sur l'amplitude des heures de circulation autorisées, soit dix heures par jour pour les NTA, onze heures pour les artisans.

Cet horodateur présenté en commission professionnelle a déclenché un tollé général.

Pour la CFDT taxi, et en particulier pour son représentant, cet horodateur est nécessaire, car il permet l'aménagement des horaires de travail, évite les fraudes (circulation en charge au dessus des dix heures autorisées) et surtout démarginalise les travailleurs du taxi, par rapport aux autres travailleurs.

A la question posée de savoir si 39 heures par semaine en charge suffisent à assurer un revenu décent au chauffeur, Monsieur D.S. nous a répondu : "Si elles ne suffisent pas, ça sera la preuve que les revenus du taxi sont insuffisants et qu'il faut les revaloriser, en particulier par un remaniement du partage de la recette entre l'entreprise et le salarié 40/60 %.

N'importe comment, au delà d'un certain nombre d'heures de travail en charge, le taxi constitue un danger pour lui même, pour les clients, et aussi pour les autres automobilistes".

Cette volonté de vouloir normaliser les conditions de travail des conducteurs et en particulier les horaires, qui part d'une intention louable, entre toutefois en contradiction avec la réalité des pratiques. Comme nous l'avons vu précédemment, le locataire, en particulier, fait de plus en plus correspondre ces heures de travail avec le nombre d'heures de circulation autorisées quand ils ne les dépassent pas.

Oui, mais nous répond la CFDT, il faut que la location soit supprimée car c'est un système esclavagiste.

Nettoyer les écuries d'Augias, tel semble être l'objectif que s'est fixé la CFDT, tâche difficile s'il en est.

Un autre élément spécifique de la CFDT par rapport aux autres organisations de la profession, la volonté déclarée de ne pas demander des hausses trop importantes de tarifs, mais une baisse des charges.

D'après cette organisation, une hausse immodérée des tarifs entraînerait une dédémocratisation de l'usage du taxi : *"seuls y auraient accès ceux qui ont de l'argent, alors que le taxi doit rester un service ouvert à tout le monde, si on obtient des hausses trop importantes on va tomber dans les excès, et la ségrégation de clientèle que pratique actuellement la G7 en facturant l'heure de taxi à 120 francs (tout à fait illégalement) aux membres du Club Affaires ou aux abonnés, ou aux différents privilégiés qui peuvent se permettre de payer ce tarif, et ont par là même une priorité sur les autres en cas d'appel"*.

#### Fonctionnement adhésions et problèmes

Dans l'attente de sa reconnaissance, la CFDT fonctionne en tant que section taxi depuis 1983.

Au départ, 80 adhérents, une partie issue de FO qui ont suivi le fondateur de la section, une autre partie venue à la section par réseau de connaissance. Puis la section se développe pour atteindre le chiffre de 300 adhérents (?) en 1985. Mais petit à petit, elle a perdu un certain nombre de ces adhérents étant donné sa non reconnaissance officielle.

En effet, et cela souligne bien le rôle des syndicats dans le système professionnel du taxi, un chauffeur convoqué en commission de discipline peut demander au représentant de son syndicat de le défendre, et si non obtenir l'annulation de la poursuite, du moins l'allègement des sanctions.

Or, n'étant pas officiellement autorisée à siéger dans les commissions professionnelles, la CFDT ne peut défendre ses adhérents aux commissions de discipline et ceux-ci s'adressent alors aux autres syndicats.

Qui sont les adhérents et que demandent-ils au syndicat ?

#### Les artisans

1) "Viennent pour qu'on les défende à travers nos revendications".

2) "Pour qu'on s'occupe de leur gestion, leur comptabilité, leurs déclarations fiscales - forfait, réel simplifié".

#### Le locataire

"Aussi pour se faire défendre quand ils ne sont pas d'accord avec les conditions d'un contrat qu'ils ont signé avec le loueur il y a deux ou trois mois (là il n'y a pas grand chose à faire)".

"Ils demandent aussi qu'on les défende par rapport aux pressions des loueurs qui les obligent à passer du régime du salariat au compteur au régime de la location. On fait pression mais en fait les 3/4 du temps le chauffeur signe le contrat de location, pour ne pas perdre son travail.

### Le salarié

A les mêmes problèmes : passage obligatoire au système de location, obligation de travailler les jours fériés.

### Les actionnaires

Demandent des avocats pour être défendus devant les commissions, sinon pour les autres problèmes tout se règle à l'intérieur de la Gescop.

On comprend bien à partir de cette liste que la CFDT taxi ne peut se maintenir au niveau de ses adhérents que si elle est reconnue officiellement et peut les défendre à la commission.

A part l'aide à la gestion et à la comptabilité, la section CFDT assure les services, assumés par les autres syndicats, à savoir l'obtention de prêts bancaires pour l'installation (autorisation voiture) et l'assistance juridique en cas de conflit employeur-salarié.

Par ailleurs, Monsieur D.S. qui a préalablement siégé dans les commissions en tant que représentant FO peut plus ou moins officiellement présenter des candidats au transfert (vendeur et acheteur d'autorisation) et jouer ainsi le rôle de courtier que jouent les autres syndicats représentés aux commissions.

Pour conclure sur la CFDT taxi, nous dirons que ce syndicat occupe une place un peu particulière à l'intérieur du

secteur taxi, et que sa volonté de non marginalisation de la profession (horaires, etc...) aboutit (même si sa présence est officialisée au niveau des commissions professionnelles) à sa relative marginalisation à l'intérieur de la profession et des organisations syndicales qui la représentent.

### Le syndicat des Artisans du Taxi

Le SAT compte en région parisienne un nombre d'adhérents (par définition artisans) sensiblement équivalent à celui du syndicat des Cochers et Chauffeurs, c'est à dire 5500 adhérents.

### Un bref historique

La Fédération Nationale des Artisans Taxis qui possède de nombreuses sections en Province (ou le pourcentage des artisans est plus élevé qu'à Paris) est sans doute sur le plan national l'organisation numériquement la plus représentative.

Elle revendique 12000 adhérents sur l'ensemble du territoire et se situe au second rang des Fédérations nationales d'artisans après celle de la coiffure.

Cette organisation s'est séparée du syndicat CGT des Cochers Chauffeurs en 1929, à la date où celui-ci évoluait vers la CGTU.

### Les objectifs défendus et leur évolution

Le dirigeant de la FNAT reconnaît lui-même que son organisation a évolué, surtout depuis les années 80 du mouvement revendicatif à la prestation de services. Il n'en reste pas moins qu'il présente un certain nombre de revendications reprises notamment par "l'Artisan du Taxi",

revue, sur papier glacé, diffusée mensuellement auprès des adhérents.

Le point le plus important de la plateforme du SAT est de défendre et de promouvoir la vocation artisanale du taxi.

Elle s'oppose en cela aux Cochers et Chauffeurs qui souhaitent le maintien d'une structure d'accueil gratuite et donc du salariat au compteur.

Cette vocation artisanale du taxi, la SAT l'explique par le raisonnement suivant : "il n'y a pas de possibilités de survie dans les autres formules. Ni pour le patron, ni pour le chauffeur (survie économique s'entend). L'artisan limite les dégâts par rapport aux entreprises car il échappe à la taxe sur les salaires et au 1 % patronal sur la construction et la formation. L'Artisan fait sa propre comptabilité, sa propre mécanique. Il a moins de frais".

Par conséquent, le SAT et la FNAT souhaitent la disparition des loueurs (grandes compagnies) et des petites entreprises. En ce qui concerne ces dernières, qui sont souvent comme nous l'avons vu précédemment des regroupements d'artisans, la SAT leur promet un avenir très noir.

"Si ces artisans se sont regroupés surtout dans les années 79/80, c'est qu'ils recherchaient à travers le statut de salarié une couverture sociale plus large (accident, maladie), une retraite plus consistante et des vacances.

Mais en fait, la lourdeur des charges administratives (un gérant responsable de la société) et des gestions parfois frauduleuses rappellent les actionnaires à leurs responsabilités et ils s'aperçoivent maintenant de leur déconfiture".

Cette prise de position, en faveur du développement de l'artisanat, dicte toute la politique du SAT tant au niveau des revendications qu'au niveau du développement des services.

La SAT est une des organisations qui, en 73, était favorable au décloisonnement dans l'espoir d'un transfert des autorisations des autres catégories vers la catégorie A.

En fait, ce mouvement n'a pas pris l'amplitude prévue (voir chapitre I, et chapitre II).

D'où une nouvelle revendication : l'entrée directe dans l'artisanat, faute d'obtenir satisfaction à cette revendication, le SAT a en janvier 1985 marqué une victoire dans ce sens par le raccourcissement de la période préalable à l'artisanat à six mois "six mois ça suffit pour se rendre compte". Nous avons vu que l'augmentation des transferts médicaux avant cinq ans d'exercice de l'artisanat ne confirme pas tellement ce point de vue. D'ailleurs, la SAT souhaite le raccourcissement de cette période de cinq ans et n'a pas obtenu satisfaction sur ce point, à ce jour.

Autre revendication, celle-ci commune à l'ensemble de la profession : l'augmentation des tarifs que la SAT voudrait voir dissociée des 295 articles servant de base au calcul de l'indice INSEE.

"De 81 à fin 85, le pourcentage de la hausse moyenne des 295 postes de l'indice INSEE est de 35 %, alors qu'en même temps le tarif taxi n'a augmenté que de 29 %, soit six points d'écart. La situation tend à se rapprocher de celle de 68 où il a fallu revaloriser du jour au lendemain de 22 %. On a perdu six mois de travail et quarante jours de grève".

Autre revendication : l'amélioration du régime social des artisans.

- Retraite, sécurité sociale.

- Le SAT semble avoir obtenu satisfaction sur plusieurs points et en particulier sur la possibilité de la retraite complémentaire, loi du 1/01/86, avec reconstitution de carrière.

Pour justifier malgré la baisse de rentabilité de l'activité de la vocation artisanale du taxi, le représentant du SAT nous a tenu ce discours :

"Le taxi actuellement n'achète pas la rentabilité, il achète son confort, sa liberté, car aucune autre profession ni artisanale ni commerciale ne peut se vanter d'avoir autant de liberté, ça c'est un point fondamental. C'est ce qui conditionne une vie. Comme on dit, il vaut mieux un petit chez soi qu'un grand chez les autres, et je préfère manger un sandwich que des ortolans, nous sommes libres, pas de patron derrière, pas d'horaires, on fait ce qu'on veut.

Nous avons bien un esclavage, parce qu'il faut faire dix heures à onze heures par jour, mais c'est de l'esclavage librement voulu et consenti. Il y a évidemment un problème de rentabilité, celui de la rentabilité de l'outil de travail".

Ce discours éminemment contradictoire est assez significatif de l'idéologie de l'indépendance développé par la SAT en cette période de crise.

Dans la perspective de défense de l'artisanat, la SAT (comme par ailleurs la CGT) essaye de faire reconnaître le véhicule acheté par le chauffeur comme un outil de travail, ce qui aboutirait à la possibilité de l'obtention de prêts bonifiés. Ces démarches comme celle visant à l'achat de la voiture hors taxes (actuellement la TVA est reversée auprès deux ans ou même trois ans au chauffeur) n'ont pas abouti. Et la récente réponse du Ministère des Finances est une fois de plus négative sur ce point.

Il faut noter par ailleurs la volonté du SAT de revaloriser la profession par un recrutement plus axé vers les classes moyennes (de préférence des français). En dehors de la demande de revalorisation du certificat d'Aptitude, le SAT a des contacts avec l'ANPE. "Nous avons multiplié les contacts avec les ANPE pour recruter à un niveau supérieur, mais ça n'intéresse pas grand monde, sauf certains cadres en fin de carrière victimes de la crise économique".

Comme nous l'avons écrit précédemment, la SAT a depuis les années 80 développé un certain nombre de services ; avant de les énumérer, nous rappellerons le discours justificatif de cette politique : "il y a une évolution du monde syndical, c'est une évolution générale due à la diminution des populations syndiquées, cela est vrai de tous les métiers, et de tous les syndicats.

En ce qui nous concerne, nous sommes protégés d'une chute des adhésions parce que nous avons su au moment opportun amener des services car le syndicalisme tel que nous l'avons conçu et réalisé dans les années antérieures c'est à dire uniquement revendicatif, à mon sens a cessé d'exister. Il faut du revendicatif, c'est le propre du syndicalisme, mais il faut également des services. En ce qui nous concerne, nous avons développé énormément les services".

A savoir :

- Une mutuelle assurance auto.
- Une caisse de prévoyance interne qui entre en jeu en cas de décès, en cas de difficulté de toute sorte.
- Des services fiscaux : déclaration pour les forfaits, les déclarations au réel simplifié.
- Un centre de gestion agréé.
- Une société de cautionnement mutuel d'aide à l'entreprise artisanale, qui permet aux artisans d'obtenir des prêts d'installation moins chers que sur le marché bancaire.

- Prêts pour les autorisations.
- Un garage important mis à la disposition des artisans.
- Par ailleurs, une maison de vacances, Home Familial.

Délégations dans les caisses maladies, caisses vieillesse, chambre de métier.

Toujours dans une perspective de revalorisation de l'image de marque du taxi, l'accent a été mis par le SAT sur la formation continue des adultes dans le taxi. "La loi du 23/12/82 nous en a donné les moyens financiers, et a en fait concrétisé ce que nous faisons par le passé où nous avons commencé à notre propre compte la formation continue, sur une échelle plus restreinte.

Les cours de formation portent sur les problèmes fiscaux, les assurances, la formation qualification proprement dite, à la mécanique, aux langues étrangères".

Si le SAT regroupe en région parisienne 5500 artisans, elle reconnaît comme les autres syndicats qu'en cette période de crise et de faible rentabilité de l'activité du taxi, il est difficile de mobiliser cette population.

Le président de la FNAT que nous avons rencontré à Paris développe une politique de revendication et de pression personnelle auprès des différentes instances, Ministère des Affaires Sociales, pour améliorer la couverture sociale des artisans, plus précisément au niveau de la retraite complémentaire, Ministère des Finances, pour obtenir une revalorisation des tarifs.

Le président de la FNAT explique le poids de ces démarches d'une part par son opiniâtreté personnelle à défendre l'artisanat du taxi, d'autre part par le poids politique que

représente la profession, et principalement les artisans en tant que vecteur d'opinion, ceci particulièrement en province.

"Ma profession, si besoin était, implique que je sois en dehors de la mêlée politique, mais je représente quelqu'un de très important au niveau politique. En particulier au niveau des élections, les taxis sont des vecteurs d'opinion, ils touchent 250 millions de personnes par an. C'est pas n'importe quoi, ils ont une énorme force d'impact, surtout en Province, là aucune élection ne se fait jamais sans les taxi. Chaque élu sortant qui fait fi des revendications justifiées des chauffeurs de taxi n'est jamais réélu.

Cette influence est moins importante à Paris et en région parisienne. Entre autres à cause du fort pourcentage d'immigrés dans le secteur, mais Paris c'est 14.300 taxis, sur 37.000 sur toute la France. Nous avons 80 % d'impact sur la Province où le contact avec le député est plus facile. Quand je me suis déplacé pour la loi du 6/1/86 pour les transports sanitaires, j'étais seul mais il y avait 200 lettres de députés et sénateurs qui avaient fait pression pour que le taxi soit inclus dans le remboursement au malade des frais sanitaires".

Syndicat de services et porteur d'une certaine pression politique, le SAT n'est pas non plus très optimiste sur le devenir de la profession.

Les deux grands maux étant :

- 1) La politique des tarifs sous évalués (voir ci-dessus).
- 2) La circulation qui est un problème politique. "Aucun homme politique n'aura le courage d'interdire la circulation dans les centres villes, d'autant que la taxe sur les

carburants est une ressource appréciable de l'économie nationale".

Les deux éléments se combinent pour diminuer la rentabilité de l'activité et entraînent :

a) Un recrutement médiocre en qualité :

"Des gens sous-développés qui viennent des pays sous-développés et qui se contentent de travailler 10 à 11 heures par jour pour ce que l'on appelle vulgairement une poignée de cerises. Ils gagnent 5000 francs par mois, à tout casser, mais ils sont encore heureux car lorsqu'ils étaient dans leur pays d'origine, ils gagnaient beaucoup moins que cela".

b) Une disparition des grandes compagnies, sauf la Gescop, et difficultés de survie des autres entreprises. La multiplication de petites sociétés bancales, qui reposent sur une gestion qui donne lieu à beaucoup de contestation.

"A chaque commission professionnelle, on note des infractions à la législation".

c) Une disparition quasi totale de l'esprit de métier, et de la solidarité entre chauffeurs.

La formation à l'intérieur du taxi de petits groupuscules d'amitié, ou de confraternité ethnique.

"Les problèmes économiques plus les problèmes de migration sont responsables de cette dissolution de l'esprit de métier".

Les solutions aux problèmes de la profession sont, suivant le SAT :

1) La revalorisation des tarifs et de la formation.

2) Le subventionnement de l'industrie du taxi, comme les autres transports publics.

3) Une meilleure surveillance des petites sociétés, au niveau fiscal et social.

4) Elargissement de l'artisanat, seul apte à assurer aux moindres frais la survie de la profession.

Nous allons maintenant examiner deux autres organisations représentées aux commissions professionnelles.

#### IV.3. LES PETITS LOUEURS ET LES COOPERATEURS

##### La Chambre Syndicale Des Petits Loueurs :

Il s'agit là d'une organisation patronale regroupant des entreprises de la catégorie B.

Les coopérateurs; et là, la définition devient moins évidente car les coopérateurs correspondent au GIE Gescop dont les administrateurs sont aussi considérés comme des représentants des loueurs de première classe de la catégorie C.

On verra que pour ces deux organisations, contrairement aux syndicats ouvriers et à la SAT, les positions sont beaucoup moins claires.

##### La Chambre Syndicale Des Petits Loueurs

La Chambre Syndicale des petits loueurs, dont nous avons rencontré à deux reprises le Président, ancien chauffeur devenu chef d'une petite entreprise de taxi (25 autorisations, salariés au pourcentage du compteur) regroupe 300 entreprises adhérentes (cat. B), dont la majorité détient entre 6 et 15 autorisations.

Pour son président, la Chambre Syndicale a essentiellement trois fonctions :

1) La formation

"Un centre de formation gratuit est financé par la Chambre Syndicale. En fait, il existe trois centres importants, trente formateurs, tous chefs d'entreprise. C'est nous qui sortons, la plupart des chauffeurs 1500 à 2000 dossiers de candidatures présentés par an. Dans les centres, on apporte une formation théorique sur la réglementation, les itinéraires (ils doivent les apprendre mais ils ne se cassent pas la tête). Au niveau de la pratique, on les prend tous les samedis pour faire un trajet".

2) L'information

Pas de vrai journal proprement dit, mais une fiche d'information ronéotée qui informe les loueurs sur les débats, lors des séances des commissions professionnelles, les réglementations, les tarifs, etc... et les luttes à mener.

3) La défense

Dans certains cas, quand les loueurs se sont mis en faute de bonne foi, on les défend devant la commission.

Monsieur R. a surtout évoqué les problèmes de la profession qui lui semblent multiples et ont des répercussions sur tous, chauffeurs, loueurs, et clients.

"Le malaise est grand dans notre profession, et la cause principale de ce malaise c'est la tarification. Tout est lié à la tarification du taxi, les chauffeurs (salariés au compteur) il faut qu'ils fassent soixante heures par semaine pour y arriver. Ceux qui font la location ils travaillent encore plus.

Si le problème numéro un est la tarification qui se répercute sur la rentabilité de l'activité taxi, tant au niveau du salarié, du locataire, de l'artisan que du loueur, le problème numéro deux reste celui de la circulation dans Paris, la rotation des véhicules, c'est pas possible, mais ça c'est un problème politique, personne n'osera interdire le stationnement dans Paris.

Problème numéro trois, le recrutement. Evidemment, une profession où il faut travailler soixante heures par semaine pour gagner si peu, ça n'attire pas.

En plus, il y a les problèmes de famille, les problèmes de divorce. Alors qu'est-ce qu'on recrute : des plus de trente-cinq ans, chômeurs, étrangers. En plus, petit à petit, le salariat au compteur disparaît. Les types, ils veulent avoir leur voiture tout le temps, même quand ils ne travaillent pas, et ça c'est incompatible avec la rentabilité des entreprises. Pour une entreprise, il faut que les voitures tournent tout le temps, alors les nouveaux ils vont vers la location et au bout d'un an, ou même pas, ils arrivent à peine à payer leur location, ils quittent la profession. Ou ils essayent de reprendre le système salarié. Pour les entreprises, évidemment, la location c'est plus pratique, moins de soucis, moins de charges, mais pour les chauffeurs, c'est vite la catastrophe".

#### Disparition des petites sociétés

"Avec les problèmes de recrutement, et comme les chauffeurs s'en foutent de plus en plus, surtout quand ils sont salariés, il y a de plus en plus d'accidents, alors les entreprises s'écroulent sous les charges d'assurances (35.000 à 40.000 francs par an et par véhicule). C'est pas possible de supporter ça pour une petite entreprise".

Diminution du temps de salariat avant le passage à l'artisanat et rotation

"Maintenant, on a réduit à six mois, ça devrait être au moins un an, parce que quand on entre dans la profession, si on se lance à l'aventure sans avoir travaillé dans les entreprises, pour étudier la rentabilité, on va à la catastrophe. Avant 67, il n'y avait pas de période intermédiaire mais enocre une fois, à ce moment là, la profession était rentable, c'est pas comparable.

Je vois au niveau de la commission des transferts, avant on voyait des gens qui avaient travaillé 20-25 ans qui prenaient leur retraite ou qui allaient faire autre chose.

Maintenant, à chaque transfert, il y a quinze à vingt dossiers qui ont tout juste cinq ans et certains, certificats médicaux à l'appui qui vendent au bout de trois ans. Pour les entreprises, c'est pareil, multiplication des transferts à cinq ans".

A tous ces problèmes, une solution : la revalorisation de la profession pour y attirer de "bons éléments" et ça à travers une revalorisation des tarifs, une amélioration de la circulation. Après, tout suit, la formation est mieux suivie, la rotation diminue, etc...

Les responsables : les Pouvoirs Publics, qui ont laissé la profession se détériorer.

"Je ne suis pas pour le système du tarif unique, du tarif horaire défendu par la G7. Lui, il veut vendre du temps, en fait le taxi ça marche au temps et au kilomètre. Et puis, ça peut pas marcher pour les salariés, si on vend du temps. Ça ferait des heures réelles et là on tomberait dans le domaine des heures supplémentaires au dessus de quarante heures".

### Les coopératives

Représentées aux commissions professionnelles, les coopérateurs GES COP ne présentent pas une plateforme très claire au niveau de leurs revendications. Représentants de leurs actionnaires NTA, les représentants GES COP siègent aussi en tant que représentants des loueurs de catégorie C. Cette double casquette n'est pas porteuse d'une politique très claire.

Le bulletin d'information (ronéoté) publié par la GES COP "Le Trait d'Union des Fiacres" a essentiellement un rôle de diffusion d'informations pratiques à l'usage de ses actionnaires (législation fiscale, sociale, conseils pratiques, etc...).

Toutefois, lors de notre discussion avec les administrateurs de la Ges cop (considérée comme entreprise, voir chapitre II), nous avons pu constater que les revendications des coopérateurs en fonction du développement actuel de la profession portaient sur les problèmes de formation (considérée comme insuffisante par rapport aux difficultés actuelles du métier en particulier au niveau de l'information sur les conditions réelles d'exercice de la profession. Sur les tarifs les coopérateurs comme les autres organisations demandent une revalorisation des tarifs étalée sur une période assez longue pour ne pas aboutir comme en 1968 à une chute de la demande.

Dans un contexte plus large, il apparaît que les coopérateurs sont plus ouverts à des innovations. Publicité sur les taxis, radio-taxis, que les organisations plus traditionnelles et plus corporatistes - qui s'opposent à tout ce qui pourrait briser l'unité des professionnels et créer des différences.

#### IV.4. DES PROBLEMES COMMUNS, DES SOLUTIONS DIFFERENTES

En fin de ce chapitre consacré aux syndicats et aux organisations patronales, on peut constater d'une part une certaine unanimité sur les problèmes de la profession, d'autre part des divergences sur la façon de les régler.

Cette unanimité relative, sur les problèmes de la profession, renvoie au phénomène corporatif de la profession. Comme l'écrit Jean-Michel Chapoulie (*Analyse Sociologique des Groupes Professionnels\**), "la profession par le fait même qu'elle réunit patrons et salariés, dirigeants et dirigés, dans une prétendue égalité entre pairs fondée sur le service d'autrui dans une même discipline, tend à nier les clivages existants dans la société d'où la fascination pour l'organisation d'un type corporatif".

Dans le taxi, cette réunion entre patrons et salariés n'est pas évidente, nous avons vu à travers les chapitres précédents que les rapports sociaux entre les loueurs et les non titulaires d'autorisations étaient clairement ressentis par les uns et les autres.

Il n'en reste pas moins que le caractère corporatiste de la profession de taxi existe.

"Dans la mesure où elle possède un monopole reconnu socialement sur un secteur d'action tel que toutes les opérations appartenant au secteur soient toutes attribuées à la même corporation, la corporation est supposée posséder sur les opérations une compétence et une capacité de jugement sans partage".

---

\* "Sur l'analyse sociologique des Groupes Professionnels", Jean-Michel CHAPOULIE, Revue Française de Sociologie, XIV, 1973.

On peut constater, comme l'écrit Philippe Laneyrie que :

- Les conducteurs de voiture de louage ont toujours détenu le monopole du transport terrestre individuel des personnes. Les conducteurs de taxi tendent toujours à s'assurer ce monopole en milieu urbain.

- La compétence et la capacité de jugements des chauffeurs de taxi s'exercent non seulement sur leur métier au sens technique du terme, mais aussi sur l'appréciation de l'espace physique et social.

- Cette compétence et cette capacité sont socialement reconnues.

- Il existe ou existait (?) entre les conducteurs de taxi - au delà de la diversité de leurs statuts professionnels - et au delà des divergences et conflits internes, une certaine solidarité qui s'enracine dans l'exercice commun du métier et dans son histoire.

Pour nous, un certain nombre de problèmes de la "profession" vont au delà de la scission organisations syndicales des travailleurs (artisans et salariés) et des représentants du patronat (petits loueurs en particulier) et donne un semblant d'unité à la profession.

Ces problèmes sont essentiellement au nombre de deux : les tarifs et la circulation.

La communauté de ces problèmes n'est pas fortuite puisqu'ils conditionnent dans le taxi la rentabilité du travail comme celle du capital.

Les hausses de tarif comme l'amélioration de la circulation restent les thèmes majeurs des revendications de

la "profession", revendications qui s'adressent à l'Etat, ou tout du moins aux organismes de tutelle.

Or, nous l'avons vu précédemment, les autorités de tutelle, si elles sont compétentes au niveau administratif, et au niveau de la circulation, n'ont aucune compétence au niveau des tarifs qui sont du ressort du Ministère des Finances.

Cette non représentation du Ministère des Finances du Ministère des Transports, au niveau de la tutelle rend difficile l'aboutissement des revendications.

Au delà de ces problèmes, qui cimentent la profession vis à vis des "pouvoirs d'Etat", il faut noter une certaine évolution. En effet, le désengagement progressif du grand capital des grandes compagnies, tant à travers le transfert d'autorisations, qu'à travers le système de la location, entraîne un désengagement de cette catégorie de la revendication des augmentations de tarif, auxquels les revenus des compagnies ne sont désormais plus liés. Ce qui aboutit curieusement à une dénonciation commune par les syndicats de chauffeurs et par les petits loueurs des pratiques et des responsabilités des pouvoirs de tutelle et des grandes compagnies, en particulier au niveau du système de location, de son recrutement et des problèmes qu'il entraîne au niveau de la profession dans son ensemble.

Notamment les problèmes de défrancisation de la profession, du bas niveau de compétence des chauffeurs et de la dégradation de l'image de marque de la profession sont évoqués par les organisations de chauffeurs comme par les petits loueurs et les grandes compagnies en sont désignées comme les responsables.

Au delà de cette "unanimité" professionnelle, on assiste évidemment à des positions et à des propositions de solutions

très différentes suivant les organisations de travailleurs et les organisations patronales et à l'intérieur des organisations de travailleurs elles-mêmes.

Nous ne reviendrons pas ici sur le détail mais entre le syndicat des Cochers et Chauffeurs et le syndicat des Artisans du Taxi, les types de solutions proposées comme les revendications sont fort différentes.

Si le syndicat des Cochers et Chauffeurs (qui regroupe artisans et salariés) défend comme la SAT la diminution des charges pesant sur l'artisanat, l'achat des véhicules en franchise de taxe, et l'application du régime général de la Sécurité Sociale aux travailleurs indépendants, il défend, comme le syndicat des Petits Loueurs, mais pas sous la même forme et pas pour les mêmes raisons, le maintien d'une structure salariale d'entrée gratuite dans la profession, qui si elle ne peut plus être assurée par les loueurs pourrait l'être par une structure gérée par les élus des conducteurs et du personnel et placée sous la tutelle municipale. En cela, la CGT semble assez proche des positions du syndicat CFTC de l'industrie du taxi.

Le syndicat des Artisans par sa défense d'une seule forme possible (économiquement et socialement) de l'exercice du taxi "l'Artisanat" rejoint d'une certaine façon la volonté des pouvoirs publics et des pouvoirs économiques toujours enclins en période de crise à faire prendre en charge les secteurs déficitaires par le travailleur indépendant "qui n'a à assurer que la reproduction de sa propre force de travail".

L'illustration extrême de ce genre de raisonnement étant le système de la location décrit par tous les syndicats (CGT, CFTC, CFDT), système qui fait du chauffeur un véritable esclave des temps modernes.

Le problème de la formation, évoqué aussi par tous, ne l'est pas pour les mêmes raisons coût d'un personnel inexpérimenté pour les loueurs. L'insuffisance de la formation est considérée comme la raison d'un exercice incompetent du chauffeur qui nuit à la fois au chauffeur lui-même, mais aussi au service au public par les syndicats (CGT - CFDT - CFTC).

Cette notion du service au public paraît relativement absente des préoccupations du syndicat des Artisans.

Autre problème important, celui du revenu des chauffeurs et de la faible rentabilité de l'exercice de la profession.

La hausse des tarifs aboutissant à une augmentation de la recette est défendue par l'ensemble des organisations (avec un bémol pour la CFDT).

Mais là où il y a divergence entre les organisations patronales (petits loueurs) et syndicales, c'est évidemment au niveau du partage de la recette entre le salarié au compteur et le chef d'entreprise.

Actuellement, rappelons-le, la répartition de la recette réglementaire est de 75 % pour le patron et de 25 % pour le chauffeur qui touche également un fixe (35 F) par jour. Or la CGT Cochers Chauffeurs et la CFDT réclament un partage différent : 40 % pour le salarié, 60 % pour le patron ou pour la CGT rétablissement du salaire garanti dans son volume d'origine, c'est à dire 10 % de la moyenne générale des recettes enregistrées, ce qui aboutirait au SMIG, plus un pourcentage de 25 % sur la recette.

Toutes les organisations syndicales de travailleurs et en particulier la CGT insistent sur la nécessité de remise à jour de la Convention Collective de 1936 qui de plus en plus bafouée n'a plus valeur que de symbole. Le nouveau statut du

taxi établi par une Conférence Tripartite réunissant les représentants de la profession, les pouvoirs de tutelle et les élus pourrait arrêter les nouvelles structures et rapports sociaux fondés sur les intérêts des usagers conducteurs et clients.

Actuellement, ces structures et ces rapports sociaux, malgré la multiplication (et peut-être à cause de) des réglementations notamment celle des décrets de 73-74, offrent le spectacle d'un secteur professionnel complètement déréglementé où des états de fait (location, tarif particulier des Clubs Affaires, etc...) s'imposent sans qu'il y ait aucune réglementation qui les officialise ou en régle le fonctionnement.

La dissolution des pouvoirs responsables tant au niveau des entreprises qu'au niveau de la tutelle de la profession (ping-pong des responsabilités entre les différents ministères Intérieur, Finances, Travail et Affaires sociales) rend particulièrement difficile la lutte des organisations syndicales du taxi pour la satisfaction de leurs revendications.

De plus, la période de crise économique, et la faible rentabilité de l'activité ne sont guère favorables à la mobilisation des conducteurs. Cela explique, en partie, pourquoi parallèlement à leur rôle revendicatif les différentes organisations syndicales tendent à développer l'aspect "services" qui leur permet de maintenir le nombre de leurs adhérents. Mais s'agit-il encore de "syndiqués" et la forte syndicalisation du secteur que nous avons noté au début de ce chapitre n'est-elle pas quelque peu illusoire ?



**CONCLUSION**

**DE L'IMAGE MEDIATIQUE A LA REALITE DU DEVENIR  
D'UN GROUPE PROFESSIONNEL**



## CONCLUSION : DE L'IMAGE MEDIATIQUE A LA REALITE DU DEVENIR D'UN GROUPE PROFESSIONNEL

### I - DU COTE DE LA PRESSE : L'IMAGE MEDIATIQUE DU TAXI

Au moment de conclure cette recherche, nous avons été à la fois frappés par la multiplication des articles concernant le taxi parisien dans la presse hebdomadaire et mensuelle, et par le caractère superficiel et stéréotypé de l'image de la profession transmise au public par ces articles.

Pour être brefs, nous ne ferons référence qu'aux articles les plus récents :

- "L'enfer des taxis", publié en avril 1986 par le Nouvel Economiste,

- "La course aux pigeons", enquête taxi publiée en février 1987 par la Revue de l'INC "50 millions de consommateurs",

- "Y a-t-il un scandale du taxi ?", publié en janvier 1987 par l'Evènement du Jeudi.

Parmi ces trois articles, seul celui du Nouvel Economiste qui traite du mauvais état général de l'industrie du taxi, apporte une information assez complète sur le plan économique, à travers l'interview des différents acteurs du système professionnel ou tout au moins de leurs représentants : autorité de tutelle, Président de la Fédération des Artisans du taxi, Représentant du Syndicat C.G.T., du Syndicat des Cochers et Chauffeurs et du P.D.G. de la G7.

Par contre, au niveau des chauffeurs de taxi, le journaliste du Nouvel Economiste a mal choisi son interlocuteur, qui représente une situation d'exception. En effet, ce chauffeur en faisant 40 heures par semaine n'arrive qu'à un revenu mensuel de 5 000 francs et pour survivre à

recours a une activité complémentaire (bedeau dans une église) qui lui permet de survivre lui et sa famille.

Si cette interview veut illustrer la faible rentabilité du travail dans le métier, elle reste dans l'anecdotique ; en effet, la plupart des chauffeurs ne font pas 40 heures de travail par semaine, mais plutôt 60 heures et plus, certains n'atteignant pas (en particulier les locataires) cette somme de 5 000 francs nette de revenus mensuels.

Au niveau de la solution de la crise de l'industrie du taxi, le Nouvel Economiste, en laissant la parole au Directeur de la G7, généralise un discours ultra-libéraliste à l'ensemble de la profession, le discours de ce monsieur est d'ailleurs assez choquant " les meilleurs de mes chauffeurs salariés ne gagnent que 4 928 francs par mois ". En lisant cette phrase, on ne sait si il faut sourire ou s'indigner. En effet, nous l'avons vu plus haut, 90 % des chauffeurs de la G7 ne sont pas salariés mais locataires et si ils n'ont que 4 928 francs de revenu mensuel, c'est entre autre parce qu'ils payent à la G7 une location mensuelle de près de 11 000 francs.

Ces réserves faites, l'article du Nouvel Economiste constitue un bon état de la question, qui examine l'industrie du taxi, non seulement du côté des consommateurs et du service, mais aussi du côté des producteurs de ce service.

Il n'en est, hélas, pas de même pour les deux autres articles op. cités, d'où notre indignation et notre volonté de relever la multiplicité des erreurs au niveau des faits concrets, et le caractère douteux des points de vue exprimés.

L'article de la revue "50 millions de consommateurs" intitulé "La chasse aux pigeons" est censé donner les résultats d'une enquête de six mois, réalisée par les collaborateurs de l'INC en Région Parisienne et en Province.

L'objectif de l'enquête est de savoir si les consommateurs du service taxi se font arnaquer, si le service taxi est correctement rendu ? A objectif restreint, conclusion restreinte : 1) les arnaqueurs constituent une minorité, 6 à 7 % en région parisienne, 2) les chauffeurs ne sont pas toujours aimables : les plus aimables sont les femmes et les asiatiques.

Mais en dehors de ces résultats qui ne semblent pas justifier six mois d'enquête, dès que l'article aborde (très succinctement) les statuts et les conditions de travail des chauffeurs, on trouve une succession d'inexactitudes. Confusion et amalgame des statuts et conditions de travail des salariés au compteur et des locataires.

" Les entreprises qui louent leurs voitures à 5 700 chauffeurs ("ensemble des N.T.A.") prélèvent 7 % sur le quart de la recette au nom des pourboires théoriquement perçus ".

" Les chauffeurs de taxi qui louent leur véhicule atteignent à peine le SMIG pour 11 heures de travail (heures de travail autorisées pour les artisans). Sur leur recette ils versent 25 % à la compagnie (les salariés au pourcentage versent 75 % de la recette), auxquels il faut ajouter 10 000 francs par mois pour la location (locataire) et 2 500 francs par mois pour le carburant ".

" Donc, pour couvrir les frais, le chauffeur de taxi doit travailler 25 jours par mois ".

Cette confusion aberrante entre tous les statuts, et les revenus y afférant tend à prouver que la situation du chauffeur de taxi est précaire et qu'on peut expliquer la mauvaise humeur et la fraude par cette précarité.

Ce type d'argumentation qui, on le verra plus loin, est repris par l'Evènement du Jeudi (l'INC n'est-il pas un organisme officiel !) d'une part nous apparaît méprisable par le fait qu'il est construit sur des fausses bases et qu'il tend au misérabilisme, sans donner une information réelle sur les véritables problèmes (après six mois d'enquête).

Viennent ensuite des tableaux sur les tarifs comparés entre Paris et la Province, où nous avons relevé des inexactitudes pour la ville de Lyon (voir en annexe fiches de voitures Paris Lyon).

Pour résoudre les problèmes posés aux consommateurs par les taxis, la solution est simple pour "50 millions de consommateurs" : multiplier le nombre de taxis en libérant le nombre des autorisations. Mais, note le journaliste, "les professionnels sont contre, ils doivent donc trouver leur compte dans le système actuel".

Quel système ? Si les professionnels et en particulier les chauffeurs sont contre, c'est qu'ils ne peuvent pas revenir à l'époque de la marque libre et plus précisément aux années 30 ou une pléthore de chauffeurs de taxi crevaient la faim sur le pavé parisien faute de pouvoir travailler.

Si actuellement les 14 300 taxis parisiens n'arrivent à faire qu'une quinzaine de courses par jour, qui leur procurent un revenu minable pour 60 heures de travail par semaine, on peut imaginer ce que serait leur revenu si on multipliait le nombre des taxis. "50 millions de consommateurs" ne pose même pas le problème de la circulation. Or un article publié février 1985 par le bulletin "Liaisons" de la Préfecture de Police, sur les problèmes de la circulation à Paris concluait que " tous les experts étaient d'accord pour dire qu'avec une circulation supérieure de 10 % (à la circulation d'alors),

soit 12 000 à 15 000 véhicules de plus, ça serait le blocage complet dans le centre de Paris ".

A travers de fausses informations, "50 millions de consommateurs" donne des chauffeurs une image de gens peu aimables, gagnant très peu d'argent (mais se rattrapant sur la fraude fiscale) et fermés à toute innovation et à toute concurrence en particulier à la libération du nombre d'autorisations.

Nous concluerons sur le dossier publié par l'Evènement du Jeudi, dossier de 21 pages, intitulé "Y a-t-il un scandale des taxis ?".

Y sont reproduits en toute confiance (l'INC n'est-il pas un organisme public et sérieux ?) toutes les données fausses sur les statuts, les systèmes de rémunération, etc... publiés dans 50 millions de consommateurs.

Suivent une série d'articles sur l'arnaque, les magouilles, complétée par un sondage politique très impressionniste dont l'auteur a un très grande expérience des taxis parisiens. " 50 % de chiraquiens, 30 % de Lepenistes, 15 % de barristes-léotardiens ". On croit rêver. Pourquoi l'IFOP ou les centres de recherches sur les opinions politiques déploient-ils tant de techniques pour saisir l'éventail des tendances politiques des français, alors qu'un simple journaliste peut le donner si précisément ?

On trouve ensuite quelques interviews de professionnels dont on notera la représentativité. Mado la nuiteuse, f"emme d'un certain âge qui raconte son expérience de taxi de nuit à travers des histoires croustillantes sur les stars et les hommes politiques". (Il existe actuellement à peine 2 % de femmes taxi, dont moins de 1 % font la nuit).

La deuxième interview est consacrée à un personnage plus que douteux, "un taxi à la coule", qui après sept ans d'exercice de la profession s'est retiré avec un bon magot grâce aux huit arnaques types dont il donne le détail.

Le dernier interview est consacré au "dernier des Bannery", fils et petit fils de chauffeur de taxi, qui, après treize ans d'exercice abandonne la profession, parce qu'elle n'est plus rentable et trop dure. Après ce beau discours, ce monsieur cherche un acheteur pour sa licence à 350 000 francs, licence qu'il dit lui-même avoir acquise il y a dix ans 35 000 francs. Parions qu'il n'y aura pas beaucoup de candidats à sa succession.

Le choix de ces trois personnages nous semble significatif de l'ensemble du dossier, et si scandale il y a, c'est bien celui de présenter une profession entière à travers des abus et des arnaqueurs professionnels.

Quant à la solution pour mettre fin à ce scandale, devinez quelle est-elle suivant l'Evènement du Jeudi ? " Il faut augmenter le nombre de taxis en circulation ", et alors la concurrence jouera et ils deviendront moins magouilleurs, plus aimables et pourquoi pas moins étrangers.

Si nous avons fait ce détour par la Presse lors de notre conclusion, c'est qu'elle nous semble faillir de plus en plus à sa mission d'information en ne publiant que le scandaleux et en caressant les gens, les consommateurs, ses clients, dans le sens du poil.

Le ton des articles du dossier de l'Evènement du Jeudi était tellement agressif et tellement scandaleux que Jean-François Kahn a voulu l'adoucir par un "chapeau" expliquant les magouilles à travers les conditions misérables des

chauffeurs de taxi (ceci sur la base des données fausses de l'INC).

A force de chercher le scandale, l'exceptionnel, et de les justifier par un tableau, peut-être involontairement misérabiliste de la profession, on n'informe pas, on n'explique rien. Et par là même, on faillit à sa mission de journaliste.

L'Evènement du Jeudi ayant publié un certain nombre de lettres de professionnels ou de consommateurs en réaction à ce dossier, on trouvera en annexe quelques-unes de ces lettres qui confirment notre réaction.

## II - UNE CRISE PROFESSIONNELLE AU-DELA DES APPARENCES DU MOMENT

### II.1. Méthode et résultats

Valeur heuristique d'une approche socio-anthropologique et diachronique dans l'étude du devenir d'un groupe professionnel.

Pour dépasser les notions usuelles, qui sont attribuées par le sens commun à son objet d'étude, le socio-anthropologue doit utiliser en quelque sorte une caméra à double focale, l'une lui permettant de balayer large (approche macro-sociologique) et de saisir l'ensemble populationnel dans sa globalité, c'est à dire en l'occurrence le système professionnel, les structures qui le régissent, et les rapports sociaux qui les soutiennent, ainsi que les caractéristiques globales des différents acteurs (entreprises, travailleurs, syndicats).

Une autre focale, plus centrée sur les pratiques et les représentations des différents acteurs (approche microsociologique) lui permettant de saisir le vécu quotidien de la profession. Ce vécu étant plus centré sur l'individu, ou tout au moins sur l'acteur : l'entreprise à travers son dirigeant, le syndicat à travers son représentant, les chauffeurs de taxi à travers les membres des différents statuts et permettant au delà de l'acteur de reconstituer les rapports sociaux réels.

Combinant les différentes techniques de la sociologie et de l'anthropologie (études de système, approche statistique, observation participante, recueil de récits de pratiques), cette méthode permet de saisir la réalité du groupe

professionnel et le rapport dialectique entre les structures et les pratiques qui permet de dégager la réalité sociale du groupe et les rapports sociaux qui le sous tendent.

Toutefois, l'étude d'un groupe professionnel et en particulier de son devenir, ne peut faire l'économie d'une approche diachronique et seule une perspective historique (même sur une courte période) peut permettre de rendre compte de sa situation actuelle. Aussi avons-nous dans cette recherche analysé tant l'évolution de ces structures que l'évolution des pratiques des différentes cohortes d'entrants dans la profession, et de chefs d'entreprises plus ou moins anciennes. Nous rappellerons brièvement ici les résultats de cette démarche que nous avons exposé plus en détail au cours des différents chapitres de ce rapport.

## II.2. Une crise des structures

Au delà de la permanence des catégories globales A-B-C et des statuts, qui se réfère au Statut des taxis de 1937, les structures de la profession sont en fait profondément modifiées sans que cette modification ne soit apparente au niveau du sens commun.

La simple comparaison des tableaux reflétant ces structures et ces statuts (voir page 24-26) dans les années 60 et les années 80 démontre l'évolution de l'importance relative des différentes catégories : constance des artisans, augmentation des entreprises de moins de 200 autorisations, diminution des grandes compagnies et changement de nature de cette dernière catégorie, la majorité des autorisations étant détenue par une union de Scoop ouvrières, la Gescop. Cette modification des structures a été accompagnée par la multiplication des statuts des travailleurs et en particulier par la diminution du salariat au sens strict du terme

compensée par la propagation des statuts dits "libéraux" forfait et location.

Au delà de cet aspect global nous avons pu aussi mettre à jour la variété des statuts réels des entreprises à l'intérieur d'une même catégorie en particulier le développement de l'actionariat et la multiplication des petites entreprises de moins de 11 autorisations (voir Chapitre II).

Nous avons aussi mis en évidence, l'impact de la réglementation sur ces structures et en particulier des ordonnances de février 73 et des lois de 76 (décloisonnement, légalisation du système de location). La réglementation ayant aussi joué à d'autres niveaux du système professionnel, notamment au niveau de l'entrée dans la profession par la dévalorisation relative de l'examen de capacité à travers l'institution du Certificat de Capacité provisoire. et sur les carrières en raccourcissant les périodes de salariat préalables à l'entrée dans l'artisanat.

Quelles sont les conséquences de cette évolution des structures et de la réglementation sur le système professionnel ?

### 1. Une déstabilisation généralisée

Le decloisonnement qui a permis le retrait d'une majorité des capitaux des grandes compagnies et du transfert de l'essentiel dans la catégorie B est un facteur d'instabilité au niveau des entreprises. En effet, à l'intérieur de cette catégorie on assiste en permanence à faillite et création, par ailleurs le transfert est possible entre les catégories A et B, et augmente cette instabilité des structures d'activité avec toutes les conséquences sociales et économiques que cela

peut entraîner tant au niveau du contrôle de ces entreprises qu'au niveau des chauffeurs qui y sont employés.

Par ailleurs, nous l'avons vu, la légalisation des statuts "libéraux" location et forfait a aussi entraîné une instabilité des personnel, un turn-over constant qui nuisent à la professionnalisation des chauffeurs et nous le verrons plus loin à la solidarité des différents N.T.A. d'autant plus que cette formule tend à se généraliser.

## 2. Une déprofessionnalisation

Au delà de l'instabilité l'évolution des structures et de la réglementation ont à travers la baisse du niveau de recrutement réduit la professionnalisation des chauffeurs. Instabilité et baisse de niveau étant par ailleurs assez liées.

## 3. Stabilité des vrais indépendants, multiplication des faux

En dépit des mesures d'encouragement à l'artisanat, le pourcentage des artisans est resté assez stable tout au moins en région parisienne. Par contre, la multiplication des locataires elle s'est fortement développée.

Si la volonté de développement de l'artisanat n'est pas spécifique du secteur taxi, elle est illustrative d'une idéologie plus générale. En période de crise économique, l'idéologie de l'indépendance renaît de ses cendres dans les discours politiques tentant de masquer dans une certaine mesure les défaillances du système capitaliste à assurer la survie de certains secteurs économiques suivant la formule du salariat.

Celle de la location est plus spécifique de ce secteur car après d'être désengagé économiquement à travers la vente de leurs autorisations, les grandes compagnies se désengagent socialement auprès des chauffeurs qui exploitent les autorisations restantes (700) en les faisant "accéder" au statut d'indépendant, ce qui leur permet ainsi de s'assurer une rentabilité fixe de leur autorisation. Au delà des grandes compagnies, cette pratique tend à se répandre comme nous l'avons vu plus haut dans les moyennes et les petites entreprises.

L'ensemble de ces éléments : instabilité, déprofessionnalisation, développement des statuts "indépendants, ainsi que le contexte économique global" entraîne un certain éclatement de la corporation. Nous avons évoqué ce caractère corporatif de la profession au cours du Chapitre IV consacré aux Syndicats : monopole du transport terrestre individuel des personnes, compétence et capacité socialement reconnue, et au delà de la diversité des statuts professionnels et des divergences internes, une solidarité qui s'enracine dans l'exercice commun d'un même métier (techniquement peu différencié), malthusianisme (défense du *numerus clausus*), tendance au recrutement par cooptation quand les structures d'organisation le permettent.

Ce tableau type "idéal" de la corporation taxi dressé notamment par Ph. Laneyrie dans "Le taxi dans la ville" est fortement remis en question actuellement.

En particulier par l'instabilité de la population des chauffeurs et par l'intégration de plus en plus difficile des nouveaux chauffeurs, qui font ce métier non pas par goût mais par nécessité. Dans son chapitre consacré à l'aspect corporatif de la profession, Ph. Laneyrie évoque l'opposition à la liberté de marque, comme résultant de la peur d'intégration de nouveaux ; nous pensons pour notre part que

cette opposition a des bases plus économiques, mais de toute façon au delà de la libération des autorisations, nous avons vu qu'au cours de ces dernières années, la population des chauffeurs se renouvelle de plus en plus vite. Cette forte rotation, la généralisation du statut de locataire, la quasi disparition du salariat, la déprofessionnalisation et la désolidarisation des anciens et des nouveaux, des français et des immigrés, etc... fait que l'aspect corporatif de la profession tend de plus en plus à disparaître.

L'alternative présentée par Ph. Laneyrie, de l'évolution vers un néo-capitalisme à partir de l'extension de la radio, qui s'organisent soit sur le mode coopératif, soit sous forme de GIE, nous semblent justifiées essentiellement pour la Province. En effet, dans la région parisienne :

- Le pourcentage des chauffeurs parisiens utilisant la radio est stabilisé à 20 % depuis 1976, et ceci pour des raisons qui ont été évoquées lors des récits de pratiques (fatigue supplémentaire, non efficacité du système magouillage).

- Par ailleurs, il existe à Paris deux centrales radio issues des capitaux dégagés par les grandes compagnies de l'activité taxi proprement dite : soit par vente des autorisations soit par actionnariat (GAT, BARCO, TAXICOP), soit transfert à d'autres catégories (G7). Ces deux centrales Taxis Bleus (1150 taxis, tous artisans) et G7 Centrale Radio (1529 taxis dont 300 taxis G7) regroupent à elles deux près de 27 % des artisans, les locataires ne pouvant se permettre financièrement la location d'un radio-émetteur. Il est donc peu probable que se développe ce système de groupement économique d'artisans basé sur l'exploitation d'une centrale radio à Paris et dans la région parisienne.

Pour notre part, tant à travers l'analyse des structures que de cette pratique, il ne nous semble pas qu'à Paris et dans la région parisienne des structures alternatives de ce type se développent ni non plus que "l'impact du changement technologique fracture le taxi parisien en plusieurs métiers" (Rapport Nouvelles Technologies, Ph. Laneyrie, op. cité).

- 1) Taxi ordinaire - station - maraude
- 2) Radio taxi
- 3) Radio taxi assisté par l'ordinateur.

A travers notre analyse des pratiques et des représentations, nous aboutissons non pas à une scission par métiers de différents types, mais plutôt à des pratiques différentes entraînant des revenus variés pouvant laisser penser à une nouvelle segmentation sociale de la population des chauffeurs, comme nous le verrons plus loin.

### III.3. Pratiques et représentations

Nous l'avons vu tant au niveau de l'analyse des pratiques des entreprises que de celle des chauffeurs, au delà de la modification des structures, et des statuts, l'élément essentiel de dégradation est celui de la faible rentabilité tant du capital que du travail, et les problèmes posés par la circulation parisienne.

Pour les entreprises, cette non rentabilité a entraîné dans le milieu des années 60 le désengagement progressif des compagnies, que nous avons pu constater au niveau de l'évolution des structures, puis à une généralisation du système de forfait et de location qui modifie sensiblement la politique sociale des entreprises.

Cette non rentabilité de l'activité taxi proprement dite a aussi abouti au développement des activités annexes ou

connexes qui tendent petit à petit à prendre le pas sur celle-ci. Nous avons vu par ailleurs qu'au delà de ces pratiques légales de compensation, les entreprises tendaient à développer des pratiques illégales (non déclaration des chauffeurs, fraude avec la législation sociale et fiscale, etc.).

Au niveau des représentations, les chefs d'entreprise élargissent souvent leur vision des problèmes de l'entreprise aux problèmes de la profession dans son ensemble, profession en déclin à faible rentabilité, manque de personnel compétent "plus de vrais professionnels".

Nous verrons en fin de cette conclusion les solutions proposées par les chefs d'entreprise à cette détérioration de la profession, tout en rappelant que l'unanimité n'est pas totale, comme nous l'avons vu plus haut, entre un Directeur de grande compagnie, un petit loueur et le représentant d'un GIE de Scoop.

#### Pour les chauffeurs

Nous avons vu au niveau des pratiques la dégradation continue des conditions de travail, plus d'heures, moins de revenu, plus de fatigue. Incompatibilité de plus en plus forte entre vie de famille et exercice de la profession.

Au niveau des représentations : dégradation de l'image de l'indépendance liée au métier. Au niveau de l'image que les professionnels ont d'eux-mêmes ou plutôt des autres, elle est très négative : une profession de chômeurs, de bons à rien et surtout plus la plupart " le taxi n'est plus un métier ni une profession, c'est un travail dur et fatiguant, où on ne gagne pas sa vie et qu'on fait faute de mieux ".

Ces images globalisantes se différencient toutefois suivant les différentes cohortes, tant au niveau des pratiques que des représentations.

En effet, au cours de ces dernières années, on assiste à une différenciation de plus en plus forte de la population des chauffeurs de taxi. Même s'il est vrai que le taxi n'a jamais constitué une population très homogène, si on prend par exemple la population en exercice au début des années 60, elle avait des pratiques assez homogènes, des motivations d'entrée assez unanimes, basées sur l'accès à l'indépendance, un esprit de métier et de solidarité assez forts, des revenus assez proches, et de plus des possibilités réelles de passage d'un statut à l'autre, des possibilités de mobilité sociale ascendante, tant en entrant dans la profession qu'à l'intérieur du système professionnel.

Actuellement, on trouve des catégories très contrastées.

Des anciens, "des dynosaures" (plus de 25 ans d'exercice du métier) artisans ou salariés au compteur en diminution constante, soit par la sortie du métier pour une autre activité, soit par leur départ en retraite. Ils ont une pratique qui se réfère aux anciennes valeurs du service au client, avec un nombre d'heures limité, rendu possible par l'amortissement de leur matériel et de leur licence et voulue parce qu'il faut aussi "prendre le temps de vivre avant de mourir".

Puis on trouve une catégorie qui tend de plus en plus à augmenter de chauffeurs d'origine ouvrière, entrés dans la profession pour échapper au chômage, immigrés dans la plupart des cas, souvent chefs de famille nombreuse, travaillant le plus possible le jour pour ne pas être trop coupés de leur vie familiale ; cumulant fatigue nerveuse et physique et "défonçant les plaques" en faisant les 14 heures par jour qui

leur permettront après le paiement de la location de dégager un maigre surplus pour faire survivre leur famille.

On trouve aussi une catégorie de célibataires pour la plupart, issus des couches moyennes, qui, avec l'aide substantielle de leurs parents, s'installent vite dans l'artisanat, pratiquent leur métier essentiellement la nuit en y ajoutant des revenus accessoires plus ou moins légaux (racollage vers les cabarets, forfaits, etc.). C'est, ceux que l'on appelle "les débrouillards", qui arrivent à des revenus d'autant plus confortables que leur investissement ne leur a rien coûté.

Au delà de ces catégories quelque peu extrêmes, on trouve évidemment, et là essentiellement chez les actionnaires et les artisans, des chauffeurs qui pratiquent leur activité dans la limite des heures légales, qui sont rentrés dans le métier pour l'indépendance, qui pensaient et qui continuent à penser qu'en dépit du coût en fatigue de cette indépendance, ils aiment mieux gagner 6000 francs par mois en tant que chauffeur de taxi que 7 à 8000 francs dans un bureau ou dans une usine.

III - CRISE PROFESSIONNELLE - CRISE ECONOMIQUE  
VERS QUEL DEVENIR DU TAXI PARISIEN ?  
PROPOSITIONS DES DIFFERENTS ACTEURS

Crise professionnelle - Crise économique

Il nous semble important à ce point de notre conclusion d'isoler deux types de crise économique et leur influence respective sur le devenir de la profession dans le secteur du taxi :

Une crise économique interne qui émerge dans les années 60 et qui s'aggravera dans les années 70 ; cette crise économique interne marquée par la baisse de rentabilité du secteur est due à plusieurs facteurs : augmentation de la motorisation individuelle qui entraîne d'une part un ralentissement du flux de circulation et d'autre part une baisse de la demande de taxi, globalement le nombre de courses diminue, il passe notamment de 30 courses au début des années 60 à 18 dans les années 70.

Par ailleurs, dès 1966 les tarifs, et donc les revenus des chauffeurs commencent à prendre du retard par rapport à l'évolution générale des prix.

La conjugaison de ces facteurs entraîne une diminution de la rentabilité tant du travail que du capital (la plupart des entreprises étant liées à la rentabilité de l'activité réelle par la pratique du salariat au compteur). Cette baisse de rentabilité se trouve aggravée par l'augmentation des coûts : carburant, assurances, etc... Cette crise économique ou tout au moins cette dégradation économique va entraîner successivement le désengagement des grandes compagnies, l'instauration du forfait et de la location, la baisse de la rentabilité de l'activité pour les chauffeurs, d'où un énorme turn-over chez

les N.T.A. que dans la période plus récente chez les petites entreprises et les artisans.

### Crise économique globale

On peut envisager l'influence de la crise économique globale sur l'industrie du taxi à deux niveaux :

#### ° La demande du service taxi

Peut-on dire que la demande de taxi s'est réduite au cours des dernières années à la suite de la réduction relative du pouvoir d'achat ? A priori, nous ne le pensons pas, cette demande ne nous paraissant pas très élastique et relativement captive. Par ailleurs, les difficultés accrues de stationnement dans Paris, peuvent au contraire entraîner un accroissement de la demande. Toutefois, pour une meilleure connaissance de ce problème, nous renvoyons le lecteur aux études op citées qui ont analysé l'évolution de cette demande.

#### ° La demande d'emploi

La crise économique génératrice de chômage, dans la région parisienne, au niveau de l'industrie automobile, de l'industrie mécanique, et du secteur du bâtiment et des travaux publics a provoqué une forte demande d'emploi qui s'est accélérée entre la fin des années 70 et le début des années 80. Or, nous l'avons vu en particulier dans le chapitre II, la proportion des chômeurs, candidats à l'accès à la profession de taxi n'a fait que croître. Ainsi, en dépit des conditions de travail de plus en plus dures et de statuts de plus en plus précaires et de revenus de plus en plus médiocres, l'industrie du taxi peut puiser dans ce volant de chômage un personnel souvent peu qualifié (étant donné que le niveau demandé à l'examen provisoire est essentiellement fonction de l'offre d'emploi).

A la limite, on peut faire l'hypothèse que si le chômage diminuait dans certains secteurs, l'industrie du taxi aurait du mal à assurer le recrutement des chauffeurs.

Crise économique interne et crise économique globale ont conjugué leurs effets dans la dégradation de la profession et ont abouti à la situation que nous avons décrite dans la deuxième partie de notre conclusion.

Système corporatif en crise, quel avenir se dessine pour le taxi parisien ? Quelles mesures peuvent enrayer cette crise professionnelle ?

Nous laisserons ici la parole aux différents partenaires du système professionnel ou plutôt à leurs représentants (organisations syndicales et patronales, dont nous avons évoqué plus en détail les positions dans le chapitre IV).

Les représentants des travailleurs (non titulaires d'autorisations et artisans) ont des positions en certains points convergentes et en d'autres divergentes :

° La CGT Syndicat des Cochers Chauffeurs insiste sur la remise à jour nécessaire de la Convention Collective de 1936, qui n'a plus valeur que de symbole. Cette révision selon la CGT permettrait de mettre en place de nouvelles structures, notamment une structure d'entrée gratuite dans la profession (voir détail p. 253) qui se substituerait aux entreprises de moins en moins capables d'assumer cette entrée gratuite dans la profession.

Il faut rappeler que cette demande a été exprimée dès 1976 et qu'elle n'a jusqu'à ce jour pas été suivie d'aucun effet.

En attendant cette réforme des structures, la CGT tente à travers ses revendications d'assainir la situation existante,

^[ savoir : une réelle réglementation du système de location, tarif unique, contrôle des contrats, etc.).

Elle réclame par ailleurs le rétablissement d'un salaire minimum garanti pour les salariés au compteur.

Au delà de la remise en cause des structures et des demandes d'amélioration de la situation financière des travailleurs, la CGT est la seule à poser le problème de la circulation et de la nécessité de son amélioration.

° Dans l'ensemble, ces revendications sont reprises par le Syndicat CFTC du taxi, qui y ajoute une demande de subvention de l'industrie du taxi par la ville de Paris.

° Quant au Syndicat CFDT, sa volonté (anti-corporatiste) de désenclaver l'activité taxi, de démarginaliser les travailleurs de l'industrie taxi, se traduit par la demande d'un système de rémunération basé sur 39 heures de travail et la suppression de la location.

° Pour le Syndicat des Artisans, le discours est différent mise à part la baisse des charges et l'augmentation des tarifs revendiquée par l'ensemble des organisations. La solution du problème de la profession passe selon lui par l'artisanalisation complète du secteur.

On notera que le Syndicat des Artisans rejoint sur ce point les autorités de tutelle, et à la limite les grandes compagnies, et qu'il tend à étendre à la région parisienne une situation déjà généralisée en province.

° Quant aux petits loueurs, ils rejoignent les syndicats de travailleurs dans leur réclamation de hausse des tarifs et de solution des problèmes de circulation et si certains dénoncent le système de la location et demandent le maintien

d'une structure gratuite d'entrée dans la profession, d'autres tendent à généraliser ce système, seule solution de survie de l'entreprise.

° Quant aux grandes compagnies, en l'occurrence la G7 et son représentant, elles réclament une révision du statut de 1937, mais évidemment pas dans les mêmes perspectives que la CGT, mais pour une libéralisation du système qu'elles trouvent trop contraignant. Elles soutiennent aussi le développement de l'artisanat, qui pour elles représente une possibilité supplémentaire de se désengager de l'activité taxi (transfert payant des autorisations) et d'augmenter la clientèle des services qu'elle tend à développer (Radio, Club Affaires).

° Les coopérateurs (Gescop), mises à part les revendications communes, augmentation des tarifs, réglément des problèmes de circulation, pensent eux que leur système est le meilleur puisqu'il conjugue sécurité "sociale" et indépendance. Ils sont pourtant conscients de la nécessité du maintien d'une structure salariale classique qui diminue le turn-over dans la solution de l'actionnariat, l'entrée directe étant souvent synonyme de sortie plus rapide. Il est nécessaire selon eux de connaître la réalité du métier, sa rentabilité avant de s'engager dans le système coopératif, même si l'investissement est moindre que dans l'artisanat.

On voit que par rapport au système professionnel dans son ensemble deux positions principales s'opposent : généralisation de l'artisanat, maintien d'une structure salariale d'entrée gratuite dans la profession, à laquelle on peut ajouter évidemment la généralisation du système coopératif.

Jusqu'à maintenant, bien que l'état du malade empire, seuls quelques pansements ont été appliqués par les pouvoirs

publics dans ces dernières années ; détaxe partielle des carburants, revalorisation timide du CAP provisoire visant à augmenter la qualification des chauffeurs, réduction de la période de salariat avant l'accès à l'artisanat, mise en place de couloirs réservés aux bus et aux taxis, etc...

Mesures ponctuelles qui succèdent aux mesures beaucoup plus chargées de conséquences pour la profession des ordonnances de 73 "Le tiercé de la déchéance" dont nous ne rappellerons pas ici le détail.

Actuellement, le modèle corporatiste du taxi parisien est fortement remis en question, sans qu'il y ait réflexion globale et conjointe de tous les partenaires sur un nouveau modèle. La profession, faute d'avoir pu franchir l'obstacle de la crise et de s'être trouvée un nouveau modèle de régulation, ne s'est pas mise en situation de négocier et de participer au changement en affirmant son identité, comme l'ont fait d'autres professions corporatistes.

Ses membres et leurs représentants n'ont pu non plus réaffirmer une certaine identité politique en s'appuyant sur leur enracinement dans le syndicalisme de classe qui était encore présent dans les années 60, mais qui s'est fortement dilué, avec l'introduction des formules libérales et leur généralisation, et avec l'accroissement de la rotation des professionnels.

Les perspectives d'avenir sont sombres, car comme nous l'avons dit précédemment, il n'existe pas, comme en province, une évolution vers "un néo-capitalisme" comme le décrit Ph. Laneyrie. Peut-être aussi parce que la rentabilité de l'activité taxi y est nettement plus élevée qu'en région parisienne.

Le système de GIE de Scoop (Gescop) qui a l'air le plus solide n'est pas généralisable, quand à la solution du GIE d'artisans (GIE Ile de France) que nous avons évoqué précédemment, il ne nous semble pas viable à long terme, étant donné la lourdeur des investissements, le fort endettement qu'il implique pour ses membres et la faible rentabilité de l'activité.

D'où deux issues possibles : 1) une paupérisation de la profession ; 2) la mise en place d'une conférence tripartite réunissant les représentants de la profession, les pouvoirs de tutelle et les élus pour arrêter de nouvelles structures et rapports sociaux fondés sur les intérêts des usagers, conducteurs et clients, ainsi que des mesures économiques tendant à revaloriser la profession.





## LEXIQUE



**AUTORISATION ADMINISTRATIVE** (synonymes : Numéro, Carte). Autorisation spéciale numérotée d'exploiter un taxi, délivrée par les mairies ou (à Paris) à la Préfecture de police. Ce document ne doit pas être confondu avec le permis de conduire un taxi ou certificat de capacité. Les autorisations datent de l'immédiat avant-guerre ; leur existence est à relier à la loi du 13 mars 1937 à ses décrets d'application, qui visaient notamment à limiter le nombre des taxis. Cette limitation ne pouvait s'effectuer que par un blocage relatif du nombre des taxis. Depuis la Seconde Guerre mondiale, dans chaque ville ou agglomération française, l'augmentation du nombre de taxis en circulation est donc subordonnée à un déblocage d'un certain nombre d'autorisations administratives par l'instance de tutelle, correspondant au nombre de taxis dont celles-ci désirent voir s'accroître le parc existant. La nature juridique de l'autorisation, liée à l'origine au droit de stationner sur voie publique aux emplacements réservés à cet effet (station de taxis), moyennant l'acquittement périodique d'un droit de place, a été longtemps controversée et le reste encore dans une certaine mesure. S'agit-il d'une simple autorisation de police, ou d'une licence d'exploitation susceptible de constituer un élément de fonds de commerce et, par conséquent, un élément transmissible du patrimoine ? Dans le premier cas, l'autorisation peut être considérée comme personnelle, incessible et non transmissible héréditairement. Il en va évidemment tout autrement si l'on retient la seconde hypothèse. Les tribunaux administratifs et le Conseil d'Etat en débattent encore, mais il semble bien que ce soit la seconde conception qui tende finalement à être admise.

**DOUBLAGE.** Pratique soumise à autorisation préfectorale cas par cas, qui consiste à faire "tourner" un taxi 20 ou 22 heures sur 24 avec deux conducteurs qui se relayent. Cette pratique a pour avantage, pour les entrepreneurs (compagnies de taxi ou loueurs), de mieux rentabiliser le véhicule. Théoriquement, la

clientèle y trouve également son compte puisque plus le nombre de voitures qui circulent en doublage est élevé, plus il y a de taxis en circulation.. Mais cette pratique, qui - bien que recommandée notamment par le Rapport Hueff-Armand de 1960 - reste peu répandue, est critiquée et combattue par les organisations syndicales qui y voient la possibilité d'une surexploitation, non seulement des véhicules (ce qui peut diminuer leur fiabilité) mais aussi des conducteurs en raison des difficultés de contrôle des horaires pratiqués et des conditions de travail.

**FORFAIT (Travail au).** Forme de rémunération du conducteur non titulaire d'autorisation qui a fait son apparition dans les années 1960 à Paris. Le conducteur paie à son employeur, toutes les semaines ou tous les dix jours, une somme forfaitaire correspondant en principe à 75 % de la moyenne des recettes réalisées par les conducteurs qui travaillent au pourcentage pendant la même période. Il paie, en outre, un droit d'utilisation de la voiture pour son usage personnel (ou pour travailler s'il le veut) pendant deux jours sur huit, période correspondant en principe à ses jours de repos hebdomadaires. Moyennant quoi, il conserve la totalité de la recette réalisée. Cette forme de travail a diverses conséquences. Pour les entrepreneurs, elle correspond à une orientation vers la simple location de l'autorisation administrative et de l'outil de travail. Pour les conducteurs, elle induit une plus grande disponibilité du véhicule, mais aussi une transformation des relations employeur-employé qui s'écarte de plus en plus du salariat. La pratique du forfait, bien qu'elle soit en principe conditionnée par le libre choix du conducteur, lequel peut exiger de travailler au pourcentage, se répand de plus en plus. La pratique du forfait est parfois dénommée "pratique hors garage" par les conducteurs, en référence à la non-obligation, pour les

forfaitaires, de ramener chaque jour leur véhicule au garage de l'entreprise une fois le travail achevé.

TRANSFERT. Il s'agit du transfert payant de l'autorisation administrative et des problèmes juridiques, financiers et moraux qu'il soulève. En effet, à partir du moment où existent des autorisations en nombre limité, et où la cession des autorisations n'est pas strictement et rigoureusement interdite, il va de soi que l'autorisation acquiert une valeur vénale. La pratique du transfert (généralement d'un artisan désireux de se retirer ou de prendre sa retraite, à un conducteur non titulaire d'autorisation, désireux de devenir artisan) s'est peu à peu répandue depuis la fin des années 1940, d'abord sous forme de "dessous de table" puis de façon plus ouverte, jusqu'à devenir légale (du moins à Paris) et à faire l'objet d'un véritable marché soumis à la loi de l'offre et de la demande. En fait, le transfert payant a pu être considéré comme légal dès la parution de l'arrêté du 31 décembre 1938, qui permettait "le transfert de l'autorisation de stationnement, par celui qui quitte la profession, à un éventuel "successeur",. Le coût de l'autorisation transférée varie, selon les villes, de 20 000 à 170 000 francs (en 1976). Naturellement, la pratique généralisée du transfert payant crée certaines injustices, parce qu'elle favorise les postulants qui disposent de la mise de fonds nécessaire à l'acquisition de l'autorisation (délivrée gratuitement à l'origine par la puissance publique) au détriment des autres, et par conséquent parce qu'elle crée parmi les chauffeurs de taxi une sélection par l'argent, le conducteur non titulaire d'une autorisation devant couramment attendre 5, 7 ou même 9 ans avant de se voir attribuer ce document gratuitement par l'instance de tutelle, à l'occasion soit d'un déblocage d'autorisations, soit d'une redistribution des autorisations

rentrées en mairie (ou à la préfecture) par défaut d'exploitation.

**VOITURES DE PLACE.** Désignation des voitures de louage mises à la disposition du public et autorisées à stationner sur la voie publique aux emplacements réservés à cet effet (notamment les taxis ou voitures de place de 2e classe), par opposition aux voitures de remise qui ne disposent pas de cette autorisation et doivent être louées au siège de l'entreprise.

## BIBLIOGRAPHIE



## BIBLIOGRAPHIE

1) MEMOIRES -Rapports de recherches et ouvrages ayant pour objet l'étude du taxi

DUFAUR Patrick :

"Evaluation de la situation économique du taxi parisien",  
Mémoire d'Enseignement Supérieur des Transports, mai 1984.

P. LANEYRIE, D. DELATOUR, A.GARNIER :

Le taxi en France. I. Essai d'analyse socio-économique.  
Rapport D.GRST. SAEI. CRESAL. Décembre 1976.

P. LANEYRIE, A. GARNIER, NIZEY, VENNIN :

Le taxi en France. II. Pratique de la clientèle et  
relations offre demande.

Rapport D.GRST. SAEI. CRESAL. Mars 1978.

P. LANEYRIE :

Le taxi dans la ville, "L'envers d'un mythe".  
Editions du Champ Urbain. 1979.

P. LANEYRIE, J. ROUX :

"Le taxi : évolution d'un secteur professionnel et  
techniques nouvelles".

Rapport Ministère des Transports. SERT. CRESAL. Janvier  
1985.

P. LANEYRIE :

Rapport de recherche Ministère des Transports SERT.  
CRESAL.

Société Nouvelle des Autoplaces G7. Programme mobilisateur  
SET.

"Enquête sur les Artisans du Taxi Parisien, Méthode et  
Résultats". Juillet 1986.

## 2) PRESSE PROFESSIONNELLE

- "Taxi", revue bi-mensuelle d'information  
3 numéros parus entre juin 1985 et septembre 1985. Fin de  
parution en octobre 1985.

### Presse syndicale :

- Le Réveil des Cochers Chauffeurs - Mensuel - CGT
- L'Artisan du Taxi (SAT)
- L'Echo du Taxi C.F.T.C.

## 3) ARTICLES PARUS DANS LA PRESSE NON SPECIALISEE EN 86/87

- Paris "L'enfer des taxis"  
LE Nouvel Economiste, n° 538, 26/04/86.
- "Hep Taxi"  
50 Millions de Consommateurs, n° 192, février 1987.
- "Y a-t-il un scandale des taxis ?"  
Enement du Jeudi, janvier 1987, n° 116.
- Numéro spécial de "Liaisons", revue d'information et de  
relations publiques de la Préfecture de police  
Taxis Parisiens", n° 278, mai/juillet 1986.

4) OUVRAGES ET ARTICLES DE REFERENCE N'AYANT PAS TRAIT AU TAXI

**Sur les professions**

Articles :

Jean-Michel CHAPOULIE :

"Sur l'analyse des Groupes Professionnels", Revue Française de Sociologie, XIV, 1973.

Marc MAURICE :

Propos sur la Sociologie des Professions. Revue Française de Sociologie.

**Sur les immigrés asiatiques**

Jean P. HASSOUN et YINH PHONG TAN

"Les Chinois de Paris : Minorité culturelle ou Constellation Ethnique ?", Revue Terrain n° 7, p. 33-34, octobre 1986.

**Sur la mobilité sociale**

Ouvrage :

D. BERTAUX :

La mobilité sociale. Hatier Editeur. Collection Profil Société. Paris 1985.

**Sur le corporatisme**

D. SEGRESTIN :

Le Phénomène corporatiste. Essai sur l'Avenir des Systèmes Professionnels fermés en France. Editions Fayard. Paris 1985.

## Sur l'artisanat et le statut d'indépendant

### Article

D. GERRITSEN :

"Limites de l'indépendance et mythe de l'autonomie. Bateliers et Chauffeurs de Taxi". Annales de Vaucresson, numéro spécial consacré aux itinéraires sociaux, 1er semestre 1987.

F. GRESLES :

Indépendants et petits patrons.

Thèse de doctorat d'Etat - Lille

## Méthodologie Sociologique

### Articles

Denis DUCLOS :

"La Nave ou les silences polis de la sociologie occidentale".

Revue Socius, juillet/novembre 1986, n° 2/3.

BERTAUX D. :

L'approche biographique, sa volonté méthodologique, ses potentialités. Cahiers Internationaux d sociologie, vol. LXIX, 1980.

P. BOUVIER :

"Pour une Anthropologie de la Quotidienneté du travail". Cahiers internationaux de sociologie LXXIV, 1983.

**ANNEXES**  
=====

## TABLE DES ANNEXES

### CHAPITRE I

#### PRESENTATION GLOBALE

- I.1. Essai de définition
  - Identification de l'Emploi  
Extrait du Répertoire des Métiers  
et Emplois de l'ANPE
- I.2. La Réglementation du taxi
  - Loi du 13 mars 1937 ayant pour  
objet l'organisation de l'industrie  
des taxis
  - Arrêté du 31 décembre 38 portant  
organisation de l'industrie du  
taxi à Paris
  - Ordonnance n° 80-16248 du 8 avril 1980  
Statut des Taxis Parisiens
- I.3. Les structures d'activités
  - Tableau de répartition des autorisations (73-85)

### CHAPITRE II

#### STRUCTURES D'ACTIVITE : LES ENTREPRISES

- Extrait du carnet de route de la G7  
destiné aux chauffeurs abonnés à la  
Centrale Radio G7
- Organigramme et statuts de la GESCOOP
- Statut de la Société Coopérative l'UNION
- Article Libération sur les déboires d'une  
petite société d'actionnaires

### CHAPITRE III 105

#### LES CHAUFFEURS DE TAXI PARISIENS - CARACTERISTIQUES - PRATIQUES ET REPRESENTATIONS 1966 - 1985

##### III.1. Conditions d'insertion

- 1. Tableau des Centres de Formation

2. Certificat d'Aptitude à la conduite des Taxis Parisiens. Contenu des épreuves Première partie depuis janvier 1986

### III.2. Statuts - Conditions de travail et revenu

1. Feuille de paye d'un salarié au pourcentage du compteur
  2. Contrat de location et réglementation y afférant
  3. Document du Centre de Gestion sur les revenus d'un actionnaire GESCOF
  4. Etat comparatif des recettes et des dépenses d'un artisan 73/84
  5. Extrait du J.O. du 17 octobre 1976 sur les cotisations de sécurité sociale dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non titulaires de leur autorisation
- Article 1.1. Salarié au compteur  
Article 1.2. Locataire

## CHAPITRE IV

### SYNDICATS ET ORGANISATIONS PATRONALES

#### IV.1. Présentation globale

Texte du J.O. du 13 mars 1986 modifiant la composition des Commissions paritaires

#### IV.2. Les syndicats de travailleurs du taxi

Un exemple de la presse syndicale

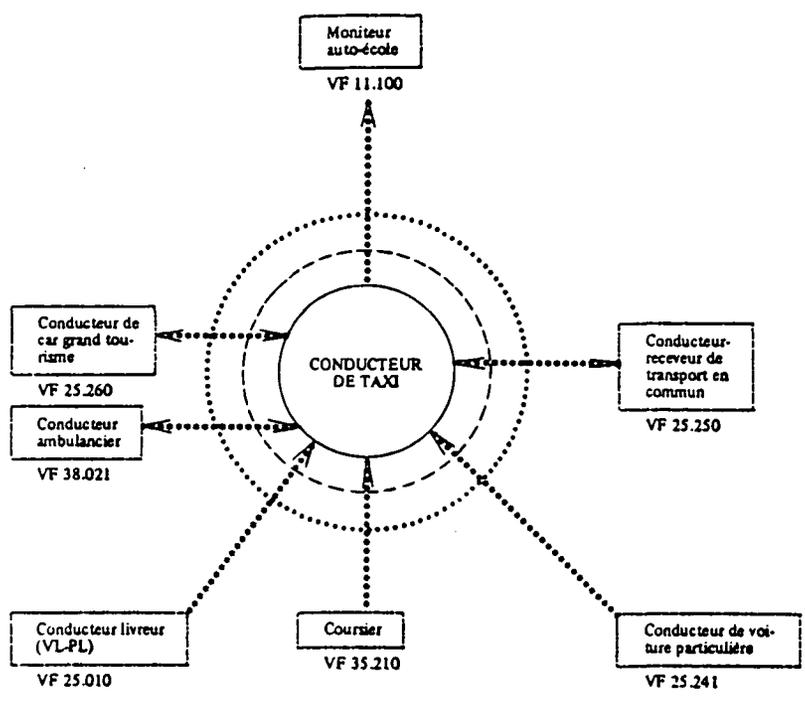
- Le Réveil des Cocheurs Chauffeurs CGT

## CONCLUSION

- Fiches de taxi Paris/Lyon
- Fiche taxi de banlieue
- Réponses de professionnels à l'article : "Y a-t-il un scandale du taxi", paru dans l'Evènement du Jeudi, en février 1987

**CHAPITRE I**

=====



**Légende**

	Terme ROME		Emplois accessibles avec adaptation
	Spécialités		Emplois accessibles avec une formation complémentaire (en général à l'initiative de l'entreprise)
	Emplois les plus qualifiés nécessitant bonne qualification et expérience		Spécialités
			Emplois plus qualifiés

VF : Voir Fiche

**Entreprises - Observations**

Entreprises privées de taxis.

TEXTE DES LOIS, DECRETS et PRINCIPAUX ARRETES  
relatifs aux voitures de place et aux voitures  
de remise

---

I. LOI du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de  
l'industrie du taxi.  
Parution au J.O. du 14 mars 1937, pages 3082-3083.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur  
suit :

Art. 1er.- Lorsque, dans une commune ou une région déterminée,  
un accord sera intervenu entre les syndicats de loueurs de voi-  
tures publiques dont l'exploitation est assujettie à des tarifs  
de transport fixés par l'autorité publique et les syndicats de  
conducteurs de telles voitures, qu'ils en soient ou non proprié-  
taires, sur les points ci-après :

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

Le tarif de location des voitures par la clientèle;

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

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

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

A défaut de ces accords, des arrêtés du Ministre du travail  
pourront intervenir après consultation des organisations pro-  
fessionnelles, des conseils municipaux et généraux intéressés  
pour régler les points ci-dessus.

Lorsque les organisations de loueurs et de chauffeurs de  
taxis d'une région déterminée se seront prononcées en faveur de  
l'unification des taxes de stationnement dans toutes les commu-  
nes de cette région, le préfet pourra, après accord avec les

conseils municipaux intéressés, prendre un arrêté fixant le taux de cette taxe uniforme ainsi que les conditions de répartition de son produit entre lesdites communes.

Art. 2.- En vue d'assurer aux loueurs d'automobiles de place non passibles de la contribution des patentes, le bénéfice de la nouvelle législation du travail, et pour tenir compte du temps nécessaire à l'entretien de leur voiture, la ville de PARIS est autorisée à porter la détaxe accordée par application de la loi du 19 avril 1932, de cinquante-deux à cent jours par an, à dater du 24 juin 1936.

Art. 3.- Il est ouvert au ministre de l'Intérieur, en addition aux crédits alloués par la loi de finances du 31 décembre 1936 et par des lois spéciales, un crédit de six millions de francs applicable à un chapitre 58 ter nouveau du budget de son département intitulé "Subvention à la Ville de PARIS".

Art. 4.- Sur les crédits ouverts au ministres, au titre du compte des investissements en capital de l'exercice 1937, une somme de six millions de francs est définitivement annulée sur le chapitre B, section (Finances) : "Règlement en espèces d'indemnités de dommage de guerre".

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à PARIS, le 13 mars 1937.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Président du conseil,  
Léon BLUM.

Le ministre du travail  
Jean LEBAS.

le ministre de l'intérieur  
Marx DORMOY.

Le ministre des finances  
Vincent AURIOL.

II. ARRETE du 31 décembre 1938 portant organisation de l'industrie du taxi à PARIS, modifié le 28 août 1954.  
Parution au J.O. du 1er janvier 1939.

Art. 1er.- Le tarif applicable aux voitures de place de deuxième classe fixé par le préfet de PARIS, sera à la fois maximum et minimum.

Il ne pourra être modifié qu'après consultation de la commission paritaire constituée selon l'article 14.

Art. 2.- (A. 3 déc. 1949; A. 30 sept. 1950; A. 28 août 1954). Le nombre maximum des voitures de place parisiennes de 2° classe autorisées à circuler et à stationner à PARIS et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne est fixé à 12 500.

Les numéros disponibles par suite de cette augmentation du nombre des voitures seront répartis dans les trois catégories conformément aux dispositions de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1938 modifié.

Ce nombre pourra être modifié par arrêté interpréfectoral en cas d'accord unanime des organisations représentées à la commission paritaire, ou par arrêté ministériel en cas de désaccord.

Toutefois, la réduction éventuelle du nombre des voitures admises à circuler ne pourra donner lieu à aucune indemnité, de quelque nature que ce soit, en faveur des propriétaires des autorisations qui seraient supprimées, au prorata des effectifs, dans chaque catégorie et par voie d'extinction.

Art. 3.- Les loueurs ayant démarqué l'ensemble de leur matériel d'exploitation, sans raison de force majeure, ne pourront procéder à la remarque de leurs voitures.

Art. 4.- Par dérogation à l'article 2 ci-dessus, pourront être inscrites, en plus du maximum fixé :

a) Les voitures de place conduites par leur propriétaire, s'il est détenteur du permis de taxi, délivré à PARIS par la préfecture de police, et autorisées antérieurement au 16 mai 1938 à stationner sur le territoire d'une commune des départements de PARIS, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines et du Val-d'Oise, mais à la condition qu'une entente intervienne entre la ville de PARIS et la commune intéressée, tendant à l'unification du régime du taxi dans les départements de PARIS, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de certaines communes de l'Essonne, des Yvelines et du Val-d'Oise.

b) Les voitures dont les propriétaires s'engageront à les conduire et gérer par eux-mêmes, si ceux-ci justifient qu'ils ont interrompu l'exercice de leur profession de chauffeur de taxi pour remplir un mandat électif ou une fonction syndicale, ou se trouvant sans travail à la suite d'une action syndicale conforme à la loi de 1884 sur les organisations professionnelles.

Le permis de stationnement sera donné par l'Administration sur demande du représentant du syndicat de l'intéressé à la commission paritaire prévue à l'article 14 ci-après, celle-ci ayant été entendue.

Art. 5.- La durée de la journée normale des conducteurs est fixée à dix heures. Ces dix heures de travail seront effectuées au cours d'une seule sortie.

Toutefois, pour tenir compte des immobilisations imprévues de leur matériel d'exploitation, il est accordé forfaitairement aux propriétaires d'une seule voiture la conduisant eux-mêmes, l'autorisation de prolonger de dix heures à onze heures la durée journalière de travail.

Le préfet de PARIS pourra, après consultation de la commission paritaire, accorder des dérogations supplémentaires en raison des immobilisations continues de plus de quinze jours pour cause de maladie du conducteur ou de réparation du véhicule. Ces dérogations sont destinées à permettre de récupérer les journées d'immobilisation à partir de la seizième, ces journées comptant pour dix heures chacune. Le congé annuel ne pourra en aucun cas donner lieu à récupération.

La décision préfectorale fixera les conditions d'utilisation de ces dérogations, sans que la durée journalière d'exploitation du véhicule puisse, de ce fait, excéder douze heures ni que la durée de récupération puisse dépasser six mois.

Art. 6.- Il ne pourra plus être accordé d'autorisations nouvelles de doublage. Le contrôle des voitures autorisées à doubler antérieurement au présent arrêté sera assuré au moyen d'une carte de stationnement spéciale et d'un poinçon D apposé sur la plaque de contrôle prévue à l'article 9.

Art. 7.- (A. 22 oct. 1952; A. 28 août 1954). L'administration aura la faculté d'annuler, quinze jours après l'envoi d'une lettre recommandée aux titulaires, les autorisations de doublage pour toutes les voitures qui n'auront pas été exploitées avec deux conducteurs pendant quinze jours consécutifs, et au moins deux cent cinquante jours du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Dans les entreprises bénéficiant, pour une partie de leur effectif, d'autorisations de doubler, la démarque des voitures ne doublant pas ne sera pas acceptée, sauf cas de force majeure.

Pour toutes les voitures effectuant une double sortie journalière, il sera tenu un carnet de voiture d'un modèle agréé par l'administration sur lequel devra figurer, chaque jour, le nom des deux conducteurs de la voiture. Les loueurs devront mentionner à l'encre, chaque jour, sur le carnet de fourrière, à la suite des noms des conducteurs de nuit, les numéros des voitures qui leur sont affectées. Ce carnet devra être présenté à la demande des agents de l'administration.

La délivrance des carnets ne sera effectuée par l'administration que contre remise du carnet du trimestre précédent.

Art. 8.- Le contrôle de la durée journalière d'exploitation des voitures sera assuré par des appareils de modèles agréés par l'Administration.

Les infractions concernant la durée d'exploitation autorisée donneront lieu à l'établissement d'un procès-verbal en vue de la comparution du conducteur devant la commission de discipline.

Toutes les autres infractions seront considérées comme des fraudes de l'appareil de contrôle horaire et donneront lieu soit à la démarque sur la voie publique, soit à l'envoi en fourrière de la voiture; elles seront signalées à la commission paritaire pour avis sur les sanctions à appliquer, qui pourront varier du simple avertissement jusqu'au retrait définitif des papiers de voiture, suivant l'importance et la répétition des infractions constatées.

Le dossier de l'intéressé sera ensuite transmis au préfet de police, qui prononcera et fera appliquer la sanction.

Art. 9.- La plaque actuelle de contrôle, mentionnant le numéro affecté au permis de stationnement, avec les poinçons des deux préfectures, doit être fixée sur le côté droit du capot de la voiture.

Ces plaques seront de couleur noire, avec chiffres de couleur rouge.

Les autorisations de stationnement seront réparties en trois catégories, savoir :

CATEGORIE A

Permis de stationnement de couleur rouge  
Propriétaire d'une voiture qu'il conduit et gère lui-même.

CATEGORIE B

Permis de stationnement de couleur jaune  
Propriétaire de 1 à 200 voitures.

CATEGORIE C

Permis de stationnement de couleur verte  
Propriétaire de plus de 200 voitures.

Art. 10.- (A. 28 août 1954). Les numéros disponibles par suite d'une modification, en vertu de l'article 2 du présent arrêté, du nombre maximum des voitures de place de 2<sup>e</sup> classe, seront répartis dans les trois catégories A, B, C, au prorata du nombre des voitures de chaque catégorie ayant payé la taxe de stationnement le 1er janvier de l'année au cours de laquelle interviendra la modification dont il s'agit.

Dans chaque catégorie, ces numéros seront distribués conformément aux dispositions prévues par l'article 11 pour les numéros vacants.

Art. 11.- (A. 28 août 1954). Lorsque le nombre des voitures de place en circulation ou démarquées, sera inférieur au chiffre maximum prévu, les numéros vacants, c'est-à-dire rendus disponibles après envoi de la lettre recommandée prévue à l'article 13 ou abandonnés par leurs titulaires, seront, s'il y a lieu, attribués d'après les règles suivantes :

a) Les numéros vacants dans une catégorie ne pourront être affectés à une autre catégorie, sauf en ce qui concerne les permis de catégorie B qui pourront être alloués à la catégorie A, à défaut de demandeurs en catégorie B, et ceux de catégorie C, qui pourront également être alloués à la catégorie A, à défaut de demandeurs en catégorie C.

b) Les demandes de numéros de stationnement seront enregistrées par catégorie et par ordre d'inscription à la préfecture de PARIS, les candidats de la catégorie A devant être obligatoirement titulaires du diplôme d'aptitude à la conduite des voitures de place.

c) L'administration procèdera à l'attribution des numéros vacants chaque fois qu'elle le jugera utile, et au moins une fois par an.

d) Pour la catégorie A, l'attribution aura lieu par ordre d'inscription des demandes. Pour la catégorie B, elle aura lieu unité par unité, l'ordre dans lequel les affectations seront faites entre les demandeurs étant fixé par tirage au sort.

Pour la catégorie C, elle aura lieu également unité par unité, l'ordre dans lequel les affectations seront faites entre les demandeurs étant également fixé par tirage au sort. Seuls, pourront participer à ce tirage au sort les demandeurs qui, mathématiquement, pourraient, après le tirage, disposer d'au moins 201 autorisations, si, après le tirage au sort et du fait de la répartition du reste, un ou plusieurs des participants ne se trouvent en possession que de 200 autorisations, toutes les autorisations qui leur auraient été faites seront annulées et réparties entre les autres participants, unité par unité, selon l'ordre de répartition déjà déterminé par le tirage au sort.

L'attribution d'un numéro vacant entraîne, pour le bénéficiaire, l'obligation de mettre, dans les trente jours, une voiture de place en service, ou de justifier, dans le même délai la commande ferme de ladite voiture. Dans le cas contraire, l'attribution sera annulée et le numéro redeviendra disponible à l'expiration du délai de trente jours. Le numéro redeviendra également disponible, sans autre avis, si la voiture faisant l'objet d'une commande ferme n'est pas mise en circulation dans le délai fixé par le constructeur, délai qui ne pourra, en aucun cas, excéder un an à dater de l'attribution du numéro.

Art. 12.- (A. 15 mai 1953; A. 28 août 1954). Il est formellement interdit, aux loueurs de voitures de place, de prêter ou louer des autorisations de stationnement, sous peine de retrait desdites autorisations. Les titulaires d'autorisations de stationnement qui désireront abandonner la profession de loueur, ou leurs ayants droit en cas de décès, s'ils ne désirent pas continuer l'exploitation, auront la faculté, dans chaque catégorie, de transmettre la totalité de leurs autorisations à un ou plusieurs successeurs agréés par les préfetures de PARIS et de police, après avis de la commission paritaire du taxi.

Toutefois, cette faculté ne pourra être exercée par les loueurs des diverses catégories, qu'il s'agisse de personnes morales ou physiques, que pour les autorisations dont ils sont titulaires personnellement et qu'ils exploitent normalement depuis au moins cinq ans à la date de la demande, les autorisations exploitées depuis moins de cinq ans devant, en cas d'abandon de la profession pour une cause autre que celles prévues au paragraphe suivant, revenir à la disposition de l'administration.

Le délai de cinq ans ne s'appliquera pas, en cas de décès du titulaire, ni pour les titulaires de la catégorie A en cas de maladie dûment constatée par un médecin de l'administration mettant l'intéressé dans l'incapacité d'exercer sa profession pendant plus d'un an.

Art. 13.- (A. 28 août 1954). L'administration se réserve le droit d'exiger des loueurs, soit pour une seule entreprise, soit pour l'ensemble de la corporation, la mise en circulation des voitures de place correspondant à tout ou partie de leurs numéros.

A cet effet, une lettre recommandée sera adressée à chaque intéressé qui devra, dans le délai de quinze jours à courir de la date d'envoi de la lettre recommandée, mettre en service les voitures correspondant aux autorisations faisant l'objet de la mise en demeure ou justifier la commande ferme des voitures dans le même délai de quinze jours. Les voitures faisant l'objet d'une commande ferme devront être mises en circulation dans le délai fixé par le constructeur, délai qui ne pourra, en aucun cas, excéder un an à compter de la mise en demeure, faute de quoi le numéro retomberait à la disposition de l'administration.

Art. 14.- (A. 16 nov. 1951; A. 28 août 1954). Une commission paritaire patronale et ouvrière est constituée comme suit :

- Deux représentants de la catégorie A;
- Deux représentants de la catégorie B;
- Deux représentants de la catégorie C;
- Six représentants des chauffeurs salariés désignés par les organisations syndicales les plus représentatives;
- Un représentant de la Préfecture de PARIS;
- Un représentant de la préfecture de police.

Les avis de la commission seront pris à la majorité des trois quarts et seront transmis aux services de la préfecture de PARIS et de la préfecture de police qui trancheront en dernier ressort.

Les attributions de la commission paritaire seront les suivantes :

- a) Examen des demandes d'autorisation d'exploiter en conformité de l'article 3;
  - b) Examen des demandes d'autorisation d'exploiter en conformité de l'article 11;
  - c) Examen des cas particuliers prévus à l'article 4 concernant l'extension aux départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne des conditions de fonctionnement des voitures de place à PARIS;
  - d) Examen des transmissions d'autorisations d'exploitation conformément à l'article 12.
  - e) Examen des demandes de dérogations supplémentaires prévues à l'article 5 et des modalités d'utilisation de ces dérogations.
- Cette commission se réunira au moins tous les trois mois, sous la présidence du représentant de la préfecture de PARIS.

Art. 15.- Les dispositions du présent arrêté, qui pourront être modifiées à tout moment suivant la procédure instituée par la loi du 13 mars 1937, seront applicables à l'ensemble de la corporation le 1er janvier 1939.

.../...

## **Ordonnance n° 80-16248 du 8 avril 1980. Statut des taxis parisiens.**

(Modifiée par l'ordonnance n° 84-11102  
du 6 décembre 1984.)

Le Préfet de police.

Vu :

La loi du 13 mars 1937 relative à l'organisation de l'industrie du taxi, modifiée par le décret n° 61-1207 du 2 novembre 1961 ;

Le décret n° 70-214 du 12 mars 1970 portant transfert des attributions du Préfet de Paris au Préfet de police en matière de voitures de place et d'industrie du taxi ;

Le décret n° 72-997 du 2 novembre 1972 relatif à l'organisation du taxi ;

L'arrêté du ministre de l'Intérieur du 10 novembre 1972 relatif à l'organisation de l'industrie du taxi dans la région parisienne, complété par l'arrêté du 19 février 1974 ;

L'arrêté du Préfet de la Seine du 24 mai 1866 relatif aux voitures publiques de place et de remise ;

Les arrêtés ministériels des 31 décembre 1938 et 28 août 1954 pris en application de la loi susvisée ;

L'arrêté interpréfectoral du 13 novembre 1967 et l'arrêté interpréfectoral n° 70-15141 du 23 février 1970 prescrivant des mesures destinées à améliorer le service des taxis parisiens ;

L'arrêté du Préfet de Paris du 14 août 1968 modifiant la détermination de la catégorie B (loueurs) ;

Les procès-verbaux de la Commission paritaire de l'industrie du taxi des 19 et 25 novembre 1970 et de la Commission professionnelle des 26 janvier et 15 février 1979 ;

Les avis du Conseil de Paris en date du 2 juillet 1971 et du 23 avril 1979 ;

Les demandes d'avis adressées aux conseils généraux des départements des Haut-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et du Val-d'Oise ; ensemble les délibérations de ces assemblées ;

Les lettres aux maires des communes ayant adhéré au statut des taxis parisiens ; ensemble les délibérations des conseils municipaux de ces communes ;

Après consultation des Préfets des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et du Val-d'Oise ;

L'ordonnance n° 73-16079 du 1<sup>er</sup> février 1973 ;

L'ordonnance n° 77-16140 du 8 mars 1977 ;

Sur la proposition du directeur de la Circulation, des transports et du commerce de la Préfecture de police,

Ordonne :

*Dispositions générales.*

Article premier (modifié). — La présente ordonnance s'applique à Paris et dans les quatre-vingts communes désignées par l'arrêté ministériel du 10 novembre 1972 ainsi qu'aux parties des six communes désignées par les arrêtés ministériels du 19 février 1974 et du 13 août 1982 (1).

Art. 2. — La mise en service d'un taxi est subordonnée à la délivrance, par le Préfet de police, d'une autorisation de circuler, de stationner et de charger sur la voie publique et au paiement de droits de stationnement.

Le nombre maximum des taxis parisiens est fixé par arrêté du Préfet de police.

CHAPITRE PREMIER.

*Accès à la profession.*

Abandons, exclusions.

Art. 3. — Les autorisations de circuler, de stationner et de charger sur la voie publique sont réparties en trois catégories :

Catégorie A. — Propriétaire d'une voiture qu'il conduit et qu'il gère lui-même ;

Catégorie B. — Propriétaire de 6 à 200 voitures ;

Catégorie C. — Propriétaire de plus de 200 voitures.

(1) Alfortville, Antony, Arcueil, Asnières, Aubervilliers, Bagneux, Bagnolet, Bobigny, Bois-Colombes, Bondy, Bonneuil-sur-Marne, Boulogne-Billancourt, Bourg-la-Reine, Le Bourget, Bry-sur-Marne, Cachan, Champigny-sur-Marne, Charenton-le-Pont, Châtenay-Malabry, Châtillon-sous-Bagneux, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Clamart, Clichy-la-Garenne, Colombes, Courbevoie, La Courneuve, Créteil, Drancy, Dugny, Epinay-sur-Seine, Fontenay-aux-Roses, Fontenay-sous-Bois, Fresnes, La Garenne-Colombes, Gennevilliers, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, L'Île-Saint-Denis, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Joinville-le-Pont, Le Kremlin-Bicêtre, Levallois-Perret, Les Lilas, Maisons-Alfort, Malakoff, Montrouil, Montrouge, Nanterre, Neuilly-sur-Seine, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Orly, Pantin, Les Pavillons-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Pierrefitte, Le Plessis-Robinson, Le Pré-Saint-Gervais, Puteaux, Romainville, Rosny-sous-Bois, Rungis, Saint-Denis, Saint-Mandé, Saint-Maur-des-Fossés, Saint-Maurice, Saint-Ouen, Sceaux, Stains, Suresnes, Thiais, Vanves, Villejuif, Villemomble, Villeneuve-la-Garenne, Villetaneuse, Vincennes, Vitry-sur-Seine, Mitry-Mory, Le Mesnil-Amélot, Mauregard, Roissy-en-France, Tremblay-lès-Gonesse pour leur partie située sur l'emprise d'Aéroport de Paris, Villepinte pour la partie constituant le parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte.

Ces autorisations sont incessibles et intransmissibles par voie successorale. Leurs titulaires ne peuvent pas présenter de successeurs.

Toutefois, les titulaires des autorisations attribuées avant le 13 novembre 1967 et leurs successeurs auront la faculté de présenter un successeur selon les modalités prévues ci-après à l'article 6.

Art. 4 (modifié). — Lorsque le nombre des autorisations exploitées sera inférieur au nombre maximal fixé, les autorisations disponibles seront réparties selon les règles suivantes :

a) Les autorisations disponibles dans une catégorie seront attribuées dans la même catégorie, sauf accord de la majorité des représentants des organisations siégeant à la commission professionnelle.

Dans ce cas, une partie du contingent à répartir pourra être attribuée dans une autre catégorie, dans la limite de la moitié du contingent.

A défaut de demandeurs dans les catégories B ou C, la totalité des autorisations de ces catégories disponibles sera affectée à la catégorie A ;

b) Les demandes d'autorisations de stationnement de la catégorie A seront enregistrées au fur et à mesure de leur réception ; les demandeurs devront être titulaires du certificat de capacité.

Les demandes d'autorisations de stationnement des catégories B et C seront également enregistrées au fur et à mesure de leur réception.

Les loueurs exerçant déjà en catégorie B ou C ne pourront présenter de demande que si au moins 80 % des autorisations de stationnement qu'ils détiennent correspondent à des voitures marquées ;

c) L'Administration procédera à l'attribution des numéros vacants chaque fois que cette opération sera nécessaire ;

d) Pour la catégorie A, l'attribution aura lieu selon l'ordre d'enregistrement des demandes. Les postulants qui auront depuis leur date d'inscription obtenu une autorisation cessible et transmissible seront d'office radiés de la liste d'attente.

Pour la catégorie B, elle aura lieu par groupes de six autorisations, les affectations étant faites entre les demandeurs par tirage au sort et suivant l'ordre de ce tirage.

L'attributaire de six autorisations de stationnement de catégorie B doit mettre en circulation les six voitures le même jour, faute de quoi les autorisations qui lui avaient été attribuées seront considérées comme redevenues disponibles.

Les loueurs appartenant déjà à la catégorie B pourront renoncer à l'une ou plusieurs des six nouvelles autorisations qui

leur auront été attribuées à condition de devenir titulaires du nombre minimal d'autorisations dont doivent être détenteurs les loueurs de catégorie B.

Pour la catégorie C, l'attribution aura lieu unité par unité, les affectations étant faites entre les demandeurs par tirage au sort et suivant l'ordre de ce tirage. Seuls pourront participer au tirage au sort les demandeurs qui pourraient, après le tirage, disposer d'au moins 201 autorisations. Si, après le tirage au sort et du fait de la répartition du reste, un ou plusieurs des participants se trouvent en possession de moins de 201 autorisations, toutes les autorisations qui leur auraient été attribuées seraient annulées et réparties entre les autres participants, unité par unité, selon l'ordre de répartition déjà déterminé par le tirage au sort ;

e) Dans toutes les catégories, l'attribution d'une autorisation de stationnement entraîne l'obligation de mettre un taxi en service dans les deux mois.

Si cette obligation n'est pas remplie, l'attribution sera annulée.

Art. 5. — Les numéros disponibles par suite d'une augmentation du nombre maximal des taxis seront répartis dans les trois catégories A, B et C au prorata du nombre des voitures de chaque catégorie ayant payé la taxe de stationnement le 1<sup>er</sup> janvier de l'année au cours de laquelle interviendra l'augmentation dont il s'agit.

Dans chaque catégorie les numéros seront distribués conformément aux dispositions prévues par l'article 4 pour les numéros vacants.

Art. 6 (modifié). — Les titulaires d'autorisations de stationnement attribuées avant le 13 novembre 1967 ou leurs successeurs, ou encore leurs ayants droit en cas de décès, ont la faculté de transmettre en une ou plusieurs fois leurs autorisations à un ou plusieurs successeurs agréés par le Préfet de police après avis de la Commission professionnelle du taxi.

Toutefois, cette faculté ne peut être exercée que par les titulaires d'autorisations qui ont exploité personnellement celles-ci durant cinq ans à la date de la demande de transfert.

L'obligation d'avoir exercé au moins cinq ans ne sera exigée ni en cas de décès du titulaire ni en cas de maladie pour les titulaires de la catégorie A lorsque cette maladie mettra l'intéressé dans l'impossibilité d'exercer pendant au moins un an. Cette incapacité doit être reconnue par un médecin de l'Administration.

Le transfert d'une autorisation en catégorie A ne peut être accordé que si le nouveau bénéficiaire, qui devra être titulaire du certificat de capacité définitif, justifie avoir exercé comme conducteur d'un taxi parisien pendant au moins six mois avant la date de sa demande.

## CHAP. II.

*Exercice de la profession.*

Art. 7. — Les titulaires d'autorisations de stationnement qui ont interrompu l'exercice de leur profession de conducteur de taxi pour exercer un mandat électif ou une fonction syndicale conformément à la loi relative aux organisations professionnelles conserveront ces autorisations pendant la durée du mandat électif ou de la fonction syndicale.

Les conducteurs de taxis candidats à un numéro de stationnement de la catégorie A qui auraient obtenu satisfaction pendant la durée d'un mandat électif ou syndical ne sont pas tenus de mettre un taxi en circulation dans les délais réglementaires. Ils devront s'engager à remplir cette formalité dans le mois qui suivra la fin de leur mandat électif ou de leur fonction syndicale.

Par dérogation à l'arrêté fixant le nombre des taxis admis à circuler, une autorisation de stationnement de catégorie A pourra être accordée, après avis de la Commission professionnelle, au conducteur qui aura exercé un mandat électif ou syndical pendant une durée minimale de dix ans.

Art. 8. — Les loueurs ayant démarqué l'ensemble de leur matériel d'exploitation, sans raison de force majeure, ne pourront procéder à la remarque de leurs voitures.

Art. 9. — Les titulaires d'autorisations de stationnement de la catégorie A dont les taxis sont démarqués depuis plus de trois mois peuvent être mis en demeure de remettre leurs taxis en circulation dans un délai de deux mois comptés à partir de l'envoi d'une lettre recommandée.

Si cette mise en demeure reste sans effet, l'autorisation de stationnement deviendra disponible après avis de la commission professionnelle.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux conducteurs en possession du certificat de capacité qui justifieront dans les deux mois que leur état de santé les met dans l'impossibilité provisoire d'exercer leur profession.

Les titulaires d'autorisations de stationnement des catégories B et C dont les voitures sont démarquées depuis plus de trois mois peuvent être mis en demeure de remettre leurs taxis en circulation dans un délai de deux mois comptés à partir de l'envoi d'une lettre recommandée.

Si cette mise en demeure reste sans effet, les autorisations de stationnement deviendront disponibles après avis de la commission professionnelle.

La remarque d'une voiture démarquée ne sera pas acceptée sous un numéro de stationnement différent de celui qui lui était affecté précédemment si ce numéro n'est pas utilisé.

Art. 10 (modifié). — Il est formellement interdit aux loueurs de taxis de prêter ou louer leurs autorisations de circuler, de stationner et de charger sur la voie publique sous peine de retrait desdites autorisations.

N'est pas considéré comme location de l'autorisation de stationnement de fait, pour un loueur des catégories B ou C, de louer à un conducteur un taxi muni des pièces et marques réglementaires à condition que le loueur soit effectivement propriétaire de la voiture.

Les loueurs qui pratiquent la location de taxis équipés devront en faire la déclaration au Service des taxis de la Préfecture de police et déposer un exemplaire du contrat et de ses avenants éventuels fixant les droits et obligations des parties.

Un contrat type établi en liaison avec les organisations professionnelles intéressées servira de référence aux loueurs et aux conducteurs.

Il ne pourra être imposé aux conducteurs louant un véhicule un autre contrat que celui qui aura fait l'objet du dépôt.

Le non-respect de ces obligations pourra entraîner, après avis de la commission professionnelle, la suspension ou le retrait des autorisations sur lesquelles la location de taxis équipés est pratiquée.

Art. 11. — La durée de la journée de travail des conducteurs est fixée à dix heures.

Pour tenir compte des immobilisations de leur matériel, il est accordé forfaitairement aux titulaires d'une autorisation de la catégorie A l'autorisation de porter de dix à onze heures la durée journalière du travail.

La journée de travail peut être faite au cours d'une seule sortie ou divisée en deux parties.

Dans ce dernier cas, l'amplitude de la coupure autorisée ne peut être inférieure à deux heures ni supérieure à quatre heures.

Cette coupure ne peut être effectuée à cheval sur deux quantièmes.

Dans le cas où la journée de travail est continue, l'heure affichée est celle de la fin de service.

Lorsqu'elle est divisée en deux parties, quatre chiffres devront être affichés faisant apparaître les heures de prise et de fin de service, la lecture de ces chiffres se faisant horizontalement, la première période de travail devant être affichée au-dessus de la seconde.

Le modèle des plaques horaires de contrôle devra être agréé.

Art. 12. — La durée journalière du travail est contrôlée au moyen d'appareils d'un modèle agréé.

Le travail en dehors des heures réglementaires constitue une infraction qui entraînera l'établissement d'une contravention et d'un rapport permettant la convocation du conducteur devant la commission de discipline.

Les autres infractions relatives à l'appareil de contrôle seront considérées comme des fraudes et donneront lieu à la conduite de la voiture au Service des taxis aux fins de démarque ; elles seront signalées à la commission professionnelle pour avis sur les sanctions éventuelles à appliquer qui pourront aller de l'avertissement jusqu'au retrait temporaire ou définitif de l'autorisation de stationnement suivant l'importance de la répétition des infractions constatées.

Art. 13. — Les autorisations de stationnement ne permettent qu'une seule sortie journalière des taxis.

Par dérogation à cette disposition, 20 % du nombre total des autorisations de stationnement des catégories B et C permettent une double sortie journalière.

Il ne sera plus délivré d'autorisation de doublage jusqu'à ce que leur nombre total ait été ramené par extinction au pourcentage prévu ci-dessus.

Art. 14. — Les autorisations de doublage peuvent être annulées quinze jours après la date d'envoi d'une lettre recommandée à leurs titulaires pour toutes les voitures qui n'auront pas été utilisées avec deux conducteurs pendant quinze jours consécutifs ou pendant deux cent cinquante jours du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

Les voitures pouvant faire une double sortie doivent être munies d'un carnet de doublage d'un modèle agréé sur lequel le titulaire de l'autorisation de stationnement devra inscrire à l'encre les noms des deux conducteurs de la voiture et leur numéro de certificat de capacité.

Ce carnet doit être visé par les services de la Préfecture de police. Il doit être présenté à toute réquisition des agents de l'autorité.

Les carnets seront délivrés dans les quinze derniers jours d'un trimestre contre remise du carnet du trimestre précédent.

Art. 15. — Les loueurs des catégories B et C peuvent grouper deux autorisations de stationnement sur une seule voiture dans la limite de 20 % du nombre total des autorisations de stationnement de chaque entreprise.

La taxe de stationnement sera perçue pour chaque autorisation.

## CHAP. III.

*Dispositions diverses.*

Art. 16. — Une commission professionnelle présidée par le Préfet de police ou son représentant est constituée comme suit :

- Trois représentants de la catégorie A ;
- Deux représentants de la catégorie B ;
- Un représentant de la catégorie C ;

Six représentants des chauffeurs salariés désignés par les organisations syndicales les plus représentatives sur le plan national.

Pourront être convoqués les représentants d'autres organisations professionnelles.

Seules les questions figurant à l'ordre du jour accepté par le président pourront être évoquées.

Les avis des représentants des diverses organisations professionnelles seront consignés dans un procès-verbal.

La commission qui pourra être consultée sur toute question intéressant la profession se réunira au moins tous les trois mois.

Art. 17. — Les ordonnances n° 73-16079 du 1<sup>er</sup> février 1973 et n° 77-16140 du 8 mars 1977 sont abrogées.

Art. 18. — Le directeur de la Circulation, des transports et du commerce de la Préfecture de police, les fonctionnaires de la Police nationale et les militaires de la Gendarmerie sont chargés de l'exécution de la présente ordonnance dont ampliation sera adressée à MM. les Préfets des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et du Val-d'Oise.

Fait le 8 avril 1980.

PIERRE SOMVEILLE.

REPARTITION DES AUTORISATIONS ENTRE LES DIFFERENTES CATEGORIES  
DE TITULAIRES (A. B. C \*)

Date	A			B			C			Total		
	Nb	ab	%	Nb	ab	%	Nb	ab	%	Nb	ab	%
Janvier 73	8178		57,18	2632		18,4	3490		24,4	14300		100
Janvier 75	8681		60,7	3738		26,13	1881		13,15			
Janvier 77	8786		61,44	4133		28,9	1381		9,65			
Janvier 79	8756		61,23	4163		29,11	1381		9,65			
Janvier 81	8561		59,86	4351		30,42	1381		9,65			
Janvier 83	8602		60,15	4317		30,18	1381		9,65			
Janvier 85	8483		59,32	4436		31,02	1381		9,65			

\* A = Artisans

B = Loueurs de 2 à 200 autorisations

C = Compagnies de + de 200 autorisations

A noter deux phases :

1°) Passage de C en A et surtout en B de 73 à 77

2°) Stabilisation de C et passage de A en B de 79 à 85.

Légère baisse de A entre 77 et 85 : - 2%.

CHAPITRE II

=====

# **TAXI** CARNET DE ROUTE

24 NOVEMBRE 1986 N° 2

## G 7 VOUS DONNE LE BON NUMÉRO

# 47 39 47 39

## *EDITO*

G 7 poursuit sa métamorphose et nous tenons à ce que vous en soyez les premiers informés.

L'information, c'est le rôle essentiel de ce Carnet de route que vous pourrez désormais lire tous les 2 mois. Dans le n° 2, trois grandes nouvelles :

Tout Paris en parle, G 7 change de numéro de téléphone : 47 39 47 39.

G 7 change de look : les nouveaux autocollants publicitaires G 7 vous attendent.

G 7 passe à l'écran : nous sommes les premiers à proposer à nos clients la commande d'un taxi par MiniTel.

Trois grandes nouvelles que nous développons en page 2 du Carnet de route et qui sont symboliques de la volonté de G 7 d'aller de l'avant.

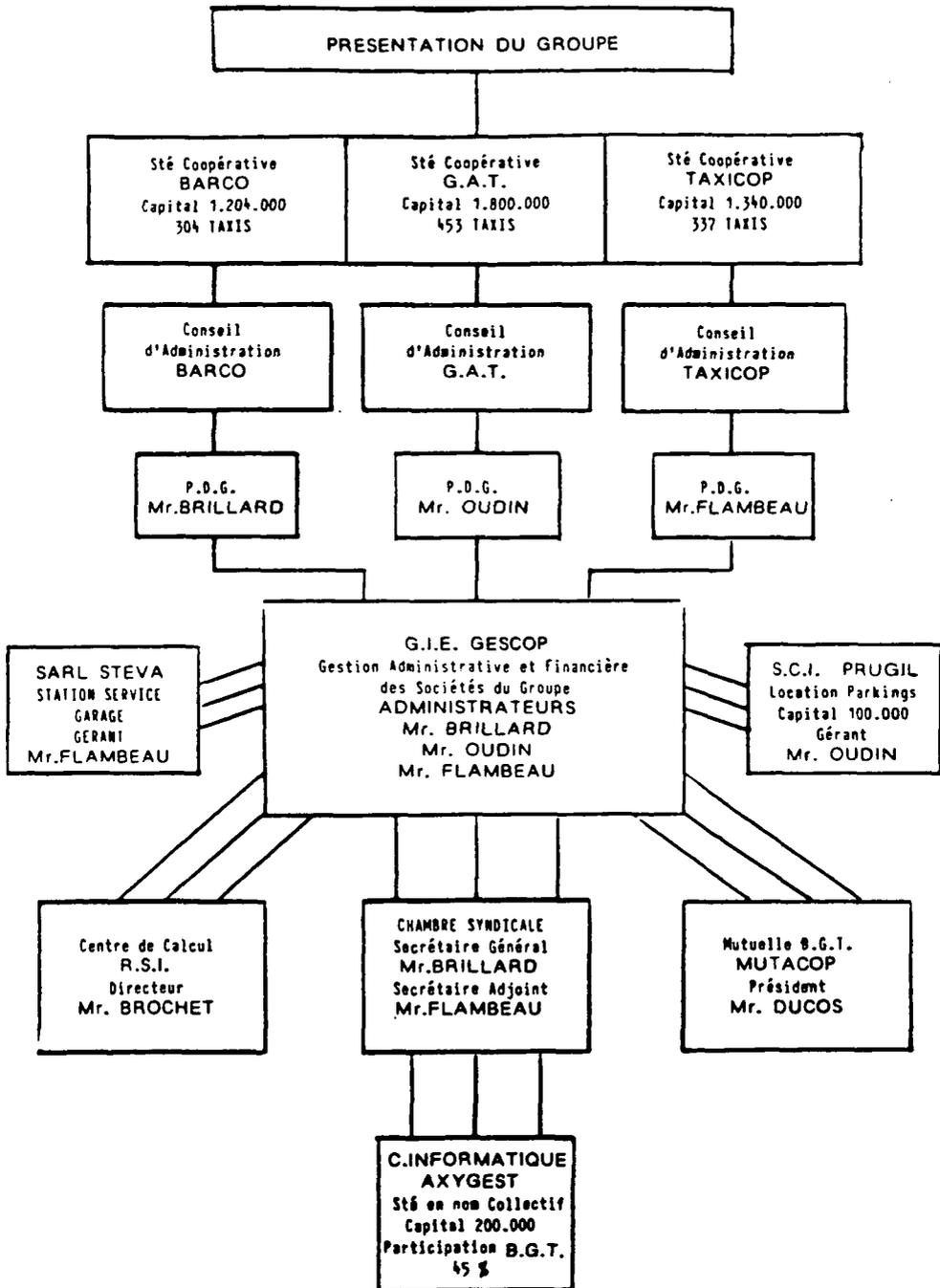
Vous aimez Paris ? Ce carnet de route n° 2 vous livre les secrets de la capitale, les événements sportifs et culturels du mois, la liste des salons et les petits restos pas chers... tout ce que vos clients aimeront connaître sur Paris en vous le demandant ! Et si vous ne connaissez pas les taxis à l'étranger, nous avons consacré notre dossier à la Société "Computer cab", notre petite sœur londonienne.

Prenez la parole ! Ce carnet de route doit aussi être un instrument de communication, il doit vous permettre de dialoguer avec nous des véritables questions que vous vous posez dans le cadre de votre métier de chauffeur de taxi. Nous comptons beaucoup sur votre participation au Carnet de route.

Ce journal est votre journal, mais n'hésitez pas à nous envoyer toutes vos suggestions, tous vos trucs et vos petites annonces.

A vos micros, à vos crayons ! En avant les G 7 !!!

*Cher*  
LES TAXIS DE PARIS  
 100000 TAXIS DE PARIS



## STATUTS D'UN GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE

### ENTRE LES SOUSSIGNES -

1°) - La Société Coopérative Ouvrière de Production anonyme "TAXICOP" à capital et personnel variables, régie par la Loi du 24 Juillet 1966 et le décret du 23 Mars 1967, par le Titre III de la Loi du 24 Juillet 1857, par la Loi du 10 Septembre 1947 et le Titre II ; livre III du Code du Travail, dont le siège se trouve 56, rue Albert - 75013 PARIS, R.C. Seine 62 B 3235, INSEE 622 75 105 0 094, représentée par le Président du Conseil d'Administration Monsieur Marc FLAMBEAU.

2°) - La Société Coopérative Ouvrière de Production anonyme "BARCO" à capital et personnel variables, dont le siège se trouve à PARIS 13 ème - 56, rue Albert R.C. SEINE 56 B 13639, INSEE 622 75 105 0 168, représentée par le Président du Conseil d'Administration, Monsieur Guy BRILLARD.

3°) - La Société Coopérative Ouvrière de Production anonyme "G.A.T." à capital et personnel variables, dont le siège se trouve à PARIS 13 ème - 56, rue Albert R.C. 55 N 1740, INSEE 622 94 018 0092, représentée par le Président du Conseil d'Administration Monsieur Pierre OUDIN.

4°) - La S.T.E.V.A. capital 300.000 Frs, siège social 56, rue Albert - 75013 PARIS, R.C. 55 B 13615, représentée par son Gérant Monsieur Marc FLAMBEAU.

Il est constitué un Groupement d'Intérêt Economique régi par l'ordonnance du 23 Septembre 1967 et par les présents statuts.

## S T A T U T S

### ARTICLE 1 - FORME -

Il est formé un groupement d'intérêt économique régi par l'ordonnance N° 67-821 du 23 Septembre 1967, entre les personnes ci-dessus désignées et celles qui pourront être admises ensuite par le groupement, conformément aux dispositions ci-après.

### ARTICLE 2 - OBJET DU GROUPEMENT -

Le groupement a pour objet de mettre en oeuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité.

A cet effet, le groupement assurera, directement ou indirectement la réalisation en commun de toutes activités commerciales accessoires à celles de ses membres l'étude et l'exécution de toutes opérations susceptibles d'apporter un concours ou un service aux membres du groupement ainsi qu'aux actionnaires des personnes morales dudit groupement.

A ce titre, le groupement pourra négocier et conclure tous contrats pour le compte de ses membres, il pourra créer tous bureaux d'études destinés à examiner et résoudre les questions suivantes :

- Problèmes de comptabilité
- Problèmes juridiques,
- Problèmes fiscaux,
- Etudes de gestion et de rentabilité,
- Financement des investissements

- Organisation administrative et commerciale
- Contrôle budgétaire,
- Recherche opérationnelle

et généralement procéder à toutes opérations de quelque nature que ce soit, économique et juridique, pouvant se rattacher directement ou indirectement à cet objet.

### ARTICLE 3 - DENOMINATION -

La dénomination du groupement est "GESCOPI"

Tous les actes et documents émanants du groupement et destinés aux tiers doivent indiquer lisiblement, la dénomination du groupement suivie des mots : " GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE REGI PAR L'ORDONNANCE DU 23 SEPTEMBRE 1967" ainsi que le numéro d'immatriculation au registre du Commerce.

### ARTICLE 4 - SIEGE DU GROUPEMENT -

Le siège du groupement est fixé à PARIS 13 ème, 56, rue Albert.

Il peut être transféré dans la même ville ou dans un département limitrophe par décision des Administrateurs et en tous autres lieux par décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire..

### ARTICLE 5 - DUREE -

La durée du groupement est de cinquante années, à compter de son immatriculation au Registre du Commerce, sauf dans les cas de prorogation ou de dissolution anticipée.

### ARTICLE 6 - DROITS DES MEMBRES -

Le groupement est constitué sans apport et sans capital.

Chaque membre du groupement a droit dans la propriété abstraite de l'actif du groupement, dans le boni de liquidation, à une quotité proportionnelle au nombre d'autorisation d'exploitation de voitures de place de deuxième classe appartenant à chacun de ses membres.

En ce qui concerne les excédents nets résultats des comptes annuels, ils seront attribués à raison de 10 % à la STEVA, de 90 % aux Sociétés GAT, BARCO et TAXICOP, qui le partageront entre elles au prorata des autorisations d'exploitation de voitures de place de deuxième classe appartenant à chacun de ses membres.

Tout membre a le droit d'être informé de l'activité du groupement et d'obtenir communication des documents comptables constitués par les bilans, inventaires, comptes d'exploitation et de pertes et profits, ainsi que des rapports d'activité des Administrateurs, dans les conditions et aux époques prévues par les présents statuts.

Chaque membre est tenu de respecter les statuts et les décisions de l'Assemblée Générale antérieurement prises, ainsi que le règlement intérieur.

Les héritiers, les ayants-droit ou créanciers d'un membre du groupement ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens du groupement, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans les actes de son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires du groupement et aux décisions de l'Assemblée Générale.

**ARTICLE 7 - CONTRIBUTION AUX DETTES DU GROUPEMENT -**

Les membres du groupement sont tenus des dettes du groupement sur leur patrimoine propre. Ils sont solidaires.

Le groupement peut convenir avec un co-contractant qu'il sera dérogé au principe de la solidarité.

Cette convention devra être expresse et explicite ; qu'en cas de difficulté quelconque, le co-contractant n'aura d'action que contre le seul patrimoine propre du groupement.

Les créanciers du groupement ne peuvent, en tout état de cause, poursuivre le paiement des dettes contractées par le groupement à l'encontre de l'un de ses membres qu'après avoir mis en demeure le groupement par acte extrajudiciaire.

**ARTICLE 8 - ADMISSION DE MEMBRES NOUVEAUX -**

Le groupement peut accueillir de nouveaux membres.

Cette admission est décidée par l'Assemblée Générale Extraordinaire, qui fixe les modalités de l'admission.

**ARTICLE 9 - RETRAIT D'UN MEMBRE -**

Tout membre peut se retirer du groupement à la condition qu'il ait exécuté toutes ses obligations et que sa retraite ne soit pas susceptible de mettre en péril l'intérêt du groupement.

Le membre qui désire se retirer doit prévenir les autres membres du groupement par lettre recommandée, avec demande d'avis de réception dans le délai de six mois au moins avant la date prévue pour sa retraite effective.

La responsabilité du membre en question ne cessera qu'à l'issue de la liquidation définitive des opérations auxquelles il aura participé.

Les modalités de réalisation de la retraite du membre sont fixées par l'Assemblée Générale Extraordinaire des membres du groupement, le membre sortant ne prenant pas part au vote.

**ARTICLE 10 - COMPTE COURANT DES MEMBRES -**

Chaque membre peut prêter au groupement des sommes qui sont inscrites au crédit de son compte dans le groupement, les conditions dans lesquelles ces sommes peuvent être prêtées et remboursées, le taux d'intérêt dont peuvent bénéficier les prêteurs sont fixés par l'Assemblée Générale Ordinaire des membres du groupement. Toutefois, quelles que soient ces conditions, il est interdit aux membres de retirer des sommes leur appartenant, ou d'exiger leur remboursement, lorsque ce retrait est susceptible de mettre en difficulté soit la trésorerie, soit l'équilibre financier, à court et à moyen terme du groupement. Le compte de chaque membre dans le groupement ne peut devenir débiteur que très exceptionnellement et avec l'accord de l'Assemblée Générale Ordinaire des membres du groupement.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent qu'aux relations existant entre le groupement et ses membres pris es-qualité ; elles sont inapplicables aux relations qui existent entre les groupements et ses membres pris es-qualité de fournisseurs, ou de clients, ou de bénéficiaires de prestations de services. L'aménagement de ces dernières relations peut être fixé par un règlement intérieur, établi par l'Assemblée Générale Extraordinaire des membres du groupement.

#### ARTICLE 11 - ASSEMBLEES DU GROUPEMENT -

L'Assemblée du groupement, régulièrement constituée, représente tous les membres. Ses délibérations, prises conformément aux présents statuts obligent tous les membres, mêmes absents, incapables ou dissidents .

Les Assemblées sont extraordinaires ou ordinaires.

Les Assemblées Générales Extraordinaires sont compétentes dans tous les cas prévus aux présents statuts, elles peuvent, en outre, modifier les statuts dans toutes leurs dispositions, et décider notamment la dissolution anticipée ou la prorogation, l'apport partiel ou total de l'actif à un autre groupement, ou à une société ou à plusieurs sociétés.

Les décisions de l'Assemblée Générale Extraordinaire sont prises à la majorité des trois quarts des voix des membres présents et représentés.

Les Assemblées Générales Ordinaires délibèrent sur toutes les questions qui ne sont pas de la compétence des Assemblées Générales Extraordinaires, leurs décisions sont prises à la moitié des voix des membres présents ou représentés.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ou ordinaire ne peut valablement délibérer que si les membres présents et représentés représentent au moins, sur première convocation la moitié des membres, et sur deuxième convocation le quart des membres existant.

L'Assemblée est convoquée par l'un ou les Administrateurs. En outre, elle est obligatoirement réunie à la demande d'un quart au moins des membres du groupement.

Tous les ans, dans les six mois qui suivent la clôture de l'exercice, une Assemblée Générale Ordinaire est réunie pour statuer sur le rapport d'activité des Administrateurs, et sur les comptes de l'exercice, l'inventaire, le bilan, les comptes d'exploitation et de pertes et profits, ainsi que le rapport d'activité des Administrateurs, sont adressés par plis recommandés, aux membres du groupement dans le délai de quinze jours qui précède la réunion de l'Assemblée.

La convocation est faite aux frais du groupement, par lettre recommandée, avec demande d'avis de réception, adressée à chaque membre du groupement, quinze jours francs au moins avant la réunion de l'Assemblée.

L'ordre du jour de l'Assemblée est arrêté, de manière détaillée, par l'auteur de la convocation.

L'Assemblée se réunit au siège du groupement ou en tout autre endroit fixé dans l'avis de convocation. Elle est présidée par l'Administrateur le plus âgé ou, en son absence, par un membre nommé par l'Assemblée. L'Assemblée désigne un scrutateur et un secrétaire de séance qui peut être choisi en dehors des membres du groupement.

Il est tenu une feuille de présence qui est signée par les membres présents et certifiée par le bureau.

**ARTICLE 12 - ASSISTANCE ET REPRESENTATION DES MEMBRES DU GROUPEMENT AUX ASSEMBLEES-**

Chaque membre du groupement a droit de participer à l'assemblée et dispose d'une voix en son nom propre, et d'une voix par mandant.

Chaque membre peut se faire représenter à l'Assemblée par un mandataire lui-même membre du groupement.

Tant que le groupement ne comportera que deux membres, les décisions devront être prises en Assemblée à l'unanimité.

**ARTICLE 13 - PROCES VERBAUX DES DELIBERATIONS -**

Les délibérations des Assemblées sont constatées par des procès verbaux établis par le secrétaire et signés par le Président de séance, le scrutateur et le secrétaire. Ces procès verbaux indiquent la date et le lieu de mode de convocation, l'ordre du jour, le nom et la qualité du Président, le nombre de membres participant au vote et les majorités atteintes, les documents et rapports soumis à l'Assemblée un résumé des débats, le texte des résolutions mises aux voix et le résultat des votes.

Les procès verbaux sont établis sur un registre spécial tenu au siège du groupement.

Si, à défaut du quorum requis, une Assemblée ne peut délibérer régulièrement il en est dressé procès verbal par le Président de ladite Assemblée.

Les copies ou extraits de procès-verbaux des Assemblées sont valablement certifiés, soit par le Président de l'Assemblée, soit par un Administrateur, soit par le secrétaire de l'Assemblée. En cas de liquidation du groupement, ils sont valablement certifiés par un seul liquidateur.

**ARTICLE 14 - ADMINISTRATION DU GROUPEMENT -**

Le groupement est administré par un ou plusieurs Administrateurs désignés par l'Assemblée Générale Ordinaire et choisis parmi les membres du groupement ou en dehors de ceux-ci.

Le ou les Administrateurs doivent être des personnes physiques.

**ARTICLE 15 - NOMINATION ET REVOCATION DU OU DES ADMINISTRATEURS -**

Le ou les Administrateurs sont nommés par décision de l'Assemblée Générale Ordinaire des membres du groupement pour une durée de 6 années, le mandat prenant fin à l'issue de l'Assemblée Générale statuant sur les comptes du sixième exercice.

Tout Administrateur sortant est rééligible.

Tout Administrateur peut être révoqué à tout moment par l'Assemblée Générale Ordinaire des membres du groupement.

**ARTICLE 16 - POUVOIRS DU OU DES ADMINISTRATEURS -**

Le ou les Administrateurs ont ensemble ou séparément les pouvoirs les plus étendus pour réaliser l'objet du groupement.

Le ou les Administrateurs peuvent, sous leur responsabilité mais en commun lorsqu'ils sont plusieurs, constituer des mandataires pour un ou plusieurs objets déterminés et pour une durée limitée.

Dans les rapports avec les tiers, le ou les Administrateurs engagent le groupement : toute limitation de pouvoirs leur est inopposable.

**ARTICLE 17 - SIGNATURES -**

Tous les actes et engagements concernant le groupement, sont valablement signés par le ou un des Administrateurs ou par tout fondé de pouvoir spécial agissant dans la limite du pouvoir.

**ARTICLE 18 - CONTROLE DE L'ADMINISTRATION ET CONTROLE DES COMPTES -**

Le contrôle de l'administration et des comptes est exercé par un Commissaire aux comptes, inscrit sur la liste tenue par la Cour d'Appel.

Le Commissaire aux comptes est désigné par l'Assemblée Générale Ordinaire il est nommé pour 6 exercices, ses fonctions expirant après la réunion de l'Assemblée qui statue sur les comptes du sixième exercice.

Les honoraires du Commissaire aux comptes sont à la charge du groupement.

Le Commissaire aux comptes certifie la régularité et la sincérité de l'inventaire du compte d'exploitation générale, du compte de pertes et profits et du bilan.

Il vérifie la sincérité des informations données dans le rapport d'activité du ou des Administrateurs et dans les documents adressés aux membres sur la situation financière et les comptes du groupement.

A cet effet, il opère les contrôles et les vérifications nécessaires dans des conditions absolument similaires à celles prévues par la Loi du 24 Juillet 1996 pour les Sociétés Anonymes.

Le Commissaire aux comptes ne peut s'immiscer dans la gestion du groupement.

Le Commissaire aux comptes présente à l'Assemblée Générale des rapports similaires à ceux prévus par la loi sus-citée.

**ARTICLE 19 - EXERCICE -**

L'exercice commercial commence le 1er Juillet pour se terminer le 30 Juin de l'année suivante.

**ARTICLE 20 - COMPTES DU GROUPEMENT -**

A la clôture de chaque exercice, le ou les Administrateurs dressent l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif existant à cette date.

Ils dressent également le compte d'exploitation générale, le compte de pertes et profits et le bilan.

Il établit un rapport écrit sur la situation du groupement, sur son activité pendant l'exercice écoulé.

Les documents visés aux alinéas précédents sont délivrés, en copie, aux Commissaires aux comptes.

Le montant des engagements cautionnés, avalisés ou garantis, est mentionné à la suite du bilan.

Même en cas d'absence ou d'insuffisance de bénéfices, il est procédé aux amortissements et provisions nécessaires pour que le bilan soit sincère. La dépréciation de la valeur d'actif des immobilisations, qu'elle soit causée par l'usure, le changement des techniques ou toute autre cause, doit être constatée par des amortissements.

**ARTICLE 21 - RESULTATS DU GROUPEMENT -**

Si la comparaison des situations nettes de début et de fin d'exercice fait apparaître un excédent, celui-ci est affecté par l'Assemblée des membres du groupement à des comptes de réserves à moins que l'Assemblée Générale Ordinaire ne décide de répartir cet excédent entre les membres du groupement selon les quotités prévues à l'article 6.

**ARTICLE 22 - DISSOLUTION -**

Le groupement est dissous à la date d'expiration de sa durée, ou par la réalisation ou l'extinction de son objet.

La dissolution anticipée du groupement peut être prononcée par l'Assemblée Générale Extraordinaire des membres du groupement.

Le groupement peut encore être dissous par décision judiciaire pour juste motif.

Le décès d'une personne physique ou la dissolution d'une personne morale, membre du groupement, n'entraîne pas la dissolution du groupement, qui continue de plein droit entre les autres membres. De même, le groupement n'est pas dissous si l'un des membres est frappé d'incapacité, de liquidation de biens, de dation d'un Administrateur au règlement judiciaire ou de l'interdiction de gérer, administrer ou contrôler une entreprise commerciale, quelle qu'en soit la forme ou une personne morale de droit privé non commerciale ; dans ce cas, le membre en question est automatiquement exclu du groupement, et il est fait application des dispositions de l'article 9 des statuts relatifs à la retraite d'un membre.

**ARTICLE 23 - LIQUIDATION -**

Le groupement est en liquidation dès l'instant de sa dissolution pour quelque cause que ce soit.

La personnalité morale du groupement subsiste pour les besoins de la liquidation, jusqu'à la clôture de celle-ci.

L'Assemblée Générale Ordinaire des membres du groupement conserve les mêmes pouvoirs qu'avant la dissolution du groupement. Elle règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs dont elle détermine les pouvoirs. Les membres du groupement sont convoqués en fin de liquidation pour statuer sur le compte définitif, sur le quitus de la gestion du liquidateur et la décharge de son mandat et pour constater la clôture de la liquidation.

L'excédent net d'actif, après paiement du passif, est réparti selon les modalités décidées par l'Assemblée Générale Ordinaire, par parts égales.

**ARTICLE 24 - CONTESTATIONS -**

Toutes les contestations qui peuvent s'élever pendant le cours du groupement ou de sa liquidation, soit entre membres du groupement et le groupement, soit entre les membres du groupement eux-mêmes, concernant les affaires du groupement, l'interprétation ou l'exécution des présents statuts, sont soumises à la juridiction des tribunaux compétents du lieu du siège du groupement.

A cet effet, en cas de contestation, tout membre du groupement doit faire élection de domicile dans le ressort du tribunal compétent du lieu du siège du groupement et toutes assignations et significations sont régulièrement faites à ce domicile.

A défaut d'élection de domicile, les assignations et significations sont valablement faites au Parquet du Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance du lieu du siège du groupement.

**ARTICLE 25 - FORMALITES -**

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un original ou d'une copie des présentes pour faire tous dépôts et remplir toutes formalités.

Fait en trois exemplaires, à PARIS,

# « L'UNION »

Société Coopérative Ouvrière de Production anonyme à capital et personnel variables

SIÈGE SOCIAL : 156, RUE MARCADET, 75 018 PARIS

404

## STATUTS

### TITRE PREMIER

- Formation - Dénomination - Durée - Objet - Siège Social -

Article 1 - Il est formé, entre les soussignés et ceux qui adhéreront par la suite aux présents statuts, une Société Coopérative Ouvrière de Production Anonyme à Capital et Personnel variables, régie par les lois des 24 Juillet 1867, 1 Août 1893, 1 Mai 1930, 13 Avril 1935, 16 Novembre 1940, 4 Mars 1943, 10 Septembre 1947, 14 Décembre 1953, le livre III, titre 2 du Code du Travail ; les décrets-lois des 30 Octobre 1935 et 31 Août 1937, ainsi que par toutes dispositions législatives ou réglementaires qui seront prises dans l'avenir pour les S.C.O.P.

Article 2 - Cette Société Coopérative Ouvrière de Production prend la dénomination de :  
" L'UNION "  
Société Coopérative Ouvrière de Production Anonyme à capital et Personnel variables.

Article 3 - Sa durée est fixée à Quatre vingt dix neuf ans, à compter du jour de la constitution définitive.

Article 4 - Elle a pour objet :  
L'exercice en commun de la profession des associés pour chauffeur de taxi, garage, réparation, vente d'automobiles d'essence, d'accessoires et pièces détachées pour automobiles, ainsi que toutes opérations civiles, commerciales, industrielles, mobilières, immobilières, de crédit, utiles à la réalisation de l'objet social ainsi défini.

Article 5 - Le siège social est fixé :  
**156 RUE MARCADET - 75018 PARIS**

Il pourra être transféré ailleurs dans le même département par décision du Conseil d'Administration et dans tout autre département par décision de l'Assemblée Générale.

### TITRE DEUX

- Capital Social - Parts d'Interêt -

Article 6 - Le Capital social initial a été fixé à l'origine, à la somme de 150.000 anciens francs, représentés par 1.500 parts d'intérêt de 100 anciens francs chacune.

Les parts d'intérêt ont actuellement une valeur uniforme de 100.00 Francs.

- Article 7 - Le capital est susceptible d'augmentation, soit par les versements successifs faits par les premiers associés, soit par l'admission de nouveaux membres, et de diminution par les retraits, exclusions ou décès.
- Article 8 - Le capital social ne peut être réduit au dessous de la moitié du capital le plus élevé atteint depuis la constitution de la Société.
- Article 9 - Les parts d'intérêt sont nominatives et indivisibles. La Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour chacune d'elles ; la responsabilité de chaque associé est limitée à la valeur des parts qu'il a souscrites.
- Article 10 - Tout associé n'est tenu de souscrire qu'une seule part d'intérêt lors de son admission, mais il s'engage à souscrire pendant une durée de dix ans après son admission au sociétariat et chaque année par dixième, un nombre de parts d'un montant égal à sa rétribution annuelle.
- Article 11 - Les parts d'intérêt souscrites sont payables, le quart au moins à la souscription et le surplus dans un délai maximum de trois ans à compter du jour où la souscription est devenue définitive, soit par retenues équivalentes au dixième des salaires ou appointements des associés travaillant dans l'entreprise sociale, soit par versements égaux à 250.00 Francs par mois et par part souscrite des autres associés.
- Toutefois, le solde restant dû sur les parts souscrites deviendrait immédiatement exigible en cas de liquidation amiable ou judiciaire ou de faillite de la Société.
- Article 12 - La souscription des parts d'intérêt est constaté par un bulletin de souscription établi en deux exemplaires, dont l'un reste aux archives de la Société et l'autre est remis au souscripteur.
- Après libération complète des parts obligatoires, les reçus partiels, s'il en a été délivré, pourront être échangés contre un reçu unique.
- Article 13 - Les parts des associés démissionnaires, exclus ou décédés sont annulées. Les sommes qu'elles représentent sont assimilées aux créances ordinaires, sous réserve des dispositions de l'article 18 ci-après.

## T I T R E     D E U X

- Admission - Retraite - Exclusion - Décès -

- Article 14 - Pour être admis comme associé, après la constitution de la Société, il faut avoir une profession permettant d'être occupé dans l'entreprise sociale, être agréé, après demande écrite, par le Conseil d'Administration et admis par l'Assemblée Générale Ordinaire.

Toute personne ayant été occupée d'une façon continue pendant un an au moins par la Société, peut présenter dans les conditions écrites à l'alinéa précédent une demande d'admission comme sociétaire au Conseil d'Administration, qui la soumettra obligatoirement au vote de la prochaine Assemblée Générale.

En cas de rejet de la demande d'admission, celle-ci peut être renouvelée chaque année.

La Société se réserve la faculté de rembourser au fur et à mesure de ses ressources, sur simple décision du Conseil d'Administration les parts appartenant à ces associés non ouvriers ou employés de l'entreprise sociale.

Article 15 - Tout associé pourra se retirer lorsqu'il le jugera convenable en prévenant le Conseil d'Administration.  
Sa démission prendra effet immédiatement, elle n'entraînera pas la rupture du contrat de travail.

Article 16 - L'Assemblée Générale peut prononcer, à la majorité fixée pour la modification des statuts, l'exclusion d'un associé ayant causé un préjudice matériel ou moral à la Société ; convocation spéciale sera adressée à l'intéressé pour qu'il puisse présenter sa défense.

L'Associé en retard de plus d'un an dans ses versements statutaires, sera considéré comme démissionnaire un mois après avis de se mettre en règle, à lui adressé par lettre recommandée auquel il n'aura pas donné suite dans ce délai.

Article 17 - Le départ des associés cesse d'avoir lieu lorsque le capital se trouve réduit au chiffre irréductible fixé à l'article 8.

Article 18 - L'associé qui cessera de faire partie de la Société, soit par l'effet de sa volonté, soit par suite de décision de l'Assemblée Générale, restera tenu, pendant cinq ans, envers les associés et envers les tiers, de toutes les obligations existant au moment de sa retraite.

Il s'interdit pendant une période de cinq ans, d'exploiter à son compte, soit directement, soit indirectement, dans le département du siège social, une industrie ayant le même objet que la présente Société sous peine de dommages-intérêts.

Tout associé qui cesse pour une cause quelconque de faire partie de la Société, n'a droit qu'au remboursement des sommes versées sur ses parts, sous déduction de sa contribution proportionnelle dans les pertes.

L'ex-associé devient ainsi un simple créancier de la Société n'ayant, sous aucun prétexte, le droit de s'immiscer dans ses affaires et, conformément à la loi, s'il survenait, dans le délai de cinq ans, des pertes se rapportant aux exercices durant lesquels il appartenait à la Société, son remboursement n'aurait lieu que sous déduction de sa part proportionnelle dans les pertes.

Article 19 - Les sommes restant dues aux ex-associés sont productives d'un intérêt de 5 % par an. Ils ne peuvent en exiger le remboursement avant le délai de cinq ans, mais la Société se réserve le droit de remboursement par anticipation.

Article 20 - Les clauses des articles 17, 18 et 19 sont applicables aux héritiers et aux ayants droit de l'associé décédé.

**TITRE QUATRE**

- Administration

Article 21 - La Société est administrée par un Conseil composé de trois à douze membres nommés au scrutin secret et à la majorité des suffrages, par l'Assemblée Générale.  
Au cas où tous les associés ne seraient pas ouvriers ou employés de l'entreprise, les deux tiers au moins des membres du Conseil d'Administration devraient être pris parmi les associés ouvriers ou employés de l'entreprise.

Les Administrateurs sont révocables et rééligibles.

Article 22 - Pour être éligible au Conseil d'Administration, il faut posséder au moins cinq parts d'intérêt entièrement libérées sauf pour le premier conseil.

Ces parts sont, conformément à la loi affectées à la garantie de la gestion des administrateurs.

Article 23 - Le Président et les membres du Conseil d'Administration sont soumis aux responsabilités édictées par la loi du 16 Novembre 1940.  
Ils ne doivent pas être soumis aux incapacités prévues par les lois et notamment à celles édictées par le décret-loi du 8 Août 1935 et la loi du 30 Août 1947.

Article 24 - Le Conseil est nommé pour trois ans et renouvelable par tiers chaque année. Le sort désigne l'ordre des premiers renouvellements.

En cas de vacance, le Conseil pourvoit au remplacement du membre manquant et pour le temps qui lui restait à courir ; le choix du Conseil doit être soumis à la ratification de la plus prochaine Assemblée Générale.

Article 25 - Le Conseil se réunit une fois par mois, au jour qu'il désigne, et toutes les fois que les circonstances l'exigent, sur convocation du Président.

Article 26 - Le Conseil nomme parmi ses membres, pour la durée de son mandat d'Administrateur, un Président qui assume, sous sa responsabilité personnelle : la direction générale de la Société.

Sur sa proposition, le Conseil peut, pour l'assister, lui adjoindre, à titre de Directeur Général, soit un de ses membres, soit un mandataire choisi hors de son sein.

Le Président Directeur Général et le Directeur Général sont obligatoirement associés.

Dans ce cas, le Conseil détermine la durée des fonctions du Directeur Général.

Toutefois, le Président du Conseil d'Administration peut, à toute époque, exiger du Conseil d'Administration le retrait des fonctions du Directeur Général.

En outre, les fonctions du Directeur Général adjoint au Président prennent fin au plus tard en même temps que celles du Président qui l'a fait nommer.

Elles peuvent lui être renouvelées par le nouveau Président.

Aucun membre du Conseil d'Administration, autre que le Président, l'Administrateur recevant une délégation dans le cas prévu à l'alinéa 4 ci-après, et l'Administrateur choisi comme Directeur Général, ne peut être investi de fonctions de Direction dans la Société.

Dans le cas où le Président est dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions, notamment pour cause d'absence, il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un administrateur ; cette délégation doit toujours être donnée pour un temps limité. Si le Président est dans l'impossibilité temporaire d'effectuer cette délégation, le Conseil d'Administration peut y procéder dans les mêmes conditions.

Article 27 - La présence de la moitié au moins des membres du Conseil est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des membres présents.

Nul ne peut voter par procuration.

En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Article 28 - Les délibérations du Conseil sont constatées par des procès verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par le Président et le Secrétaire.

Les copies ou extraits de ces procès verbaux ainsi que ceux des Assemblées Générales, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le Président ou par deux Administrateurs.

Article 29 - Le Conseil d'Administration à les pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la Société et faire ou autoriser tous les actes ou opérations relatifs à cet effet.

Il a notamment les pouvoirs suivants , lesquels sont énonciatifs et non limitatifs :

- établir un règlement intérieur qui sera soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale ;
- nommer et révoquer tous les agents, ouvriers et employés de la Société, fixer leurs traitements, salaires, remises, gratifications et secours ;
- fixer les dépenses générales d'administration ; régler les approvisionnements de toutes sortes ;
- toucher les sommes dues à la Société et payer celles qu'elle doit ;
- souscrire, endosser, accepter et acquitter tous effets de commerce ;
- statuer sur tous traités et marchés, rentrant dans l'objet de la Société ;
- faire toutes soumissions administratives et autres, et toutes entreprises à forfait ou autrement ;
- consentir ou accepter tous baux, contrats d'affermages et toutes promesses de vente, et ce, moyennant les prix, sous les charges et conditions qu'il avise, lors même que leur durée excéderait neuf années ;
- faire tous achats, ventes ou échanges d'immeubles, aux prix, charges et conditions qu'il avise ;
- faire tous travaux, toutes constructions, appropriations ou installations ;
- céder ou acheter tous biens et droits mobiliers ou immobiliers, aux prix, charges et conditions qu'il avise ;
- déterminer le placement des fonds disponibles et régler l'emploi des fonds de réserve ;
- contracter tous emprunts et consentir toutes délégations de transfert avec ou sans garantie au profit de tout prêteur sur les sommes pouvant être dues à la Société ;
- effectuer tous emprunts avec ou sans hypothèques ou autres garanties sur les biens sociaux ;
- autoriser aussi tous traités, transactions, compromis, tous acquiescements et désistements, ainsi que toutes mainlevées d'inscriptions, saisies, oppositions et autres droits avant ou après paiement ;
- poursuivre sur toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, provoquer toutes résolutions de vente, traiter, composer, compromettre, transiger en tout état de cause et généralement faire, pour la bonne et prompte administration des affaires de la Société, tout ce qui sera nécessaire, quoique non prévu, les Administrateurs devant avoir les pouvoirs les plus absolus et ceux d'agir au nom de la Société de la même manière qu'un majeur, sans restriction quelconque.

Le Conseil arrête les états de situation, les inventaires, le bilan et les comptes qui doivent être soumis à l'Assemblée Générale ; il statue sur toutes propositions à lui faire et arrête l'ordre du jour.

Article 30 - Le Conseil doit déléguer au Président et, s'il y a lieu au Directeur Général, tous pouvoirs nécessaires pour l'Administration courante de la Société et l'exécution des délibérations du Conseil.

Les pouvoirs attribués au Directeur Général ne pourront jamais excéder ceux du Président.

Le Conseil détermine et règle les attributions, avantages ou émoluments fixes ou proportionnels, à porter aux frais généraux, à allouer au Président du Conseil et, s'il y a lieu, au Directeur Général et éventuellement, à l'Administrateur exerçant une délégation temporaire des fonctions du Président.

Le Président du Conseil ou le Conseil d'Administration, sur la proposition du Président, peuvent en outre conférer des pouvoirs à telles personnes que bon leur semble, pour un ou plusieurs objets déterminés, et sous la responsabilité du Président. Ces délégations ne peuvent constituer une aliénation des pouvoirs du Président.

En cas de décès, démission ou révocation du Président du Conseil d'Administration, ou du Directeur Général, le Conseil doit se réunir dans le plus bref délai à l'effet de nommer un nouveau Président, et s'il y a lieu, un nouveau Directeur Général.

T I T R E C I N Q

- Commissaires aux Comptes -

Article 31 - L'Assemblée Générale Ordinaire des Sociétaires désigne au scrutin secret, un ou plusieurs Commissaires, nommés pour six ans qui ont le mandat de vérifier les livres, la caisse, le portefeuille et les valeurs de la Société, de contrôler la régularité et la sincérité des inventaires et des bilans ainsi que l'exactitude des informations données sur les comptes de la Société dans le rapport du Conseil d'Administration, et font un rapport à l'Assemblée Générale de l'exécution de leur mandat en signalant les irrégularités et inexactitudes relevées par eux. Ils peuvent à toute époque de l'année, opérer les vérifications ou contrôles qu'ils jugent opportuns. Ils peuvent toujours convoquer l'Assemblée Générale des Sociétaires en cas d'urgence.

Article 32 - Le ou les Commissaires doivent être choisis en dehors des associés et du personnel de l'Entreprise et en tenant compte des obligations imposées par le décret-loi du 8 Août 1935.

A défaut de nomination d'un Commissaire par l'Assemblée Générale ou en cas d'empêchement ou du refus du Commissaire nommé, il est procédé à sa nomination ou à son remplacement par ordonnance du Président du Tribunal de Commerce du siège de la Société, à la requête de tout intéressé, les Administrateurs dûment appelés.

Le Commissaire nommé par l'Assemblée en remplacement d'un autre ne demeure en fonctions que pendant le temps qui reste à courir du mandat de son prédécesseur.

Le Commissaire nommé touche une rémunération dont l'importance est fixée par l'Assemblée Générale.

**T I T R E            S I X**

- Assemblée Générale -

Article 33 - L'Assemblée Générale se compose de tous les associés à jour de leurs versements statutaires y compris ceux admis en conformité de l'article 14 dès qu'ils ont libéré le montant statutaire de leur première souscription.

L'Assemblée Générale est ordinaire, réunie extraordinairement, ou extraordinaire (statuant sur des modifications de statuts, sur l'admission de nouveaux associés, ou sur l'exclusion d'un associé dans les termes de l'article 16 ).

Tout associé a droit de vote à toutes les Assemblées avec une voix.

Toutefois, ceux des associés employés dans la Coopérative qui antérieurement au 19.07.1978, disposaient de voix supplémentaires, en fonction de leur ancienneté, conserve une voix supplémentaire s'ils étaient associés et employés depuis cinq ans au moins au 19.07.1978, et deux voix supplémentaires au maximum s'ils étaient associés et employés depuis dix ans au moins à cette date.

Ces voix supplémentaires sont supprimées si l'associé quitte pour quelque cause que ce soit son emploi dans la Coopérative et il ne peut, pour l'avenir, être créé aucune voix supplémentaire nouvelle.

Le droit de vote de tout associé en retard dans ses versements statutaires de libération de ses parts d'intérêt, est suspendu dans son intégralité quinze jours après mise en demeure par le Conseil d'Administration, et ne reprend que lorsque les versements statutaires de libération se trouvent à jour.

Le Conseil d'Administration établi et tient à jour la liste des associés avec toutes précisions sur leur droit de vote en vertu des dispositions du présent article.

Chaque associé présent à l'Assemblée peut représenter d'autres associés, mais ne pourra exprimer au total plus de 25% des voix, dans aucun des votes auxquels il prendra part.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix sauf en ce qui concerne les Assemblées Générales Extraordinaires dont les résolutions doivent être votées par les deux tiers au moins des voix des associés présents ou représentés. Les abstentions, bulletins blancs ou nuls sont considérés comme votes hostiles à l'adoption de la résolution proposée.

L'Assemblée Générale régulièrement convoquée et constituée, représente l'ensemble des associés, et ses décisions obligent même les absents, incapables ou dissidents.

La première convocation de toute Assemblée Générale, tant ordinaire qu'extraordinaire, est faite par lettres adressées aux associés.

Le Conseil peut, quand il le juge opportun, décider de faire cette première convocation également par une insertion dans un journal d'annonces légales du lieu du siège social. Dans ce cas, les délais sont les mêmes pour les deux catégories de convocations.

Les délais de convocation sont de vingt jours au moins à l'avance pour les assemblées ordinaires annuelles ; seize jours au moins à l'avance pour les assemblées modificatives des statuts ; huit jours au moins à l'avance pour les autres assemblées.

Article 34 - Il est tenu une feuille de présence : elle contient les noms et domiciles des associés et le nombre de parts d'intérêt dont chacun d'eux est propriétaire : elle est signée par tous les associés présents, tant pour eux-mêmes que, le cas échéant, pour les associés qu'ils représentent.

Cette feuille certifiée par le bureau de l'Assemblée est déposée au siège social et doit être communiquée à tout requérant.

Article 35 - L'Assemblée Générale a pour bureau celui du Conseil, complété par la nomination de deux assesseurs.

Article 36 - L'Assemblée Générale Ordinaire est convoquée une fois par an, avant la fin du mois de MAI, au lieu, jour et heure désignés dans l'avis de convocation du Conseil d'Administration.

L'ordre du jour est arrêté par le Conseil d'Administration ; il n'y est porté que les propositions émanant du Conseil ou du ou des Commissaires et celles qui auraient été communiquées au Conseil vingt jours au moins avant la réunion par 5 % du nombre des associés.

Il ne peut être mis en délibération aucun autre objet que ceux portés à l'ordre du jour.

L'Assemblée Générale Ordinaire entend le rapport des Administrateurs sur les affaires sociales ; elle entend également le rapport du ou des Commissaires.

La délibération contenant approbation du bilan et des comptes est nulle si elle n'a pas été précédée du rapport du ou des Commissaires aux Comptes.

L'Assemblée approuve ou redresse les comptes elle fixe les dividendes à répartir.

Elle nomme les Administrateurs et Commissaires.

Elle délibère sur toutes les autres propositions portées à l'ordre du jour.

Enfin, elle se prononce souverainement sur tous les intérêts de la Société et confère au Conseil les autorisations nécessaires pour tous les cas où les pouvoirs à lui attribuer seraient insuffisants.

Article 37 - L'Assemblée Générale ordinaire réunie extraordinairement est celles qui est convoquée en dehors de l'Assemblée annuelle, soit par le Conseil d'Administration, chaque fois qu'il juge utile de prendre l'avis de tous les associés, ou lorsqu'elle lui est demandée pour des motifs bien déterminés par le quart au moins des associés, soit d'urgence par le ou les Commissaires aux Comptes.

Article 38 - Pour être régulièrement constituée, l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle ou réunie extraordinairement doit regrouper un quart au moins des associés présents ou représentés.

Dans le cas où l'Assemblée Générale ne réunirait pas les conditions ci-dessus, une nouvelle convocation serait faite par lettre individuelle et par une publication dans un journal d'annonces légales, huit jours avant la seconde Assemblée réunie faute de quorum suffisant à la première.

Les délibérations deviennent alors valables quel que soit le nombre des associés présents, mais elles ne peuvent porter sur les questions à l'ordre du jour de la première réunion.

Article 39 - Assemblées Générales Extraordinaires -  
L'Assemblée Générale extraordinaire délibérant comme il est dit ci-après, peut modifier les statuts de la Société ; cependant elle ne peut ni modifier le caractère de la Société Coopérative Ouvrière de Production de la Société, ni changer la nationalité de la Société, ni augmenter les engagements des associés.

Le texte des résolutions proposées sera tenu à la disposition des associés, au siège social, quinze jours au moins avant la réunion.

Les Assemblées Générales Extraordinaires ne sont régulièrement constituées, et ne délibèrent valablement, que si les sociétaires présents ou représentés s'élèvent, au moins, sur première convocation, à la moitié et sur deuxième convocation au quart du total des sociétaires.

Dans toutes les Assemblées prévues au présent. article, les résolutions, pour être valables, doivent réunir les deux tiers au moins des voix des associés présents ou représentés.

Article 40 - Les délibérations des Assemblées Générales sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres composant le bureau.

T I T R E            S E P T

- Etat semestriel - Inventaires - Répartition des Bénéfices -  
- Fonds de réserve - Caisse de solidarité -

Article 41 - L'année sociale commence le 1er Janvier et fini le 31 Décembre de chaque année. Par exception, le premier exercice comprendra le temps écoulé entre le premier jour de la constitution définitive et le 31 Décembre de l'année suivante.

Article 42 - Il est dressé, chaque semestre, un état sommaire de la situation active et passive de la Société. Cet état est mis à la disposition des Commissaires.

Il est, en outre, établi chaque année, conformément à l'article 9 du Code de commerce, un inventaire contenant l'indication de l'actif et du passif de la Société. Le bilan et le compte de profits et pertes présentés à l'Assemblée des associés, doivent être établis chaque année dans la même forme que les années précédentes et les méthodes d'évaluation des divers postes doivent être immuables à moins que l'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance des motifs exposés dans le rapport du Commissaire aux Comptes, n'approuve expressément chacune des modifications apportées soit au mode de présentation des chiffres, soit au méthodes d'évaluation.

Le Conseil établit , en outre, un rapport aux associés sur la marche de la Société pendant l'exercice écoulé. L'inventaire, le bilan et le compte de profits et pertes sont mis à la disposition des Commissaires le quarantième jour, au plus tard, avant l'Assemblée Générale ; ils sont présentés à cette Assemblée. Quinze jours avant l'Assemblée Générale, tout associé peut prendre au siège social communication de l'inventaire et de la liste des associés et se faire délivrer à ses frais copie du bilan résumant l'inventaire et le compte de profits et pertes et du rapport des Commissaires et du Conseil d'Administration.

En outre, tout associé peut, à toute époque de l'année, prendre connaissance ou copie, au siège social, par lui-même ou par un mandataire, de tous les documents qui ont été soumis aux Assemblées Générales durant les trois dernières années et des procès-verbaux de ces Assemblées.

Article 43 - Les excédents nets de gestion sont constitués par les produits de l'exercice diminué des frais et charges de l'exercice y compris tous amortissements, provisions et impôts afférents à l'exercice et des pertes antérieures. Les plus values nettes à long terme, résultant de la cession d'éléments d'actif immobilisé, le montant des réévaluations le cas échéant, opérées sur l'actif immobilisé, et la provision pour investissement définitivement libérée de l'impôt ou rapportée au bénéfice imposable à défaut d'emploi des immobilisations, sont affectées à des réserves exceptionnelles et n'entrent pas dans les excédents nets de gestion. Quelle que soit leur origine ou leur dénomination, les réserves ne peuvent jamais, ni être incorporées au capital et donner lieu à la création de nouvelles parts ou à l'élévation de la valeur nominale des parts, ni être utilisées pour libérer les parts souscrites, ni être distribuées, directement ou indirectement, pendant le cours ou au terme de la Coopérative, aux associés ou aux travailleurs de celle-ci.

Article 44 - Les excédents nets sont affectés et répartis de la manière suivante :

- 15 % sont affectés à la réserve légale qui reçoit cette dotation jusqu'à ce qu'elle soit égale au montant le plus élevé atteint par le capital ; ce montant atteint, cette dotation est affectée au fonds de développement ;
- Fonds de développement : le montant de cette dotation sera égal à la différence entre la provision pour investissements évoquée ci-dessous et la dotation à la réserve légale ;
- Le Solde : sa répartition sera décidée chaque année par l'Assemblée Générale des associés. Cette répartition devra tenir compte des dispositions légales concernant les dividendes et la répartition au travail.

Article 45 - Accord de participation -

S'il a été conclu un accord pour la participation des salariés aux fruits de l'expansion de l'entreprise :

- la répartition au travail peut, selon les termes de cet accord, être affectée en tout ou partie à la participation épargnée des salariés ; dans ce cas, elle est soumise aux règles d'attribution, emploi et indisponibilité prévues dans l'accord ;
- les dotations faites sur les résultats de l'exercice à la réserve légale et au fonds de développement peuvent tenir lieu de la provision pour investissements que la coopérative est autorisée à constituer à hauteur de la participation épargnée revenant aux salariés sur les résultats du même exercice.

- Article 46 - La répartition des bénéfices aura lieu dans les six mois qui suivent l'Assemblée Générale Ordinaire, et le paiement se fera aux lieux désignés par le Conseil d'Administration. Toute somme non touché un an après l'époque fixée sera versée aux réserves.
- Article 47 - Les associés qui n'auraient pas leurs parts d'intérêt obligatoires entièrement libérées, seront tenus de laisser en versement sur ces parts le montant de la répartition au travail, et des dividendes des parts d'intérêt, jusqu'à concurrence de complète libération.
- Article 48 - Les fonds de réserve légale et de développement se composent de l'accumulation des sommes produites par les prélèvements sur les bénéfices.  
Ils servent à supporter les pertes dans le cas où il en surviendrait dans un exercice et sont, en outre, le véritable moyen permettant, sous tous les rapports, le développement de l'entreprise.
- Article 49 - La répartition au travail est faite au prorata des salaires ou appointements touchés par chaque ouvrier ou employé pendant l'exercice écoulé.  
  
L'attribution faite aux tiers sur la répartition au travail et sur la répartition à la solidarité n'implique de leur part aucune ingérence dans les comptes : ils doivent, pour l'obtention de leurs profits, s'en rapporter entièrement au bilan et aux comptes approuvés par l'Assemblée Générale Ordinaire.
- Article 50 - La caisse de solidarité est créée en vue de mettre à la disposition du Conseil d'Administration des fonds lui permettant de secourir les associés, le personnel et leurs familles et participer à des oeuvres de solidarité.  
  
Dans son rapport annuel, le Conseil d'Administration devra indiquer l'emploi des fonds de la Caisse de Solidarité.
- Article 51 - A l'expiration de la société, si la prolongation n'en était pas décidée, ou au cas de dissolution anticipée, l'actif net de la Société, qui subsistera après paiement du passif, restitution différées, apports des associés et s'il y a lieu, des répartitions différées, sera attribué par l'Assemblée Générale constituée conformément à l'article 39 à un ou plusieurs organismes prévus par la loi.

TITRE HUIT

- Dissolution - Liquidation - Contestations -

Article 52 - En cas de perte de la moitié du capital social, le Conseil convoquera l'Assemblée Générale de tous les associés à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société.

La résolution de l'Assemblée est, dans tous les cas, rendue publique.

Article 53 - A l'expiration de la Société, ou en cas de dissolution anticipée, l'Assemblée Générale règle le mode de liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs, investis des pouvoirs les plus étendus.  
Après l'extinction du passif et des frais de liquidation, les associés n'ont droit qu'au remboursement des sommes versées sur leurs parts, le surplus sera attribué comme il est dit à l'article 50.

Article 54 - Toutes contestations qui pourraient s'élever pendant le cours de la Société ou de sa liquidation, soit entre les associés ou anciens associés et la Société, soit entre les associés eux-mêmes ou entre associés et anciens associés, soit entre Sociétés étant ou ayant été adhérentes à la Confédération Générale des S.C.O.P, lorsque l'une d'elles le sera encore, au sujet des affaires sociales, notamment de l'application des statuts et de tout ce qui en découle, ainsi qu'au sujet de toutes affaires traitées entre les associés ou anciens associés de la Société ou entre les Sociétés étant ou ayant été adhérentes à la Confédération Générale des S.C.O.P, lorsque l'une d'elles le sera encore, seront soumises à l'arbitrage de la Confédération Générale des S.C.O.P. statuant comme amiable compositeur.  
Les sentences arbitrales seront exécutoires, sauf appel devant les juridictions compétentes.

Article 55 - A cet effet, tout associé doit faire élection de domicile dans le département du siège et toutes assignations ou significations seront régulièrement données à ce domicile.

A défaut d'élection de domicile, les assignations et significations seront valablement faites au parquet de Monsieur le Procureur de la République près du Tribunal de Grande Instance du Siège de la Société.

## Entourloupe financière pour six chauffeurs de taxis cambodgiens

*Ils avaient confié leur comptabilité en mauvais état à un administrateur. Celui-ci a vendu leur société de taxis sans les prévenir.*

Ils possédaient quatre Mercedes et deux grosses Peugeot. Des taxis bien lourds, confortables, et chers à l'achat. Ces six Cambodgiens, réfugiés politiques en France, avaient fait le maximum pour s'insérer au mieux dans leur pays d'accueil. Ils avaient suivi le cursus difficile des apprentis-chauffeurs de taxi, passé leur CAP, exercé comme salariés chez un patron, et enfin réuni suffisamment d'argent pour créer leur propre SARL, et acheter en 1982, l'insigne honneur d'appartenance à la confrérie hyper-fermée des chauffeurs de taxi à leur compte.

Il y a un an, une dispute avec le gérant de la société (un salarié non associé) conduit les taxi-men à confier leur comptabilité en mauvais état à un administrateur provisoire de Nanterre, M. Sauvan, « pour qu'il remette la société d'aplomb ». Nos Cambodgiens se croient sauvés par ce nouveau gérant professionnel, et apportent docilement 36 000 F. en avril 1986, lorsque celui-ci leur affirme que c'est la seule solution pour rééquilibrer le bilan.

Le 6 mai, ils apprennent avec stupeur qu'un jugement de Nanterre vient de les mettre en liquidation judiciaire. Autrement dit, le bilan de la

société Daun Penh Taxi avait été déposé avant qu'ils ne versent la somme. Pour les consoler (!), l'administrateur leur apprend qu'une promesse de vente de leur SARL a été signée.

Les Cambodgiens floués font appel au jugement de liquidation et à celui autorisant la vente (effectuée dans des conditions illégales) en juillet. Le 20 octobre, l'appel est rejeté, malgré les évidentes entourloupettes de l'administrateur. Maître Vincenti, leur avocat, explique que « les juges ont préféré couvrir l'administrateur que d'aller au fond du dossier ». Les Cambodgiens ne comprennent pas. « On avait tellement confiance dans la justice ! » A présent, à quoi bon continuer les procédures (qu'ils pourraient gagner, pourtant, il y a tant d'irrégularités dans l'affaire) ? Le fond de commerce est vendu, il n'y a plus de voiture, plus d'autorisation de circuler.

Et plus d'argent dans les poches des six hommes. Car l'administrateur a déclaré que cette société n'avait pas de salarié. Alors qu'ils étaient associés-salariés. Ils n'ont donc pas droit au chômage. Et ils n'ont toujours pas fini de payer les crédits des taxis achetés en 82.

Hélène CRIÉ

Libération.

Mardi 4 Novembre

1986

CHAPITRE III



420

ECOLEES DE FORMATION DES CONDUCTEURS DE TAXIS -

	N O M S	A D R E S S E S	T E L E P H O N E
E C O L E S P R O F E S S I O N N E L L E S	FORMATION PROFESSIONNELLE DU TAXI PARISIEN (cours gratuits sauf frais dossier)	129, rue Jules Guesde 92500 LEVALLOIS 24, rue Arthur Auger 92420 MONTROUGE 15, rue Condorcet 92400 MONTREUIL	42.70.08.80 47.31.70.07
	COLLEGE ENSEIGNEMENT TECHNIQUE	69, rue de l'Industrie 92700 COLOMBES	42.42.17.44
	VICTOR - HUGO	48, rue Victor Hugo 92500 LEVALLOIS	47.57.58.64
E C O L E S P R I V E E S  (Payantes)	BOBILLOT	88, rue Bobillot 75013 PARIS	45.65.12.12
	CENTRE DE FORMATION DE TAXIS PARISIENS	5, Place de la Porte de Vanves 75014 PARIS	45.41.76.69
	FLANDRE - AUTO - ECOLE	Place Stalingrad 84, rue de l'Aqueduc 75010 PARIS	46.07.27.80
	ECOLE DORNOY	112 ter, rue Marcadet 75018 PARIS	42.57.25.24
	E. P. H. T. P.	81, rue de Maubeuge 75009 PARIS	42.80.55.77
	ECOLE DE TAXIS D'AUBERVILLIERS	45, avenue Jean-Jaurès 92530 AUBERVILLIERS	48.34.69.70

NOTA : Certaines de ces écoles possèdent des annexes situées dans divers quartiers; se renseigner à leur secrétariat.

---

**CERTIFICAT D'APTITUDE  
A LA CONDUITE DES TAXIS PARISIENS**

*(1<sup>ère</sup> Partie)*

---

---

**I - CONNAISSANCE DU FRANÇAIS**

---

**Recommandation importante :**

Eviter de raturer et de surcharger.

II - TOPOGRAPHIE

A - Localisation des principales voies de circulation à Paris et en banlieue.

PARIS

NOM de la VOIE : .....  
Compléter 1-2-3-4

- 1) Arrondissement .....
- 2) Quadrillage .....
- 3) Débutant .....
- Finissant .....
- 4) Voies d'accès } .....

NOM de la VOIE : .....  
Compléter 1-2-3-4

- 1) Arrondissement .....
- 2) Quadrillage .....
- 3) Débutant .....
- Finissant .....
- 4) Voies d'accès } .....

BANLIEUE

NOM de la COMMUNE : .....  
Compléter 1-2-3

NOM de la <sup>Joe</sup>COMMUNE : .....

- 1) Quadrillage .....
- 2) Débutant .....
- Finissant .....
- 3) Voies d'accès { .....

B - Localisation des communes de banlieue.

NOM de la COMMUNE : .....  
Compléter 1-2-3

NOM de la COMMUNE : .....  
Compléter 1-2-3

- 1) Département .....
- 2) Distance de Paris .....
- 3) Porte d'accès .....

- 1) Département .....
- 2) Distance de Paris .....
- 3) Porte d'accès .....

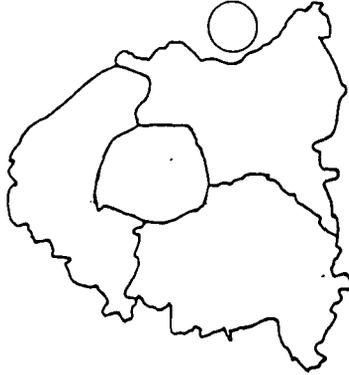
C - Monuments et lieux publics à Paris et en banlieue.

- 1 ..... 2 ..... 3 .....
- situé ..... situé ..... situé .....



Cas pratiques

Indiquer sur les cartes les tarifs applicables pour le trajet qui vous est donné en reliant les points de départ et d'arrivée.

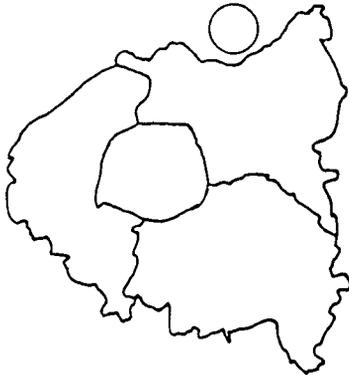


1<sup>er</sup> Cas

Départ.....  
Arrivée.....

Heure.....

Aller   
Retour

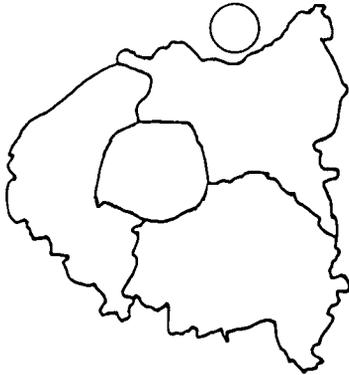


2<sup>ème</sup> Cas

Départ.....  
Arrivée.....

Heure.....

Aller   
Retour



3<sup>ème</sup> Cas

Départ.....  
Arrivée.....

Heure.....

Aller   
Retour

**SUPPLEMENTS TARIFAIRES**

Donner le montant global du supplément à réclamer : détailler le montant des suppléments.

**1<sup>er</sup> Cas**

..... : Valises  
 ..... : Colis encombrants  
 ..... : Prise en charge dans une gare  
 \_\_\_\_\_  
 ..... : **TOTAL**

**2<sup>ème</sup> Cas**

..... : Valises  
 ..... : Colis encombrants  
 ..... : Prise en charge dans une gare  
 \_\_\_\_\_  
 ..... : **TOTAL**

**B - Questions diverses concernant la réglementation.**

**1<sup>ère</sup> question :**

REPONSE :

**2<sup>ème</sup> question :**

REPONSE :

**3<sup>ème</sup> question : Zone d'exercice**

Prise en charge { **1<sup>er</sup> Cas**  
 Autorisée  (2)  
 Non autorisée

Prise en charge { **2<sup>ème</sup> Cas**  
 Autorisée   
 non autorisée

(2) Cocher la case correspondante.

Date \_\_\_\_\_

Voiture N° \_\_\_\_\_

Nom du Cond' \_\_\_\_\_

Quantième n° \_\_\_\_\_

VOYANTS COMPTEUR	PRISES	Km EN CHARGE	Km TOTAUX	CHUTES
	LE JOUR			
LA VEILLE				

HEURE DE SORTIE \_\_\_\_\_

HEURE DE RENTRÉE \_\_\_\_\_

CARBURANT	
La Veille . .	
Pris ce jour	
<b>TOTAL .</b>	
Reste . .	
Consommé	

I.C.L. - Levations - 727 04 20

**DÉCOMPTE**

Chutes à			
Prises à			
Bagages			
<b>Total . .</b>			
Salaire fixe . .			
Pourcentage			
Salaire total . .			
Prime transp. .			
<b>TOTAL . .</b>			
<b>A PAYER . .</b>			
+ Cotisation Ouvrière S.S.			
Retraite Complémentaire .			
Assurance Chômage . . . .			
<b>SOMME TOTALE à verser .</b>			

Total Compteur \_\_\_\_\_

Salaire du Conducteur \_\_\_\_\_

- Cotisation Ouvrière Sécurité Sociale
- + Prime de Transport
- Retraite Complémentaire
- Assurance Chômage

Nom du Cond' \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

Salaire de base S.S.

CONTRAT DE LOCATION n°

LOCATAIRE : Nom..... Prénoms.....

Adresse.....

Carte d'identité n°..... Délivrée le..... à.....

Carte travailleur étranger n°..... Délivrée le..... à.....

Permis de conduire n°..... Délivré le..... par.....

Certificat de capacité n°..... validé le.....

VEHICULE :

Attribué le..... Type, marque.....

N° immatriculation..... N° intérieur.....

N° autorisation stationnement..... N° compteur horokilométrique.....

N° horodateur..... Kilométrage départ.....

CONDITIONS DU CONTRAT :

- Période location du..... au.....
  - Montant garantie..... montant location mensuelle.....F HT
  - Montant redevance mensuelle : location + TVA + charges sociales payées pour compte.....
  - Redevance par décade..... à régler tous les.....de chaque mois  
(si la date ci-dessus correspond à un dimanche ou à un jour férié, le paiement de la décade doit obligatoirement intervenir la veille)
  - Supplément par kilomètre (au-delà de 6 000 kilomètres par mois).....F TTC
  - Supplément pour assurance personnes transportées.....F TTC
- Les prix ci-dessus sont garantis au Locataire pendant la période de la location précitée. Toutefois, par dérogation à cette règle, le montant de la location mensuelle peut être revu en cours de contrat :
- . soit à la suite d'une augmentation de tarifs des Taxis Parisiens,
  - . soit en cas de modification des bases et taux de la Sécurité Sociale ou de la TVA.

Le locataire soussigné reconnaît avoir pris connaissance des conditions générales de location et s'engage à les respecter.

Fait à SAINT-OUEN, le.....

Lu et approuvé

CONDITIONS GENERALES DE LOCATION D'UN VEHICULE EQUIPE TAXI-RADIO

La location par la Société propriétaire du taxi radio muni des pièces et marque réglementaire est consentie aux conditions suivantes :

ARTICLE 1

La location est strictement personnelle et non transmissible.

Le Locataire :

- certifie que son permis de conduire et son certificat de capacité, délivrés par la Préfecture de Police de Paris, sont en cours de validité,
- s'engage formellement à conduire lui-même son véhicule et à exercer son activité en se conformant à la réglementation du taxi à Paris, qu'il déclare bien connaître,
- s'engage à restituer immédiatement le véhicule au garage en cas de suspension de son permis de conduire ou de son certificat de capacité,
- s'interdit de confier son véhicule à tout autre conducteur, même à un membre de sa famille, en raison du caractère strictement personnel de cette location,
- demeure comptable envers le Loueur de l'exécution intégrale des ses obligations,
- doit faire connaître sous 48 heures maximum tout changement d'adresse.

Dès la remise du véhicule le Locataire en devient entièrement responsable.

ARTICLE 2

Les versements des cotisations de Sécurité Sociale, assurance maladie, assurance vieillesse, accident du travail, allocations familiales et pour l'amélioration des transports dans la Région Parisienne, seront effectués pour le compte du Locataire par la Société propriétaire du taxi sur les bases définies par l'Arrêté de Monsieur le Ministre du Travail en date du 4 Octobre 1976 (article 1 - alinéa 2).

Un justificatif de ces versements sera fourni au Locataire à la fin du mois.

ARTICLE 3

La location est :

- consentie pour la période d'un mois minimum,
- renouvelable par tacite reconduction.

Le paiement de la mensualité s'effectue par acompte décaissé. Une facture du montant de la location sera fournie au Locataire.

.../...

ARTICLE 4

429

Le Locataire :

- versera au Loueur, au titre de dépôt de garantie, la somme de 3 500 francs. Cette garantie lui sera remboursée au plus tard 48 heures après la restitution du véhicule, sous réserve de l'application préalable de l'article 13 infra,
- s'engage à régler, tous les 10 jours et aux dates fixées par le Loueur, le montant de sa location,
- règlera, à la fin du mois, le kilométrage supplémentaire au-delà de la franchise de 6 000 kilomètres dont il bénéficie.

Les frais de carburant sont à la charge du Locataire.

ARTICLE 5

Tout Locataire qui aurait acquitté 11 mois de location consécutifs en respectant les conditions générales bénéficiera de la mise à disposition gratuite du véhicule pendant un mois supplémentaire, pour ses vacances, au titre de prime de fidélité.

Toutefois, si au cours de ces 11 mois de location le Locataire s'est trouvé dans l'obligation d'interrompre son activité à la suite d'accident du travail ou de maladie, dûment justifié, le Loueur pourra le faire bénéficier de la mise à disposition gratuite du véhicule au prorata temporis des locations effectivement réglées.

Par ailleurs, tout Locataire, après 11 mois de location consécutifs, ayant scrupuleusement veillé au bon entretien du véhicule qui lui a été confié, notamment en application des dispositions prévues aux articles ci-dessous, pourra bénéficier, soit à la fin du 11ème mois s'il renonce à la mise à disposition gratuite du véhicule le 12ème mois, soit à la fin du 12ème mois dans le cas contraire, d'une ristourne dont le maximum est fixé à 1 200 francs TTC, sur présentation du carnet d'entretien (voir infra article 8 § r), qui lui sera consentie sous forme d'avoir.

Toute perte ou falsification du dit carnet dispensera le Loueur du versement de la ristourne prévue à l'alinéa ci-dessus.

ARTICLE 6

Le véhicule est livré en bon état de marche, de carrosserie et de propreté avec pneumatiques en bon état et accessoires normaux.

Le Locataire agréé le véhicule dans l'état où il se trouve et reconnaît que :

- les plombs apposés sur le compteur kilométrique, l'horodateur et sur le compteur horokilométrique sont intacts et s'oblige à les restituer tels quels,
- les estampilles du millésime, appelées couramment marque, sont apposées et visibles sur le véhicule et la plaque de stationnement.

En cas de panne ou d'accident le Loueur mettra à la disposition du Locataire un autre véhicule dans les 24 heures de la déclaration d'immobilisation.

.../...

ARTICLE 7

Le Locataire s'engage à restituer au Loueur, au terme de son contrat, le véhicule à la date et au lieu prévus, sauf à lui demander, au moins 10 jours à l'avance, la prolongation de la dite location.

L'inobservation par le Locataire de cet engagement autorise le Loueur à procéder à la récupération du véhicule par tout moyen.

ARTICLE 8

Le Locataire s'engage en outre à :

- a) ne pas conduire sous l'empire d'un état alcoolique,
- b) circuler uniquement sur les voies propres à la circulation automobile, sans participation à des compétitions, rallyes, etc....,
- c) gérer son véhicule dans des conditions règlementaires et satisfaisantes,
- d) ne conduire le véhicule hors de FRANCE qu'après autorisation écrite du Loueur,
- e) ne pas installer de galeries sur le véhicule,
- f) ne pas effectuer de transports de marchandises, hormis les petits colis et bagages usuels accompagnés,
- g) ne pas transporter de voyageurs en nombre supérieur à celui des places assises du véhicule,
- h) ne pas utiliser le véhicule à des fins illicites ou immorales,
- i) ne pas remorquer d'autres véhicules,
- j) n'y apporter aucune modification et à respecter les plombs apposés sur le compteur horokilométrique, sur le compteur kilométrique ou sur l'horodateur,
- k) vérifier, avant le début de chaque journée, l'état du véhicule, du compteur horokilométrique, de l'horodateur et du dispositif lumineux,
- l) utiliser, lorsqu'il quittera son véhicule, le dispositif anti-vol et à fermer le véhicule en conservant par devers lui les titres de circulation, les documents taxi et les clés qui ne devront, en aucun cas, être laissés à bord,
- m) vérifier, chaque jour, les niveaux d'huile et d'eau et à en compléter, si besoin les quantités nécessaires,
- n) ne faire par lui-même ou autrui aucune intervention, tant sur le moteur que sur la carrosserie ou les accessoires du véhicule loué,
- o) faire effectuer, aussi souvent qu'il sera nécessaire, le lavage intérieur et extérieur du véhicule et l'entretenir en bon état de propreté,
- p) présenter le véhicule aux tranches kilométriques imposées pour vérification mécanique, entretien, réparation, échange de pièces ou pneumatiques, etc... par les services de l'atelier,
- q) faire vérifier régulièrement par les services techniques le poste mobile émetteur-récepteur, le compteur taximètre, l'horodateur selon les prescriptions de l'atelier,

..../....

- r) faire mentionner par le réceptionnaire du Loueur, sur le carnet du véhicule, la vérification effectuée, la révision au kilométrage imposé et toutes les interventions techniques,
- e) faire, au Loueur, la déclaration écrite dans les 24 heures de tout accident ou incident comportant l'identité des parties ou témoins, les noms des compagnies d'assurances, les numéros de police et les numéros des voitures des adversaires éventuels, ainsi que tous renseignements sur les circonstances détaillées,
- t) aviser le Loueur dans les 24 heures en cas de vol ou d'incendie du véhicule.

ARTICLE 9

A l'exclusion des sinistres survenant alors que l'un des engagements ci-dessus n'est pas respecté par le Locataire :

- a) le Locataire est garanti sans limitation contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile à raison des accidents causés aux tiers et aux passagers transportés à titre onéreux.

Sont exclus de cette garantie les accidents survenant à des marchandises transportées ou occasionnés par ces marchandises, à l'exception des bagages ~~usagers~~ accompagnés.

Le Locataire a la possibilité de souscrire deux assurances complémentaires afin :

- d'étendre la garantie responsabilité civile à son conjoint et à ses ascendants, descendants ou tiers transportés, pendant la ou les mois de location, en dehors des heures de travail,
- de garantir le véhicule et les personnes transportées, même s'il confie le volant à son conjoint ou à l'un des membres de sa famille pendant le mois de gratuité, étant entendu qu'il s'interdit alors d'exercer son activité taxi et de transporter des passagers à titre onéreux.

- b) En cas d'incendie ou de vol du véhicule dans des conditions non imputables à une faute du Locataire, le Loueur ne réclamera pas d'indemnité au Locataire, excepté toutefois en cas de vol par l'un des membres de sa famille.

Si, à la suite du vol du véhicule, le Locataire ne peut pas présenter les titres de circulation, les documents taxi, les clés de contact et de portières, il devra verser, dans un délai maximum de 10 jours, au Loueur une indemnité à titre de dommages et intérêts d'un montant de 1 000 francs.

- c) Les frais supportés par le Loueur des dégâts consécutifs à un accident feront l'objet du versement, dans un délai maximum de 10 jours, par le Locataire en cas d'accident engageant sa responsabilité totale ou partielle, d'une indemnité à titre de dommages et intérêts, d'un montant de :

- . 200 francs si les frais sont inférieurs ou égaux à 2 500 francs,
- . 500 francs si les frais sont compris entre 2 500 et 10 000 francs,
- . 1 500 francs si les frais sont supérieurs à 10 000 francs.

Tout Locataire, au cours de 12 mois consécutifs, n'ayant eu aucun accident engageant sa responsabilité totale ou partielle bénéficiera d'une ristourne

..../....

de 500 francs TTC payable sous forme d'avoir.

L 32

Toute réparation quelconque effectuée sans l'accord écrit du Loueur restera entièrement à la charge du Locataire.

Le Locataire subroge d'office le Loueur dans ses droits pour l'exercice du recours contre les tiers pour les dégâts matériels, les dommages causés aux passagers transportés et l'immobilisation du véhicule.

#### ARTICLE 10

Tout Locataire ayant sollicité et obtenu l'attribution d'un véhicule équipé radio s'engage à :

- souscrire un contrat de location de poste mobile, émetteur-récepteur auprès de G7 RADIO,
- respecter les clauses de celui-ci ainsi que le règlement intérieur de la dite Société.

La dépose du poste mobile, émetteur-récepteur à l'initiative du Locataire, quel qu'en soit le motif, ou la résiliation du contrat par G7 RADIO pour non respect des clauses du contrat de location ou du règlement intérieur entraînera immédiatement de la part du Loueur la résiliation du contrat de location d'un véhicule équipé taxi, sans préavis, ni indemnité.

#### ARTICLE 11

Les réparations, échanges de pièces ou de pneumatiques résultant de l'usure normale sont à la charge du Loueur et seront obligatoirement effectués dans ses ateliers.

Au cas où le Locataire, sans accord préalable du Loueur aurait fait procéder par un autre garage à des remorquages, dépannages ou travaux d'atelier, ceux-ci demeurent entièrement à sa charge et engagent sa responsabilité personnelle.

#### ARTICLE 12

La remise du véhicule au garage du Loueur à échéance du contrat faisant seule cesser la location, le Locataire doit à cette date :

- faire constater au responsable du Service Exploitation du garage la restitution du véhicule qui s'effectuera pendant les heures ouvrables,
- acquitter, jusqu'au moment de la remise du véhicule, le montant de sa location,
- acquitter le montant de sa location radio jusqu'à la fin du mois concerné, tout mois entamé étant dû pour la dite location radio.

Cependant si la non restitution du véhicule à la date convenue résulte d'une cause indépendante de la volonté du Locataire la période supplémentaire ne sera pas facturée, sous réserve que le Loueur ait été avisé dans les 24 heures par le Locataire de la cause de l'immobilisation et du lieu exact où se trouve le véhicule.

Si le Locataire n'a pas présenté ou restitué les titres de circulation et les documents taxi du véhicule, il devra acquitter le montant de la location jusqu'à

.../....

production d'une attestation officielle de perte : les frais de délivrance des duplicatas étant à sa charge.

433

#### ARTICLE 13

Le Locataire ne saurait invoquer l'exonération totale ou partielle de sa responsabilité pour quelque cause que ce soit en vue de refuser ou de suspendre le paiement des sommes dont il est redevable envers le Loueur, le dépôt de la garantie prévu ne l'autorise pas à surseoir à leur règlement.

Dès l'instant où il n'a pas versé les sommes prévues aux articles 4 et 9 ci-dessus il s'expose à des poursuites et les prix de facturation des journées, Kilomètres, ainsi éventuellement que les dommages et intérêts pour non restitution de documents et accidents, sont majorés de 20% à titre d'indemnité.

Par ailleurs, le véhicule devra être immédiatement restitué ou sera repris par le Loueur.

#### ARTICLE 14

Le remboursement de la garantie intervient après restitution du véhicule : de convention expresse le montant de la garantie est attribué au Loueur en toute priorité à concurrence des sommes dues à un titre quelconque par le Locataire. Si leur montant est supérieur, le règlement du solde par le Locataire au Loueur devra intervenir sous 48 heures, faute de quoi il devra payer une indemnité fixée forfaitairement à 20% des sommes restant dues.

#### ARTICLE 15

Le Locataire s'engage à communiquer au Loueur, dès réception, toutes les pièces reçues à la suite d'un accident et à lui fournir tous renseignements utiles ; aucune reconnaissance de responsabilité, ni transaction intervenant en dehors du Loueur ne lui sont opposables.

Aucun lien de subordination n'existant entre le Locataire et le Loueur, ce dernier ne peut être recherché en raison d'infraction aux règles concernant la conduite des véhicules, conformément à l'article L 21 de l'Ordonnance du 15 Décembre 1958 et ce, tant en principal qu'en frais de justice ; le Locataire s'engage à rembourser au Loueur tous frais de cette nature payés en son lieu et place.

#### ARTICLE 16

Tous les paiements seront effectués à la caisse de la Société dans les délais prévus aux articles 4 et 9 ci-dessus.

En cas de non paiement d'une seule échéance et des sommes éventuellement dues au titre des dommages et intérêts ou d'indemnité :

- le Loueur récupérera le véhicule par tout moyen à sa convenance,
- le contrat sera trouvé résilié de plein droit,
- le Locataire perdra alors son cautionnement.

.... / ....

ARTICLE 17

Le contrat de location pourra être immédiatement résilié par le Loueur si, au cours des onze premiers mois de location, le Locataire a eu trois accidents engageant sa responsabilité totale ou partielle.

Le contrat de location pourra en tout état de cause être résilié par le Loueur à la suite de la résiliation de l'assurance du taxi par la Compagnie d'Assurances, quelque soit la durée du contrat de location déjà intervenu.

ARTICLE 18

Toute infraction à l'un quelconque des engagements ci-dessus pris par le Locataire toute suspension de la validité du certificat de capacité ou de celle du permis de conduire, égale ou supérieure à un mois, tout manquement aux dispositions des articles 1, 4, 8, 9, 11, 14, 15, autorise le Loueur à mettre en demeure le Locataire de restituer le véhicule immédiatement et à avancer ainsi la date de fin de la location.

Toutefois, le Loueur s'engage à ne pas refuser le renouvellement de son contrat à tout Locataire ayant scrupuleusement respecté les conditions générales et n'ayant pas fait l'objet, à la suite d'accidents, d'une dénonciation de la part de la Compagnie d'assurances.

En cas de contestations, les Tribunaux de l'arrondissement du Siège Social de l'Entreprise ayant consenti la location sont seuls compétents.

NO° :  
 ADRESSE :  
 CODE POSTAL :  
 VILLE :

Sociétaire  
 GESCOR

VENTES HT	:	159347,00	:	100,00%
RECETTES COMPTEURS	:	165820,00	:	
SUPPLEMENTS	:	0,00	:	
POURBOIRES	:	6146,00	:	
IMPAYES	:	1465,00	:	
TVA	:	11154,00	:	
CHARGES TECHNIQUES	:	49714,37	:	31,19%
LOCATION TAXI	:	24720,99	:	15,51%
LOCATION RADIO	:	0,00	:	0,00%
ENTRETIEN	:	9027,81	:	5,66%
VEHICULE RELAIS	:	0,00	:	0,00%
CARBURANT	:	15965,57	:	10,01%
MARGE SUR COUT DE PRODUCTION	:	109632,63	:	68,80%
AUTRES CHARGES	:	39792,46	:	24,97%
CHARGES SOCIALES	:	40102,33	:	25,16%
DOTATION AUX AMORTISSEMENTS	:	0,00	:	0,00%
CHARGES ADMINISTRATIVES	:	309,87	:	-0,19%
BENEFICE AVANT FRAIS FINANCIERS	:	69840,17	:	43,82%
FRAIS FINANCIERS	:	0,00	:	0,00%
BENEFICE APRES FRAIS FINANCIERS	:	69840,17	:	43,82%
PRODUITS EXCEPTIONNELS	:	0,00	:	0,00%
CHARGES EXCEPTIONNELLES	:	0,00	:	0,00%
BENEFICE NET	:	69840,17	:	43,82%

## RATIOS ET STATISTIQUES

14 - NOMBRE DE JOURS TRAVAILLES / MOIS	:	24	JOURS
15 - RECETTES / JT	:	636	FRANCS
16 - TOTALS / JT	:	188	KMS
17 - EN CHARGE / JT	:	120	KMS
18 - EN CHARGE / JT	:	18	FRANCS
19 - CARBURANT / KMS TOTAUX	:	0,31	FRANCS
20 - POURBOIRES / RECETTES	:	3,7	%
21 - IMPAYES + SUPPLEMENTS / RECETTES	:	3,7	%
22 - IMPAYES / RECETTES	:	0,9	%
23 - ENTRETIEN / KMS TOTAUX	:	19	CENTIMES
24 - TAXI DES RECETTES	:	17,51	FRANCS
25 - TAXI DES RECETTES	:	49,40	FRANCS
26 - TAXI DES RECETTES	:	100,00	FRANCS

436

Evolution des charges des 1 postes les plus lourds sur 10 ans - 1973/1981 et comparaison avec l'évolution de la tarification.

Eléments pris en compte: Voiture: Peugeot 501 D pour 1973 et 505 D pour 1981. 18 courses en moyenne par jour et 21 jours de travail par mois. Prix de la course moyenne : 10,23 F en 1973 et 30,06 F en 1981, selon les normes nouvelles: 6,5 Kms et 7,30 Minutes par course.

Rubriques	1973		1981		+ de courses	+ de jours de travail	Indices
	Coût	Nombre de courses pour couvrir	Coût	Nombre de courses pour couvrir			
Sécurité Sociale et 2, risque 10	4 498	440	26 952	867	427	24	579
Assurance voiture M.F.A.	3 268	319	11 871	395	76	4	563
Voiture	21 900	2 110 sur 3 ans / 713	86 100 détaxé	2 861 sur 3 ans / 955	212	12,5	393
Gazole	3 100	303	11 098	369	66	3,75	358
Totaux		1 775		2 586	811	15,25	
Prix de la course moyenne	10,23 F		30,06 F				291

Les états comparatifs ci-dessus, mettent en évidence l'ampleur de la dégradation économique qui frappe le taxi et expliquent une part des difficultés actuelles, et notamment l'instabilité de la main d'oeuvre.

Pour couvrir les 1 postes de charges les plus lourds du compte d'exploitation, il faut fournir un travail improductif de plus de 2 mois par rapport à celui qu'il fallait fournir il y a 10 ans.

## ANNEXE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX MESURES DE SÉCURITÉ QUI DOIVENT ÊTRE OBSERVÉES LORS DE L'UTILISATION DES TRACTEURS, DU MATÉRIEL ROULANT ET DE CERTAINS ENGINS DE MANUTENTION APPELÉS A SE DÉPLACER SUR ROUTE

Article 1<sup>er</sup>.

Les présentes dispositions générales sont applicables aux établissements agricoles, industriels et commerciaux implantés dans les départements d'outre-mer.

## Article 2.

Indépendamment des mesures prescrites par le code de la route, la conduite et l'entretien des tracteurs, du matériel roulant et des engins de manutention appelés à se déplacer sur route doivent être confiés à des conducteurs expérimentés.

## Article 3.

Les engins ou matériels visés à l'article 2 ne doivent pas être utilisés pour des missions qui ne correspondent pas à leur usage normal ou dont l'exécution est susceptible de nuire à leur stabilité et leur résistance mécanique.

## Article 4.

L'employeur doit :

Veiller à ce que le conducteur n'intervienne pas sur certains organes du moteur, notamment sur les dispositifs de régulation ; Prendre toutes dispositions pour contrôler avant tout déplacement l'arrimage du chargement ; S'assurer de l'absence de toute surcharge.

Un registre doit être mis à la disposition des conducteurs des engins et matériels visés à l'article 2 et des salariés chargés de leur entretien pour qu'ils puissent y consigner leurs observations et les suites qui leur ont été données.

## Article 5.

Lors de déplacements ou de transports sur route et chemins d'exploitation, les deux pédales indépendantes de freinage doivent être jumelées.

Calcul des cotisations de sécurité sociale dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture.

Le ministre du travail,

Vu le code de la sécurité sociale, et notamment l'article L. 242 (4<sup>o</sup>) ; Vu l'ordonnance n° 67-706 relative à l'organisation administrative et financière de la sécurité sociale, et notamment les articles 13 et 41 ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié relatif au calcul des cotisations de sécurité sociale dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté susvisé du 11 septembre 1959 est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 1<sup>er</sup>. — Les cotisations d'assurance maladie, d'assurance vieillesse, d'accidents du travail et d'allocations familiales dues pour les chauffeurs de taxi de la ville de Paris et des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne non propriétaires de leur voiture sont calculées :

« 1<sup>o</sup>. — En ce qui concerne les chauffeurs de taxi liés à une entreprise par un contrat de louage de service, sur la base d'un gain global des intéressés estimé à 75 p. 100 de la recette quotidienne inscrite au compte et majoré au titre des pourboires d'une somme égale à 10 p. 100 de ladite recette. Le gain global est pris en considération jusqu'à concurrence du plafond journalier fixé en application du décret n° 68-1185 du 30 décembre 1968 sans que le total trimestriel des cotisations versées puisse excéder celui des cotisations correspondant au plafond trimestriel également fixé en application du décret précité du 30 décembre 1968.

« 2<sup>o</sup>. — En ce qui concerne les chauffeurs de taxi locaux de la voiture qu'ils gèrent et conduisent, sur la base d'un gain mensuel égal à 70 p. 100 du plafond mensuel fixé en application du décret précité du 30 décembre 1968, le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières incombant à l'entreprise qui loue la voiture. »

Art. 2. — Le directeur de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et prendra effet au 1<sup>er</sup> novembre 1976.

Fait à Paris, le 4 octobre 1976.

CHRISTIAN BEULLAC.

Comités techniques constitués auprès des conseils d'administration des caisses régionales d'assurance maladie des travailleurs salariés.

Le ministre du travail,

Vu le code de la sécurité sociale, notamment l'article L. 33 ; Vu l'ordonnance n° 67-706 du 21 août 1967 relative à l'organisation administrative et financière de la sécurité sociale ; Vu le décret n° 67-1232 du 22 décembre 1967 relatif aux conseils d'administration et à l'organisation administrative des caisses d'assurance maladie, d'allocations familiales et d'assurance vieillesse des travailleurs salariés, notamment l'article 5 ; Vu l'arrêté du 9 avril 1968 modifié relatif aux comités techniques constitués auprès des conseils d'administration des caisses régionales d'assurance maladie des travailleurs salariés ; Sur la proposition du directeur de la sécurité sociale,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 4 de l'arrêté susvisé du 9 avril 1968 est ainsi modifié :

« A l'exclusion du comité technique constitué auprès du conseil d'administration de la caisse générale de la Guyane, chaque comité technique est composé de dix-huit membres titulaires dont neuf représentants des travailleurs salariés et neuf représentants des employeurs et d'un nombre égal de suppléants.

« Le comité technique constitué auprès du conseil d'administration de la caisse générale de la Guyane est composé de dix membres titulaires dont cinq représentants des employeurs et d'un nombre égal de suppléants. »

Art. 2. — Le directeur de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et prendra effet à compter du premier jour suivant la date d'expiration du mandat des membres du comité technique actuellement en fonctions.

Fait à Paris, le 4 octobre 1976.

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur de la sécurité sociale,  
PIERRE SCHOPPIN.

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DE LA RECHERCHE

Commission des recherches scientifiques sur la sécurité dans les mines et carrières.

Par arrêté du ministre de l'industrie et de la recherche en date du 16 septembre 1976, est nommé membre de la commission des recherches scientifiques sur la sécurité dans les mines et carrières, au titre de représentant des autres mines et des carrières : M. Soubrouillard, chef du service technique Fond des Mines de polasse d'Alsace.

Délégation de signature.

Le ministre de l'industrie et de la recherche,

Vu le décret n° 47-233 du 23 janvier 1947, modifié par le décret n° 76-930 du 28 août 1976, autorisant les ministres à déléguer, par arrêté, leur signature :

Vu le décret n° 74-661 du 29 juillet 1974 relatif à l'organisation du ministère de l'industrie et de la recherche ;

Vu le décret n° 76-373 du 28 avril 1976 instituant un délégué à la petite et moyenne industrie ;

Vu le décret du 27 août 1976 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du 13 septembre 1976 donnant délégation de signature à M. Hugues de l'Estoule, directeur général de l'industrie,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — En cas d'absence ou d'empêchement de M. Hugues de l'Estoule, directeur général de l'industrie :

M. Philippe Esper, ingénieur de l'armement, est habilité à signer, dans la limite des attributions du directeur général de l'industrie et au nom du ministre de l'industrie et de la recherche, tous actes, arrêtés ou décisions, à l'exclusion des décrets et des affaires que le ministre se réserve ;

M. Jacques Oudin, conseiller référendaire à la Cour des comptes, délégué à la petite et moyenne industrie, est habilité à signer, dans la limite de ses attributions et au nom du ministre de l'industrie et de la recherche, tous actes, arrêtés ou décisions, à l'exclusion des décrets et des affaires que le ministre se réserve.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 octobre 1976.

MICHEL D'ORNANO.

CHAPITRE IV  
=====

**Décret n° 88-427 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise**

Le Premier ministre,  
Vu le rapport du ministre de l'intérieur et de la décentralisation ;  
Vu le code des communes, notamment ses articles L. 131-2, L. 131-3, L. 131-4 et L. 131-13 ;  
Vu la loi du 13 mars 1937, modifiée par le décret n° 61-1207 du 2 novembre 1961, ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi ;  
Vu la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise et son décret d'application n° 77-1108 du 29 novembre 1977 ;  
Vu la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ;  
Vu le décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise ;  
Vu le décret n° 82-389 du 10 mai 1982 relatif aux pouvoirs des commissaires de la République et à l'action des services et des organismes publics de l'Etat dans les départements, notamment son article 28, modifié par le décret n° 83-695 du 28 juillet 1983 et par le décret n° 84-612 du 16 juillet 1984 ;  
Vu le décret n° 84-526 du 28 juin 1984 portant maintien des commissions administratives ;  
Vu l'avis du comité interministériel de l'administration territoriale du 17 février 1986.

**Décète :**

Art. 1<sup>er</sup>. - Il est créé une commission départementale des taxis et des voitures de petite remise dans les conditions prévues par le présent décret, chargée de formuler des avis sur les questions d'organisation, de fonctionnement et de discipline des professions concernées.

Cette commission peut également être consultée sur les problèmes relatifs à la formation professionnelle des conducteurs et à la politique du transport de personnes dans le ressort de sa compétence.

Cette commission départementale, qui est constituée par le commissaire de la République, est compétente pour les communes de moins de 20 000 habitants.

Dans les communes comptant 20 000 habitants et plus, ces compétences sont attribuées à une commission communale constituée par le maire ou par le commissaire de la République après mise en demeure au maire restée sans résultat.

Toutefois, dans les départements et dans les communes de 20 000 habitants et plus auxquels les dispositions de la loi du 13 mars 1937 ont été rendues applicables, la commission est constituée et présidée par le commissaire de la République.

Art. 2. - La commission communale est présidée par le maire ou, par délégation, par l'un de ses adjoints. La commission départementale est présidée par le commissaire de la République ou par son représentant.

Art. 3. - Les commissions communales et départementales comprennent, en nombre égal, des représentants de l'administration, des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives au plan local et des représentants des usagers. Ces membres sont désignés par le maire ou par le commissaire de la République, suivant le cas. Ils siègent avec voix délibérative.

Des personnalités compétentes dans le domaine du transport urbain de personnes peuvent également être associées aux travaux de la commission portant sur la définition de la politique des transports urbains de personnes, avec voix consultative.

Sont désignés dans les mêmes conditions des membres suppléants.

La durée du mandat des membres de la commission est de trois ans. En cas de décès ou de démission d'un membre de la commission en cours de mandat, son suppléant désigné ou, à défaut, son remplaçant, siège pour la durée du mandat restant à courir.

Art. 4. - Les avis des commissions doivent être rendus en séance plénière. Toutefois, en matière disciplinaire, siègent seuls les membres des professions concernées et les représentants de l'administration, dans des sections spécialisées désignées à cet effet. Les membres de ces sections ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt personnel à l'affaire qui en fait l'objet.

Les avis sont pris à la majorité des membres et, en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 5. - Sauf urgence, les membres de la commission reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la réunion, une convocation écrite comportant l'ordre du jour et, éventuellement, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

Art. 6. - Le quorum est égal à la moitié du nombre des membres titulaires composant l'organisme dont l'avis est sollicité. Lorsque le quorum n'est pas atteint sur un ordre du jour donné, la commission plénière ou la section spécialisée délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Art. 7. - Le procès-verbal indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations. En outre, tout membre de la commission peut demander qu'il y soit fait mention de son désaccord avec la majorité.

Le procès-verbal est transmis à l'autorité compétente pour prendre la décision. Lorsque la décision doit être motivée, en application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public, la notification doit être accompagnée des mentions du procès-verbal se rapportant à la question sur laquelle il est statué par cette décision.

Art. 8. - Sur le territoire de la ville de Paris la commission est constituée par le préfet de police et elle est présidée par lui ou par son représentant.

Art. 9. - Dans le délai de trois mois à compter de la publication du présent décret, il sera procédé à la désignation des membres des commissions départementales et communales des taxis et des voitures de petite remise.

Les commissions communales des taxis créées en application du décret n° 73-225 du 2 mars 1973 demeurent en fonctions jusqu'à l'installation soit de la commission communale des taxis et des voitures de petite remise dans les communes comptant 20 000 habitants et plus, soit, dans les autres communes, de la commission départementale, à laquelle il sera procédé en exécution de l'alinéa ci-dessus.

Art. 10. - Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation et le ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 13 mars 1986.

LAURENT FABUS

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

PIERRE JUXE

Le ministre du commerce, de l'artisanat  
et du tourisme,

JEAN MARIE BOCKEL.

440



REDACTION ET ADMINISTRATION  
 BOURSE DU TRAVAIL  
 3, rue du Château-d'Eau  
 75010 PARIS  
 Tel 238.66.12

# Le Réveil des Cochers Chauffeurs

ORGANE DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES COCHERS-CHAUFFEURS (fondée en 1892)

**T**  
**A**  
**R**  
**I**  
**F**  
**S**  
  
**C**  
**H**  
**A**  
**R**  
**G**  
**E**  
**S**



**L**  
**O**  
**C**  
**A**  
**T**  
**I**  
**O**  
**N**

**CONCLUSION**  
=====

442

Réponses à l'Arviata "Y a t'il un scandale dans  
les taxis"  
- Evénement du Jeudi -

## **Cherchez l'arnaque!**

On serait tenté d'écrire: «Vendredi 23 janvier 1987, gare Saint-Lazare, cour de Rome, au kiosque à journaux, 7 h 10 mn, nous nous sommes fait arnaquer de 20 F par un taximan!»

Eh bien non, c'était par un hebdomadaire qui titrait: «Y a-t-il un scandale des taxis?»

Nous pensions que enfin, une équipe de journalistes allait mettre à plat le problème du taxi et en parler sérieusement. Nous nous sommes encore trompés! C'était à nouveau le folklore qui était mis en avant et les clients et conducteurs l'avaient une fois de plus dans le dos, après la lecture des pages concernant les bahus.

Nous sommes peut-être libertaires (5%), lisons - *Libé*, le *Canard enchaîné* quelquefois *l'Événement du jeudi* et écoutons Polac jusqu'à minuit (nous nous levons le lendemain à 5 h 30!)...

Mis à part l'édito de Jean-François Kahn et l'article plein de tendresse de M. André Bercoff, nous ne craignons pas de renvoyer l'ascenseur: les journalistes de *l'Edj* sont nuls! Reste *Libé* ou Polac pour faire un vrai dossier...

**Jean-François Barille, Nanterre**

## **Paris perdu**

En présentant votre dossier «Y a-t-il un scandale des taxis?», Jean-François Kahn prend le parti de tout dire. Après lecture des articles, je pense que le pari n'est pas entièrement gagné.

Je suis chauffeur de taxi à Paris depuis une dizaine d'années. J'ai une première question à poser: pourquoi ne parlez-vous pas des sociétés de taxis, de leur façon d'étouffer les salariés? Pourquoi n'y touchez-vous pas, pour finalement vous contenter de taper sur l'ouvrier?

Vous avez largement donné la parole à l'une d'entre nous, qui raconte les histoires les plus incroyables... Passons sur la crédibilité, mais pourquoi ne pas avoir consacré autant de place à la vie des chauffeurs de taxi avec leur journée de 14 heures et plus, sept jours sur sept, et les conséquences sur leur santé, leur famille? En un mot, pourquoi ne parlez-vous pas de notre vie qui ne ressemble plus à grand-chose. A vos yeux, la réalité serait-elle moins commerciale que les histoires extraordinaires? Pourquoi avoir choisi la caricature? Qui croira qu'un taxi ne sait plus aller

à la Trinité? Et si les chauffeurs sont moins compétents aujourd'hui qu'hier, à qui la faute?

Les journalistes ont trouvé des voitures sales. Oui, ça existe. Pas chez les artisans - ils les bichonnent - mais parmi les voitures de société. Mais, là aussi, pourquoi? Quand on a travaillé 14 heures - pour un maigre pécule -, croyez-vous que l'on a encore le courage de briquer la voiture?

Et pourquoi n'êtes-vous pas allés devant les garages pour voir et décrire l'état des voitures fournies par les sociétés? Vous faites référence à une enquête de 50 Millions de consommateurs qui a trouvé 7% de moutons noirs, mais le lecteur de votre journal en trouvera 83%. Non, décidément, vous n'avez pas tout dit.

**A. Dahamna, Levallois**

## **Pas tous voleurs**

Tout ce qui est excessif est insignifiant, dit-on! Dans certains cas: oui. Mais quand la profession que l'on exerce est directement accusée par une certaine catégorie de gens dont certains journalistes qui ont le goût du sensationnel, on ne peut que leur répondre.

Il est normal de dénoncer certains abus, d'où qu'ils viennent, je suis d'accord; c'est vrai que certains chauffeurs de taxi salariés ou artisans exagèrent dans beaucoup de domaines, dépassant leurs droits. Mais croyez-vous que la profession arrive en tête des scandales? Sûrement pas. (...)

Tous les chauffeurs ne sont pas des voleurs. Il y en a sûrement: ce n'est pas la majorité. Pour moi, j'estime avant tout que je suis au service des clients. Je dois éviter de les juger à première vue.

**Michèle Besnier, Rezé-lès-Nantes**

**VILLE DE LYON - SERVICE DES VOITURES PUBLIQUES**

OBJETS PERDUS : 11, rue Pizay - 69001 LYON - Tél. 78.27.71.31  
 RECLAMATIONS ECRITES : Hôtel de Ville - 69268 LYON Cédex 01

Date de la course ..... 24.2.87 ..... Heure .....  
 Départ - Lieu ..... Heure .....  
 Arrivée - Lieu ..... Heure .....

TAXI N° 1088  
 Signature du chauffeur : *[Signature]*  
 SOMME MARQUÉE AU COMPTEUR ..... 30 .....

SUPPLÉMENTS : 1 2 3a 3b 4 5 ..... 30 .....  
 SOMME PAYÉE PAR LE CLIENT .....

Minimum de Perception : 16,00 F Prise en charge : 8,00 F TARIF A : 2,51 F par km TARIF B : 3,90 F par km TARIF C : 5,24 F par km Heure d'attente/marche lente : 65,00 F		TARIFS APPLICABLES	
		JOUR 6 h 30 - 20 h	NUIT 20 h - 6 h 30 dimanches et jours fériés
ZONE 1	- Commune de LYON diminuée de certains quartiers (voir plan)	<b>A</b>	<b>B</b>
ZONE 2	- Quartiers de LYON non compris dans la Zone 1 et agglomération lyonnaise - Aéroport de St-Joies tout linéaire - Bd Laurent-Bonnevay	<b>B</b>	<b>C</b>
ZONE 3 AU DELA DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE	1) Le taxi revient à vide	<b>C</b>	<b>C</b>
	2) Le client garde le taxi pour le retour	<b>A</b>	<b>B</b>

**TAXIS PARISIENS**

Reçu la somme de 468 ..... Date 15.4.87  
 pour la course : Départ ..... Arrivée .....  
 Gare de départ ..... Gare d'arrivée .....  
 N° mnéralogique .....  
 obligatoire : .....

75  
 PRISE EN CHARGE : 8,50 F  
**BARCO** **GAT** **TAXICAB**  
 SIRET 562 136 290 0003 APE 6923 SIRET 785 011 503 0002 APE 6923 SIRET 622 032 357 0009 APE 6923  
 Sociétés Coopératives Ouvrières Anonymes de production à Capital variable  
 Tél. (1) 45 83 48 74 - 56, rue Albert 1<sup>er</sup> 75013 PARIS

Prise en charge : 8,50 F TARIF A : 2,44 par km TARIF B : 3,80 par km TARIF C : 5,10 par km Heure d'attente : 65,00 F		TARIFS APPLICABLES	
		JOUR 6 h 30 - 20 h	NUIT 20 h - 6 h 30
ZONE PARISIENNE	Paris, Boulevard périphérique compris	<b>A</b>	<b>B</b>
ZONE SUBURBAINE	Départements de Hauts-de-Seine, Seine-St-Denis, Val-de-Marne	<b>B</b>	<b>C</b>
AU-DELA DE LA ZONE SUBURBAINE	i. le taxi revient à vide	<b>C</b>	<b>C</b>
	ii. le client garde le taxi pour le retour	<b>A</b>	<b>B</b>

Aucune indemnité de retour n'est jamais due. (Suppléments au dossier)  
 Le tarif "B" est applicable dans la zone parisienne les dimanches et jours fériés quelle que soit l'heure.

443

- TAXI BANLIEUE -

M<sup>r</sup> LECAT Martial 123 B<sup>ld</sup> des Ambassadeurs  
 95220 HERBLAY Tel: 39-78-86-06  
 N° carte prof: 726 Imat vehicule: 4272-YN-95

Reçu la somme de : 48<sup>r</sup> TTC Date : 19/03/87

Lieu de départ : HERBLAY Lieu d'arrivée : CONFLANS

Heure de départ : ----- Heure d'arrivée : -----

TARIFS :

Prise en charge :	7,00	Frs
<u>Tarif A</u> : le jour avec retour en charge:	2,39/Km	
<u>Tarif B</u> : la nuit avec retour en charge:	3,58/Km	
	de 20h à 8h et Dimanche et J/Féries	
<u>Tarif C</u> : le jour retour à vide	4,78/Km	
<u>Tarif D</u> : la nuit retour à vide	7,16/Km	
	de 20h à 8h et Dimanche et J/Féries	
<u>Heure d'attente</u>	62,50	Frs

Supplements :

Quatrième personne adulte	5,00	Frs
Bagages de +5 Kg (1 <sup>er</sup> gratuit)	1,20	Frs
(0,50 x 0,30)		
Colis encombrants	6,20	Frs

Parkings et péages à la charge du client