

# Transport traditionnel et innovation technique

*L'exemple du taxi en France*

*Philippe Laneyrie, Jacques Roux*

DANS quelques rares villes — Zurich, Stockholm, Göteborg, Malmö, Ottawa... — on rencontre, et on rencontrera sans doute bientôt à Berlin et à Paris, des taxis équipés d'un terminal relié à un ordinateur central qui attribue la course demandée par le client au véhicule disponible le plus proche. Mais le « modernisme » de ce système de répartition des courses par ordinateur ne doit pas faire illusion. Sauf dans des conditions sociologiques, économiques et d'environnement assez particulières pour être qualifiées d'exceptionnelles, il n'est pas et ne sera pas de sitôt la panacée ayant vocation à transformer radicalement le mode de transport individuel des personnes à titre onéreux que les Romains appelaient déjà *Meritoria Vehicula* (Suétone) et qui fut retrouvé en France vers 1615 par Nicolas Sauvage, facteur du maître des coches d'Amiens, lequel installa à Paris, à l'hôtel Saint-Fiacre, rue Saint-Martin, la première exploitation de véhicules de louage qui devaient porter le nom du siège de l'entreprise plus de trois cents ans<sup>1</sup>.

Mais pourquoi, dira-t-on, poser d'emblée ce sombre pronostic ? Une première réponse — de nature tout à fait factuelle — est apportée par la tonalité générale des articles de presse relatifs au taxi qui, en période récente, ne cessent de produire de multiples variations sur le thème : « les taxis, ça ne marche pas<sup>2</sup> ! », alors même qu'une « révolution technique » les a directement concernés depuis le début des années 70 : la banalisation du système radiotéléphonique. Est-ce à dire que les chauffeurs de taxi, quels que soient leur statut ou leur ancienneté, sont obtus, bornés, primaires, inaccessibles à toute rentabilisation de l'innovation technique et fermés à la notion de service au public ? On s'en doute, ce n'est pas si simple. Pour tenter d'explicitier ce qui apparaît de prime abord comme une inadéquation entre la modernisation de l'outil de travail et l'amélioration de la qualité de l'offre, il faut faire appel à l'histoire de la corporation, analyser les structures de la profession et évoquer la réalité du métier de conduc-

teur de taxi. Examinons successivement ces trois points.

## I. LE TAXI ET SES SPÉCIFICITÉS

### *Bref historique de la profession*

Du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'histoire du fiacre est marquée par la constitution successive de monopoles combattus âprement par la concurrence, puis la mise en place par étapes d'une tutelle réglementaire de plus en plus étroite de la part des pouvoirs publics. Elle est marquée aussi par l'établissement d'un certain type de rapports, souvent conflictuels, entre la profession et la clientèle. Métier fatigant, mal payé, dépourvu de salaire garanti, ouvert sans véritable contrôle à toutes sortes de gens peu recommandables, il est aussi menacé par l'insécurité. Divers textes du XVIII<sup>e</sup> siècle tendent à prouver que le public craignait les excès de toutes sortes dont certains cochers se rendaient coupables, se livrant au jeu ou à la boisson pendant les heures de service, agressant parfois les voyageurs (surtout les femmes seules), préférant le salut des chevaux à celui des hommes ; dans l'autre sens, il est vrai, il n'était pas rare que des cochers fussent agressés et lardés à coup de rapière par des voyageurs mécontents ou par des coupe-jarrets de toute espèce.

Cette situation ne s'améliore guère au XIX<sup>e</sup> siècle, malgré l'instauration du monopole de la Compagnie impériale des voitures à Paris qui permet un meilleur contrôle des véhicules et des conducteurs et une augmentation du nombre des fiacres<sup>3</sup>. Mais ce monopole est supprimé en 1866, et bien que la clientèle se fasse plus nombreuse (14 millions de courses en 1880) et les stationnements autorisés plus denses (296 en 1893), les cochers sont de moins en moins contrôlés, fixant eux-mêmes leurs prix, choisissant leurs clients et les courses les plus rémunératrices, et profitant même des bonnes occasions (comme la tenue de l'Exposition universelle de 1889) pour majorer de façon excessive

leurs tarifs. Il en résulte qu'en 1890 un arrêté préfectoral rendit obligatoire un tarif kilométrique contrôlé par compteurs (ultérieurement appelés *taximètres*, d'où l'origine du mot « taxi »).

En 1899 apparaissent les premières automobiles de louage à Paris, alors même que les premières réglementations préfectorales (pour la capitale) ou municipales (en province) ont été édictées depuis les années 1870-1880, et qu'en face les conducteurs ont commencé à s'organiser : la Chambre syndicale des cochers s'est constituée en 1892 et elle est représentée au congrès constitutif de la CGT en 1895. Le développement de l'automobile dans les premières années du XX<sup>e</sup> siècle s'est effectué en bonne partie dans le domaine des voitures de louage : en 1911, on compte plus de 6 000 chauffeurs de taxi à Paris alors que le parc automobile total n'excède pas 20 000 véhicules en Région parisienne.

Dès 1905, des financiers constituent des compagnies ayant pour but d'exploiter ce nouveau moyen de transport. Certaines compagnies de fiacres, dont la G7, créée en 1902, acquièrent des taxis ; d'autres sociétés se constituent, avec les moyens financiers de banques ou de firmes automobiles. L'irruption rapide de l'auto dans l'univers des véhicules de louage a pour effet majeur de favoriser la dépendance des conducteurs par rapport au capitalisme industriel et financier (constructeurs automobiles, fournisseurs de carburant, détenteurs de l'infrastructure de réparation et d'entretien des véhicules...) beaucoup plus fortement qu'au temps des véhicules hippomobiles. La maîtrise du conducteur sur son outil de travail étant devenue aléatoire, il en résulte, du moins jusqu'en 1914, un phénomène de concentration rapide dans la sphère du taxi qui aboutit à la constitution d'un consortium d'intérêts communs regroupant toutes les grandes compagnies parisiennes, et à la prolétarianisation accrue des conducteurs : d'où, en réponse, le développement rapide du syndicalisme au sein de ces derniers, notamment sous la forme CGT. Une grande grève éclate d'ailleurs en 1911<sup>4</sup> et dure 144 jours, à propos d'un problème de pourcentage conservé par les conducteurs sur la recette inscrite au compteur, et surtout parce que le patronat voulait faire triompher la thèse selon laquelle les chauffeurs n'étaient pas des salariés — afin d'éviter les inconvénients des lois sociales et de la loi des retraites ouvrières qui venaient d'être votées. Le 18 avril 1912, la grève s'achève par la défaite des conducteurs.

L'entre-deux-guerres voit se multiplier le nombre des taxis parisiens : de 21 000 en 1921, chiffre déjà considérable, ce nombre s'accroît encore par l'arrivée sur le marché de 9 000 artisans au cours des années 20 (c'est en 1929 que se crée le Syndicat des artisans du taxi), dont bon nombre de ces fameux Russes blancs qui constituent un groupe de réfugiés politiques dont la condition est tout à fait misérable. La crise économique des années 30 ne fait qu'aggraver la situation : en 1932, on compte près de 30 000 taxis à Paris, plus de deux fois plus qu'en 1896, alors même que la clientèle continue de se raréfier en raison même de la crise. Vers la fin de la décennie, ce nombre se réduit pour se limiter à 13 000 taxis environ, de nombreux artisans et même des loueurs ayant fait faillite. La G7 elle-même, en difficulté au début des années 30, est temporairement reprise par Renault.

En 1936 intervient un événement politique qui va avoir de grandes conséquences sur l'avenir du taxi : la victoire du Front populaire aux élections d'avril-mai. Le 24 juin 1936, après des années de lutte, les syndicats de conducteurs et notamment le Syndicat CGT des cochers-chauffeurs obtiennent la signature d'une convention collective employeurs-salariés portant sur les salaires (un petit fixe plus 25 % de la recette inscrite au compteur) et la réglementation de la durée du travail et du nombre des voi-

tures en circulation. Le 3 décembre 1938, le décret d'application de la loi de 1937 fixe à 14 000 le nombre maximum des taxis parisiens, à 10 heures la journée de travail des conducteurs salariés, et crée une commission paritaire patronat-syndicats chargée d'examiner les demandes et les transmissions des autorisations de taxi. L'essentiel de ces dispositions est toujours en vigueur à l'époque actuelle.

Ainsi, après plus de 70 années au cours desquelles la liberté du commerce avait été la seule « loi » régissant la voiture de louage — le monopole ayant été aboli en 1866 — les pouvoirs publics décident enfin de réguler une profession dominée durant de longues années par une certaine anarchie, mais aussi, à travers les luttes contre le patronat, à travers la concurrence entre « salariés » des entreprises et petits propriétaires-artisans du taxi, à travers les bouleversements dus à la crise économique, par le renforcement d'un certain corporatisme très influencé, semble-t-il, tantôt par les tendances anarcho-syndicalistes de la CGTSR de Pierre Besnard, tantôt par la tendance procommuniste de la CGTU.

Pendant l'Occupation, les taxis disparaissent presque totalement des rues de Paris ; mais dès la Libération, les autorités recommencent à distribuer des autorisations par tranches de 100, voire de 500, au prorata des autorisations détenues par les loueurs d'une part, par les artisans d'autre part, en 1939. A Paris, dès 1949, 10 000 taxis sont en circulation ; ce nombre passe à 11 000 en 1950, à 12 500 en 1954, puis à 13 500 en 1962 (dont 250 réservés aux rapatriés d'Algérie). En 1967 enfin a lieu un dernier déblocage de 800 autorisations, réputées intransmissibles, portant à 14 300 le nombre des taxis parisiens — inchangé depuis cette date.

La période qui s'étend de la fin des années 40 au début des années 60 peut être considérée, dans une certaine mesure, comme l'âge d'or pour le taxi parisien et notamment pour les grandes compagnies (la G7, la Générale Auto Transport ou GAT, la compagnie Catherine). En effet, les conditions de circulation sont encore favorables, le nombre quotidien de courses atteint 25, voire 30 par véhicule : la clientèle ne manque pas. Les taxis rouge et noir de la G7 notamment représentent un parc de plus de 2 000 véhicules. La densité des taxis parisiens est telle que l'équilibre entre l'offre et la demande paraît provisoirement atteint. En 1956, la compagnie Catherine crée le premier central radiotéléphonique de France, permettant ainsi à la clientèle d'appeler ou de réserver un taxi par téléphone au siège de la société.

Mais ces conditions vont se dégrader rapidement à partir des années 60, et cela à plusieurs niveaux. D'une part, la popularisation de la voiture particulière a pour double effet d'aggraver les conditions de circulation, réduisant ainsi la vitesse commerciale des taxis et le nombre de courses quotidiennes, et de raréfier une clientèle qui se motorise de plus en plus largement. D'autre part, les tarifs n'augmentent pas assez vite pour compenser la baisse des chiffres d'affaires<sup>5</sup>. Enfin, pour les loueurs, le coût des immobilisations et des investissements s'accroît. C'est alors que l'on assiste à un phénomène nouveau : les capitaux se détournent peu à peu du taxi pour se placer en des lieux de meilleure rentabilité, l'immobilier par exemple, et les compagnies cherchent à se débarrasser des autorisations qu'elles détiennent en les revendant à leurs conducteurs<sup>6</sup>. Aussi la proportion des petits propriétaires-artisans, ne possédant qu'une seule autorisation, est-elle passée de 54 % à près de 65 % à la fin des années 70. En province, seules quelques grandes villes comme Lyon, Bordeaux, Lille possèdent encore des loueurs. Sur les quelque 34 000 taxis autorisés que compte actuellement la France, il n'en reste que 6 000 environ à n'être pas conduits par leurs propriétaires, dont 5 200 à Paris.

Un autre phénomène marque les années 70 : il s'agit du développement du système des radio-taxis. Relativement faible à Paris, où les taxis équipés d'un radiotéléphone relié à un central n'ont jamais représenté qu'un peu plus de 20 % du parc (pour des raisons sur lesquelles il faudra revenir), ce développement a, par contre, été foudroyant en province, où la quasi-totalité des taxis – sauf dans quelques grandes villes – sont désormais munis de ce système de communication. Il est toutefois à noter que cette innovation technique n'a été que rarement l'effet d'une volonté de modernisation de la part des professionnels du taxi. Elle n'a été, le plus souvent, qu'une réplique quasi obligée à la vive concurrence exercée par les entreprises de *voitures de remise*.

Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, les voitures de louage sont divisées en deux catégories principales : les voitures de place, qui peuvent stationner et charger la clientèle sur la voie publique, et les voitures de remise, qui doivent faire l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise. Depuis des siècles également, d'innombrables conflits ont eu lieu entre les exploitants de l'un et de l'autre de ces modes d'exploitation des voitures de louage. Mais ces conflits ont revêtu une nouvelle acuité dans les grandes villes de province (les voitures de petite remise n'existent pas à Paris) depuis que le radiotéléphone a été massivement adopté par les exploitants de véhicules de remise qui ont trouvé, dans l'innovation technique, le moyen de concurrencer parfois victorieusement les taxis, contraignant ainsi ceux-ci à s'équiper à leur tour du système radiotéléphonique. L'absence des véhicules de remise à Paris (du fait d'une lointaine interdiction) a contribué partiellement à la faiblesse de l'équipement du parc en appareillage radiotéléphonique.

Pour en terminer avec cette rapide récapitulation de l'histoire du taxi, il faut noter que l'évolution récente est marquée, dans toute la France, par un ralentissement sensible de l'activité du taxi (baisse du nombre quotidien des courses, en raison d'une forte diminution de la clientèle non captive et notamment de la clientèle issue des couches modestes et moyennes de la population) et, en Région parisienne, par la floraison de petites entreprises détenant quelques dizaines d'autorisations rachetées soit aux grandes compagnies, soit à des artisans retraités ou en faillite. D'autre part, la compagnie G7 est sur le point de lancer dans Paris des taxis équipés de terminaux embarqués reliés à un ordinateur central, ce système, sur lequel nous reviendrons, étant destiné à terme à remplacer l'actuel système de dévolution des courses par radio, générateur entre autres de concurrence sauvage entre radio-taxis et d'accroissement de la pénibilité du métier par rapport aux taxis « ordinaires » (dépourvus de l'équipement radiotéléphonique), celle-ci étant mal compensée par une croissance aléatoire des revenus du conducteur.

### *Structure de la profession*

Sous bien des aspects, le passé multiséculaire de la voiture de louage pèse lourdement sur les structures professionnelles, corporatives, syndicales du taxi, sur les statuts des conducteurs et sur la réglementation du métier. On peut citer ici quelques exemples significatifs. En plus de trois siècles et demi, l'activité de transport individuel des personnes à titre onéreux n'a connu que deux véritables ruptures susceptibles de bouleverser les conditions d'exploitation de l'outil de travail : la première vers 1900, avec le remplacement rapide du véhicule hippomobile (le fiacre) par le véhicule automobile ; la seconde à la charnière des années 60-70, avec la généralisation – surtout en province – des radio-taxis. La compagnie parisienne G7, fleuron et symbole de l'activité du taxi, a été créée en 1902 et jusqu'aux années 70, elle s'est bien gardée d'investir dans l'innovation technique, se contentant de perfectionner quelque peu les équipements embar-

qués<sup>7</sup>. Le cadre réglementaire n'a été vraiment modifié en profondeur qu'une seule fois, à l'époque du Front populaire, avec la suppression de la liberté de marque et l'esquisse d'une protection sociale du corps des conducteurs. Les évolutions significatives (déclin des grandes compagnies, extension concomitante de l'artisanat individuel, syndicalisation de la profession, modes de rapports à la clientèle, nature et composition de celle-ci...) ne se sont produites qu'imperceptiblement, au sens étymologique de l'adverbe, permettant ainsi aux professionnels du taxi de trouver pour une bonne part leur identité collective dans un recours plus ou moins conscient à une tradition quasi séculaire. Ce n'est pas par hasard en effet que, jusqu'à une période très récente, l'un des principaux syndicats de conducteurs de taxis s'intitulait « Syndicat des cochers et chauffeurs de voitures de place » !

Depuis la fin des années 20, les conducteurs se divisent en *artisans* et en « *locataires* », non titulaires d'autorisation (NTA) travaillant pour le compte de compagnies ou de loueurs. Ces NTA ont eux-mêmes différents statuts ; la convention collective de 1936 avait imposé la rémunération « au pourcentage », assurant au conducteur un petit revenu fixe quotidien plus 25 % de la recette inscrite au compteur. Cette forme de rémunération, qui impliquait le retour au garage de la société à la fin de chaque journée de travail (de 10 heures maximum pour les NTA), est peu à peu tombée en désuétude. Elle a largement été remplacée par une rémunération forfaitaire, correspondant à l'origine à une somme payée tous les dix jours par le conducteur à son employeur, somme représentant 75 % de la moyenne des recettes réalisées pendant la même période par les conducteurs qui travaillent au pourcentage ; moyennant quoi le conducteur conserve la totalité de la recette et n'a plus à ramener son véhicule au garage qu'à la fin de chaque période de dix jours. Cette forme de travail, qui s'est généralisée dans les années 70, 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 chauffeurs, elle induit une plus grande disponibilité du véhicule (notamment pour leur usage personnel), mais aussi une transformation des relations employeur-employé qui s'écartent de plus en plus du salariat : il en résulte en particulier que les NTA travaillant au forfait n'ont que le statut juridique de « locataires de choses », ce qui a posé problème au niveau de leur couverture sociale. Toutefois, les organismes de protection sociale ont accepté d'assimiler les « forfaitaires » à des salariés.

Pour des raisons historiques, il existe une autre catégorie de conducteurs NTA (du moins à Paris) : les chauffeurs-actionnaires. Jusqu'en 1973, un arrêté du 28 août 1954 interdisait le transfert d'autorisations de catégories à catégories (il existe en effet trois catégories d'autorisations : à Paris, la catégorie A concerne les artisans titulaires d'une seule autorisation ; la catégorie B, les loueurs possédant de 6 à 199 autorisations ; la catégorie C, les sociétés possédant 200 autorisations ou davantage. En province, la catégorie A est la même qu'à Paris, mais les catégories B et C correspondent respectivement aux loueurs possédant de 2 à 6, et plus de 6 autorisations). Il était donc très difficile aux sociétés qui voulaient se reconverter de se débarrasser de leurs autorisations, puisqu'il leur fallait trouver d'hypothétiques et improbables acquéreurs de 200 autorisations au moins. Pour tourner la difficulté, deux importantes compagnies parisiennes, la compagnie Catherine et la GAT, ont trouvé un système consistant à vendre le parc de taxis tout en conservant l'autorisation administrative (quasiment dépourvue de valeur vénale parce que invendable), la carte grise et l'infrastructure d'entretien et de gestion de matériel. Le chauffeur devait acheter à la société une action d'une valeur nominale assez faible, plus un « droit au travail » plus élevé cor-

respondant à un droit d'utilisation permanente de la voiture de la société. Toutefois, le conducteur restait juridiquement salarié de l'entreprise ; il bénéficiait de son infrastructure (services administratifs et d'entretien, radiotéléphone, etc.) ; il devait payer les charges sociales et fiscales, le carburant et l'entretien du véhicule. Moyennant quoi, il pouvait conserver la totalité de la recette.

Dans le cas de la compagnie Catherine, appelée ultérieurement BARCO-TAXICOP, en 1973 l'ancienne direction a été évacuée et remplacée par une nouvelle direction issue « de la base », et en 1975, les sociétés par actions se sont transformées en SCOP. Les bénéfices éventuels des sociétés, au lieu de tomber dans l'escarcelle d'un patronat, sont ainsi répartis intégralement — en principe — entre les salariés-actionnaires, qui sont coresponsables de la gestion de l'entreprise.

Le décloisonnement des autorisations, intervenu en 1973, a rendu sans objet le développement de cette formule, en redonnant aux autorisations de la catégorie C une valeur vénale, puisqu'elles pouvaient désormais être revendues à la pièce à tout acquéreur potentiel (artisan ou petit loueur par exemple).

Pour ce qui concerne les artisans, par définition travailleurs indépendants titulaires d'une seule autorisation qu'ils exploitent eux-mêmes et qui — rappelons-le — représentent plus de 60 % des conducteurs de taxis parisiens et plus de 80 % de la profession sur l'ensemble de la France — ils peuvent en fait se diviser en trois grandes catégories statutaires. D'une part, les artisans véritablement indépendants, exerçant individuellement leur métier avec un véhicule non équipé de récepteur radiotéléphonique. D'autre part, les artisans radio-taxis reliés à un central appartenant à une société, qui sont soumis en fait à des contraintes parfois très strictes de la part de ladite société, entraînant contrôles et même sanctions. Enfin, les artisans qui se sont regroupés en coopérative ou en GIE pour l'acquisition et la gestion d'un central radio, généralement à l'initiative de l'un d'entre eux, « leader » naturel appelé à devenir le patron d'une entreprise de type nouveau, ou à se comporter comme tel, imposant une discipline plus ou moins stricte aux adhérents, décidant des investissements, des règles de recrutement, assurant la gestion financière et administrative, prenant en charge le dialogue et parfois la négociation avec les instances de tutelle, etc.

Quant aux *instances syndicales représentatives*, il est d'abord à noter qu'à l'exception du très ancien *Syndicat CGT des « cochers et chauffeurs de voitures de place »*, aucune centrale syndicale d'audience nationale n'est représentée dans l'univers du taxi autrement que de façon marginale. La CGT elle-même, malgré l'existence d'une mutuelle corporative d'assurances qu'elle a créée spécialement pour les chauffeurs de taxi en 1930 (la Fraternelle Automobile, rebaptisée Fraternelle Assurances en 1976), n'exerce une réelle influence que sur un nombre relativement restreint de NTA et d'artisans parisiens.

Les deux autres syndicats de conducteurs sont de nature corporatiste : il s'agit d'abord de la *Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT)*, puissante à Paris et dans certaines villes de province, qui revendique 12 000 adhérents mais manque d'un véritable ciment unificateur, qu'il soit idéologique ou qu'il découle d'une analyse approfondie de la nature du service-taxi et des conditions d'exercice du métier. La FNAT n'a guère de doctrine ; elle se contente de lutter pour l'élévation des tarifs et l'abaissement des charges, et d'attirer des adhérents en leur offrant des services d'infrastructure (ateliers de réparation, garages spécialisés, etc.), administratifs (aide à la confection des dossiers, conseils de gestion...) et éventuellement juridiques (en cas de conflit avec les instances de tutelle).

Cette absence d'énergie centripète de la FNAT, la relative

autonomie de ses sections de province, qui se sentent parfois délaissées ou incomprises par sa direction parisienne, ont favorisé l'éclosion d'une instance syndicale fédérative beaucoup plus récente (1978), la *Fédération française des taxis de province (FFTP)*, dont le siège est à Lyon, et qui ne se différencie de la FNAT que par l'accent mis sur les problèmes provinciaux (comme son nom l'indique), y compris ceux des taxis de petites villes ou de campagne actuellement très menacés par l'irruption des VSL (véhicules sanitaires légers, pour le transport des malades assis). Ses structures sont moins centralisées et, semble-t-il, moins « autoritaires » que celles de la FNAT ; elle est actuellement représentée dans vingt-cinq départements mais son audience augmente chaque année.

Cela dit, bon nombre d'artisans et même de conducteurs NTA restent inorganisés ou n'adhèrent à un syndicat qu'en raison des services qu'il propose, le considérant non comme une véritable instance syndicale mais comme une sorte d'organisation mutualiste. Le cas n'est pas rare dans le monde de l'artisanat ; il est plus révélateur d'une évolution considérable si l'on songe que le Syndicat CGT des taxis (né en 1884 avec le « Comité de la Bastille » et cocréateur de la CGT en 1895) et la Fédération des artisans du taxi (créée en 1930) ont un long et lourd passé de luttes sociales, parfois violentes, qui ont du reste laissé des traces durables dans la mémoire collective de la profession et ont contribué à forger son unité corporative. Mais au cours de l'histoire du taxi, plusieurs éléments dissociateurs sont venus saper cette unité, notamment l'extension de l'artisanat, l'introduction du travail au forfait pour les NTA, la pulvérisation des entreprises à structure capitaliste, l'irruption du système radiotéléphonique (violemment combattu à l'origine par le Syndicat CGT des cochers-chauffeurs, au nom de l'unité corporative de la profession qu'il jugeait à juste titre mise en question par l'innovation technique), enfin l'émergence de formes de groupement nouvelles — induites par l'extension des radio-taxis — telles que les GIE ou les coopératives artisanales.

Résumons-nous. Il existe trois formes principales d'entreprises de taxis : les sociétés à structure capitaliste de type G7 ; les petites entreprises de même structure, qui emploient des conducteurs non titulaires d'autorisations ; les entreprises artisanales de taille diverse, ayant la forme juridique d'un groupement d'intérêt économique ou d'une coopérative. Les conducteurs non titulaires d'autorisations se divisent entre « actionnaires », travailleurs au pourcentage et travailleurs au forfait. Les artisans peuvent être « traditionnels » (indépendants sans radio), abonnés à une société de radio-taxis, ou regroupés autour de la gestion d'un central radiotéléphonique. Si l'on ajoute à cela les inévitables particularismes locaux, les différences dans l'exercice du métier entre Paris, les grandes villes, les villes moyennes et les petits centres locaux, les différences de qualification<sup>8</sup>, enfin les différences de génération entre ceux qui sont encore marqués par l'histoire et le passé et ceux qui « débarquent » dans le métier sans y avoir de racines, on conviendra que la dimension corporative du taxi, avec ses implications au niveau de la tradition commune, de la compétence collective, de la solidarité, ne soit guère maintenue que par les aspects pérennes du métier de chauffeur de taxi, métier qu'il nous faut maintenant décrire dans sa réalité concrète.

#### *Le métier de chauffeur de taxi*

Comment devient-on chauffeur de taxi ? Il faut d'abord obtenir un permis spécial, plus ou moins difficile selon les situations locales, qui comporte depuis peu une épreuve écrite de français (dictée) éliminatoire. Cette mesure a été prise en principe pour faire « remonter » quelque peu le niveau culturel de la profession<sup>9</sup>, dans la pratique pour éliminer un plus grand nombre de

candidats immigrés, très nombreux notamment parmi les NTA en Région parisienne et dans les grandes villes. L'obtention du permis est subordonnée à la réussite d'épreuves théoriques et pratiques (connaître les rues de la ville où l'on doit exercer, connaître un certain nombre d'itinéraires évitant les sens interdits, connaître la réglementation en vigueur, et bien entendu savoir conduire rapidement et en toute sécurité).

Dans la plupart des cas, là où existent des entreprises, le chauffeur de taxi néophyte commence par exercer sa profession dans le cadre d'une société avec le statut de non-titulaire<sup>10</sup>. L'obtention du statut d'artisan est subordonnée soit à la délivrance directe par l'autorité de tutelle (mais cela peut prendre de nombreuses années), soit à l'acquisition de cette autorisation. A Paris, les artisans actuellement en fonction ont attendu en moyenne cinq ans pour obtenir leur autorisation, mais cette moyenne recouvre des délais extrêmement variables.

Ceci étant posé, la notion de métier de chauffeur de taxi recouvre des réalités très différentes qui ne sont pas seulement liées à l'expérience ou à l'environnement, mais aussi à l'irruption des techniques nouvelles. Le taxi « ordinaire », classique pourrait-on dire, se contente de mettre en station un véhicule avec chauffeur à la disposition de la clientèle, ou parfois d'attraper celle-ci « au vol » dans la rue soit au retour d'une course, soit en « maraudant » à faible allure. Il s'agit là d'une offre passive, en quelque sorte, qui implique que le client doive, sauf cas particuliers (terminaux de transports à longue distance, sorties d'hôpitaux, sorties de spectacles...), se déranger pour aller chercher lui-même le taxi dont il a besoin. Or, le principal intérêt de ce mode de déplacement réside dans un porte-à-porte effectué dans de bonnes conditions de rapidité et de confort. La révolution du radio-taxi, elle-même consécutive à l'extension de l'équipement des ménages en téléphone, répond à ce besoin<sup>11</sup>.

Mais le métier de conducteur de radio-taxi est lui-même fort différent de celui de chauffeur de taxi classique. D'abord parce qu'il modifie le statut du conducteur, du moins lorsqu'il s'agit d'un artisan : celui-ci se trouve placé dans des conditions de sujétion, soit par rapport à la compagnie détentrice du central qui distribue les demandes de courses, soit parce que, appartenant à un GIE ou à une coopérative artisanale, il doit se conformer aux règles (de gestion, de répartition des courses...) qu'il a acceptées en entrant dans ce groupement. D'autre part, les conditions d'exercice du métier ne sont plus les mêmes : le conducteur doit être constamment attentif aux appels égrenés en continu par le standard auquel il est relié ; il doit aussi tenir compte d'une concurrence (parfois qualifiée de « sauvage ») de la part de ses collègues, soit que ceux-ci soient plus prompts que lui à répondre aux appels du standard, soit que l'un d'entre eux, bien que n'ayant pas répondu à une demande de course, trouve le moyen de se présenter le premier sur le lieu de l'appel et de lui « voler » ainsi la course, bien que le standard la lui ait attribuée. L'enquête précitée, effectuée avec l'aide technique des services de la préfecture de police auprès des artisans du taxi parisien, montre qu'à de rares exceptions près, les conducteurs de radio-taxis se plaignent tantôt de la pénibilité du métier (tension, énervement, bruit...), tantôt du standard du central (personnel incompetent, « magouilles », etc.), tantôt d'une rentabilité insuffisante de l'équipement, ou de ces trois inconvénients à la fois, et vont même parfois jusqu'à qualifier d'« esclavage » le métier qu'il exercent. Dans une profession où les individualistes épris de liberté, celle-ci fût-elle factice, sont légion, cela explique sans doute pourquoi le nombre des artisans parisiens qui, après avoir été plus ou moins longtemps « radio-taxis », ont abandonné ce type d'équipement pour en revenir au taxi « classique », repré-

sente au moins 40 % de l'ensemble des artisans taxis « non radio ».

En revanche, un petit nombre de « spécialistes » qui ont parfaitement assimilé le mode d'emploi du système radiotéléphonique (y compris au niveau de leurs relations avec le standard...), ainsi que les habitués du service de nuit, ont trouvé dans la technique du radio-taxi un élément important de rentabilisation de l'outil de travail, sans compter l'aspect sécuritaire de l'équipement qui, bien que jugé insuffisant, n'est nié par personne<sup>12</sup>.

Il convient également de remarquer que les problèmes s'estompent et que la rentabilisation de l'équipement radiotéléphonique augmente lorsque la densité des taxis — c'est-à-dire le nombre de taxis par rapport à la population à desservir — diminue. Or Paris, avec ses 14 300 autorisations de taxis, n'est pas seulement le lieu où sont concentrés plus de 40 % de taxis français : c'est aussi l'agglomération où la densité des taxis est la plus forte, cette densité diminuant très généralement avec la taille de l'agglomération<sup>13</sup>.

Alors qu'à Paris, sauf aux heures de pointe, l'offre a tendance à excéder la demande, le rapport s'inverse en province, où il était même très favorable avant la crise économique actuelle là où la qualité de l'offre entraînait une réaction positive d'une très large fraction de la clientèle<sup>14</sup>.

Sur un dernier point, le métier de radio-taxi diffère notablement de celui exercé par un chauffeur de taxi « classique » : celui du type de relations avec la clientèle. Le dialogue conducteur-client, qu'apprécie beaucoup la clientèle féminine en particulier, est plus aisé lorsque le chauffeur n'a pas à prêter l'oreille aux appels du central radio. Certains conducteurs qui aiment discuter avec leur clientèle ont refusé l'innovation technique pour cette même raison. Toutefois, d'autres chauffeurs de taxi, à l'inverse, conservent le système radiotéléphonique non pas pour des raisons de rentabilité économique, mais parce que ce système leur permet, grâce à l'écoute des appels et des réponses sur le réseau, de rompre le sentiment d'isolement que beaucoup développent lorsqu'ils se trouvent enfermés seuls (ou avec un client peu communicatif) dans leur taxi.

## II. INNOVATION TECHNIQUE ET ÉVOLUTION DU MÉTIER

Sans doute est-il utile, après avoir donné — comme nous l'avons fait jusqu'ici — quelques indications permettant de se faire une idée des conditions historiques et structurelles de l'exercice du métier, d'analyser un peu moins succinctement les conditions de pénétration dans la profession de l'innovation technique ainsi que ses effets sur l'évolution présente et prévisible de l'activité du taxi.

### *L'évolution des techniques de répartition des courses*

Une flotte de taxis en maraude constitue une solution empirique à la régulation entre un système aléatoire de demandes de courses et l'état, à un moment donné, de la disposition dans l'espace des taxis disponibles. La résultante des conduites individuelles des chauffeurs, se portant de manière statistique vers les zones et les heures de demande prévisible, conduit à un certain ajustement de l'offre à la demande. Le système des stations apporte un premier élément de rationalisation dans le mode de répartition des courses en concentrant en un point donné d'une rue, de manière clairement identifiable, un ou plusieurs taxis disponibles. Lorsqu'elles sont dotées d'une borne d'appel, ces stations deviennent plus largement un point de collecte pour des demandes de courses émanant de clients situés dans une zone

environnant la station. En apportant un élément de fixité dans la mobilité des taxis libres, le système de la station permet de réduire relativement l'aléatoire de l'adéquation entre la demande de courses et l'offre du service-taxi<sup>15</sup>.

En associant le téléphone (pour les demandes de courses faites au central) et le radiotéléphone (pour les échanges entre le central et les chauffeurs), le radio-taxi représente une autre organisation technique de la répartition des courses. L'ensemble des appels-clients converge vers un central disposant d'un numéro d'appel public, indépendamment de la localisation de l'adresse de départ de la course, tandis que la liaison radiotéléphonique entre le central et les mobiles permet, tout en conservant en l'état la mobilité aléatoire de la géographie du parc des taxis, d'attribuer à un chauffeur disponible (ou en passe de l'être) la course demandée<sup>16</sup>. L'enregistrement des appels par le central a permis d'élargir le service de radio-taxi à de nouveaux types de clientèle (entreprises ou institutions) servis en priorité, ou de permettre d'autres modes d'utilisation (réservations, abonnements), mais parfois au détriment de la clientèle « banale ». En outre, les radio-taxis, qui restent libres de répondre ou non aux appels diffusés par le central, ont tendance (à Paris) à privilégier les appels-clients émanant des quartiers centraux de la capitale ou des quartiers d'affaires, voire du XVI<sup>e</sup> arrondissement, réputés fournir des courses plus « intéressantes », par rapport à ceux qui proviennent de quartiers périphériques ou de la banlieue.

Initialement, à Paris comme en province, le radio-taxi est exploité sur un mode artisanal, avec un investissement technique réduit suffisant pour répondre à un nombre limité d'appels quotidiens. Puis, plusieurs améliorations techniques ont eu lieu, visant à accroître l'efficacité et la praticabilité des opérations elles-mêmes. Ainsi, les combinés dans les voitures ont été remplacés par des microphones et des haut-parleurs, permettant une meilleure intégration du système embarqué dans les gestes de la conduite. Au niveau du central, l'augmentation progressive des lignes téléphoniques, donc de la capacité de réception et de traitement des appels, a rendu nécessaire l'adoption d'équipements supplémentaires (autocommutateur de répartition des appels téléphoniques sur les postes libres dans le cas de « gros » centraux) et surtout de méthodes rationalisées d'organisation du travail<sup>17</sup>.

La situation parisienne à l'égard de l'évolution technique dans le radio-taxi est assez particulière. Deux facteurs, en se conjuguant, expliquent la mise en place nécessaire d'une organisation presque « industrielle » dans les centraux : la croissance quantitative du nombre d'appels clients<sup>18</sup>, et la grande concentration des centraux de radio-taxis parisiens. Alors que dans l'agglomération lyonnaise par exemple, pour quelque 650 radio-taxis, le « marché » se partage entre huit organisations différentes de taille petite ou moyenne, à Paris, à la suite de concentrations successives, deux centraux traitent 90 % des demandes. Il est donc logique de voir apparaître, dans les années 70, au sein de ces deux entreprises de radio-taxis, de nouvelles techniques renforçant la productivité de leur équipement et de leur parc d'affiliés, évolution technique adéquate au nombre et au type d'appels auxquels ils doivent répondre.

Mais dans la chaîne informative qui permet de répartir les courses aux conducteurs en fonction de l'adresse du client et de leurs positions, le maillon du dialogue entre le standard et le groupe des conducteurs concernés par une course est vite apparu comme un point de blocage et de saturation. A la suite de la diffusion à la cantonade d'une demande de course (d'une adresse), chaque conducteur « preneur » correspond oralement avec le central en annonçant son numéro et le temps présumé pour se

rendre à l'adresse indiquée. L'opérateur au standard sélectionne, dans la masse des messages reçus, celui des conducteurs qui, en principe, est le mieux placé pour satisfaire la demande au plus vite. Dans les grandes agglomérations, et pour des courses supposées « intéressantes », le système oral d'identification des chauffeurs de taxi devient vite impraticable. Dans le brouhaha des réponses confondues, chacun essayant de se faire reconnaître, l'opérateur perd du temps à effectuer une sélection qui ne désigne pas forcément le chauffeur le mieux placé. Cette situation, caractérisée par une pléthore de l'offre, devient vite intolérable pour le standardiste soumis à une tension nerveuse en continu et pour les chauffeurs qui doivent « suivre » continuellement les adresses annoncées par le standard (nécessité de répondre au plus vite pour devancer les collègues). La possibilité non contrôlable de l'attribution des courses à certains conducteurs connus (peut-être par relations, mais aussi parce que les standardistes connaissent le « profil » de leurs conducteurs, les rapides et les expérimentés et... les autres) renforce le risque pour un conducteur affilié de n'écoper que des courses réputées inintéressantes ou peu rémunératrices et donc de ne pas rentabiliser son investissement radio<sup>19</sup>.

Les nouveaux systèmes installés par les grandes sociétés parisiennes détentrices de centraux radio<sup>20</sup> permettent une *identification automatique* des chauffeurs quand ils appellent le central. Grâce à un démodulateur installé au central et à des modulateurs placés dans les véhicules, le conducteur émet automatiquement son code en appuyant sur le bouton « je prends ». Ce code s'affiche instantanément devant l'opérateur qui peut alors disposer, dans l'ordre des réponses, de cinq numéros maximum correspondant aux chauffeurs acceptant la course. Le dialogue peut s'installer alors sur des bases moins « sauvages » entre l'opérateur et les premiers numéros affichés pour l'attribution de la course au chauffeur le mieux placé. Il est significatif de relever que cette innovation technique permet simultanément d'accroître l'efficacité opérationnelle des centraux et d'améliorer le contenu professionnel de l'exercice du métier de conducteur-radio (diminution de la tension nerveuse, début de « moralisation » dans l'attribution des courses). Ce double aspect de l'innovation technique — productif et professionnel — se retrouve aujourd'hui dans les systèmes en cours d'expérimentation intégrant l'ordinateur.

L'identification automatique des conducteurs laisse en effet subsister beaucoup d'imprécision et d'aléatoire dans l'attribution de la course au conducteur le mieux placé. L'opérateur au central ne dispose pas directement de l'information donnant la position du conducteur qui répond ; ce dernier précise simplement le temps qu'il estime nécessaire pour aller à l'adresse indiquée. Les conducteurs peuvent donc annoncer « 5 minutes » même s'ils sont à 20 mn (d'où attente du client et compteur d'approche important). Cette pratique est assez fréquente pour avoir déterminé la Compagnie COTAX à utiliser des voitures-radio banalisées pour surveiller la véracité des annonces des conducteurs (lesquels, en cas de « fraudes » réitérées de ce type, peuvent être exclus du système radiotéléphonique par les dirigeants de la compagnie). L'organisation gérant le central n'a donc qu'un contrôle partiel sur les conditions de valorisation de l'investissement ; en outre, ce manque de fiabilité, cet inachèvement du contrôle technique sont générateurs de tensions internes dans la profession à cause de la concurrence « sauvage » et de la suspicion généralisée qu'ils entraînent.

C'est notamment pour pallier cet inconvénient que de nouveaux systèmes techniques de répartition des courses sont expérimentés, associant l'ordinateur et le radiotéléphone. Nous désignerons par la suite ces dispositifs par la notion de *système de*

répartition des courses par ordinateur (en abrégé SRCO). Le principe de base est de supprimer l'appel « à la cantonade » grâce auquel le central proposait les courses aux conducteurs, ainsi que le dialogue oral qui s'établissait alors entre le standard et le groupe des premiers conducteurs ayant répondu pour l'attribution de la course. Ce système est remplacé par un autre dans lequel *l'ordinateur du central enregistre en permanence et mémorise les positionnements actuels et futurs annoncés par les conducteurs*, au moyen d'un terminal embarqué et d'une sectorisation de l'agglomération (découpage en zones auxquelles sont attribués des numéros de code). À l'aide de cette « image » continuellement réactualisée de l'état du parc des véhicules disponibles, l'ordinateur auquel est fournie l'adresse d'un client peut proposer automatiquement, sans intervention humaine, une course au conducteur le plus « ancien » dans la zone de l'adresse-client. Ce conducteur reçoit l'information sur son terminal (sur écran ou sur imprimante) et accepte ou refuse la course<sup>21</sup>. La proposition lui est faite à lui seul, d'une manière « discrète », sans qu'il y ait eu compétition entre les conducteurs pour la réponse. L'opérateur au standard reste en ligne avec le client — il envoie grâce à un clavier l'adresse à l'ordinateur — jusqu'à la confirmation qu'un conducteur prend la course.

Avec ce système demeure cependant que seul le conducteur informe de sa position actuelle et future ; le central ignore en effet l'adresse à laquelle un client A désire se rendre et c'est le chauffeur de taxi qui peut seul le renseigner sur ce point, de telle sorte qu'il puisse prévoir l'enchaînement d'une course demandée par un client B à proximité du lieu de dépôt du client A. En outre, le bon fonctionnement du système implique, de la part des chauffeurs, une très bonne connaissance du découpage de la ville en zones ainsi que des codes correspondant à chaque zone. Rien n'empêche *a priori* qu'un conducteur tape un code-zone différent de celui dans lequel il se trouve ou se trouvera à la fin de sa course (par exemple parce qu'il sait qu'il aura une meilleure chance d'avoir une course, ou d'avoir telle course réputée intéressante, dans un autre secteur que celui du lieu d'arrivée de son client). Le seul moyen d'éviter ce problème serait de mettre en place un système de localisation automatique des taxis. Ces systèmes existent (repérages par goniométrie ou par capteurs de distance parcourue et de virage droite/gauche), mais sont actuellement exclus soit pour des raisons techniques (réflexion des ondes sur les immeubles, coupures de relation dans les tunnels), soit pour des raisons de coût. De plus, il n'est pas certain que le plus intéressant soit de connaître l'état du parc à un instant T<sup>22</sup>. En effet, il peut s'avérer plus judicieux d'inscrire dans la mémoire centrale la position *future* du taxi (quand il aura terminé sa course). Quand on sait qu'en moyenne un taxi n'est en charge que pendant 60 % environ de son temps de travail, l'indication de la localisation future représente, dans l'absolu, une potentialité appréciable de gains de productivité d'un parc de radio-taxis par enchaînement de courses successives.

#### *Réflexions sur l'innovation technique dans le taxi*

Nous voudrions, pour conclure ce bref panorama, apporter quelques éléments de réflexion sur les conditions d'apparition des nouvelles techniques informatisées de régulation du taxi, sur les problèmes qu'elles posent à la profession et sur l'évolution du métier qu'elles impliquent.

La naissance des SRCO dans l'organisation du taxi est au carrefour de deux mouvements de nature différente. Le premier tient à *l'évolution des techniques* elles-mêmes. La miniaturisation des ordinateurs (micro-processeurs), la simplification et la souplesse des langages et des logiciels, la diffusion au sein des entreprises et des métiers (y compris chez les artisans) d'une

« culture informatique » sont des éléments qui rendent techniquement et économiquement envisageables des applications nouvelles de l'ordinateur en dehors du domaine largement investi des tâches administratives. Les SRCO dans le taxi ont leur équivalent dans les techniques d'informatisation de la production dans les usines. Leur originalité, c'est d'associer le dialogue entre ordinateurs — entre un ordinateur central et des ordinateurs périphériques — grâce à la mobilisation des techniques de communication : téléphone et radiotéléphone. Ces différentes techniques associées trouvent là un terrain d'application civil et professionnel alors qu'elles ont été jusqu'ici réservées à des sphères spécialisées (armée, police, santé).

L'autre mouvement tient à *l'état de la profession* du taxi. Le contexte est celui d'une dégradation, au mieux d'une stagnation, des conditions économiques de rentabilité du métier. Cette situation peut provoquer, de la part des investisseurs, deux réactions opposées : soit le retrait pur et simple (ce qui s'est passé en partie à Paris dans les années 60-70 et qui a conduit à une « néo-artisanalisation » du métier, puis à l'irruption de nombreux petits loueurs), soit le pari dans un nouvel investissement qui puisse, à terme, permettre un retour à des conditions normales de rentabilité. À Paris, cette éventualité est rendue d'autant plus nécessaire que le radio-taxi (20 % du parc depuis plus de quinze ans) est dans une situation de blocage : la radio, en raison de ses inconvénients (coût, pénibilité, perte de « liberté »), a eu de plus pour effet de détourner des centraux une large proportion de « bons » conducteurs (expérimentés et offrant un service de qualité) au profit de quelques spécialistes radio, des travailleurs de nuit et des nouveaux entrants peu qualifiés. D'une façon générale, à Paris et dans les grandes agglomérations de province, la radio reste *une technique d'appoint* pour la plupart des conducteurs qui s'affilient à un central<sup>23</sup>.

On a vu plus haut qu'au niveau de l'exploitation du radio-taxi, et là aussi les problèmes sont accentués à Paris, le système atteint un seuil qui en fait un système technique « inachevé » et peu fiable ; en outre, les difficultés de circulation dans Paris interviennent comme un facteur supplémentaire de dégradation du service. Aux heures de pointe, les facteurs se conjuguent « contre » la radio : forte demande de courses, faible capacité de réponse des conducteurs affiliés (qui désertent souvent le service à ces heures-là, réputées peu rentables en raison de la lenteur des parcours effectués et de la mauvaise adéquation à cette situation du tarif horokilométrique en vigueur), concurrence directe — de la part des clients et des conducteurs — pour une prise en charge « au vol » ou en station. De plus, la sophistication croissante des systèmes de liaison et de contrôle n'empêche pas le maintien, voire l'accentuation par réaction, des « système D » et des logiques individuelles des conducteurs.

Le deuxième point que nous voudrions aborder ici est *d'ordre économique*. Il est clair que, contrairement à la radio « classique », dans l'état actuel des techniques, des matériels et des savoir-faire, l'investissement dans un SRCO est lourd alors que les modalités de sa valorisation ne sont pas connues ni en extension (augmentation du nombre des chauffeurs affiliés et du volume des courses, amélioration du service, ouverture de nouveaux types de services...), ni dans le temps (rythme de développement des applications d'un SRCO). Cet état de la technique, caractéristique d'une phase d'expérimentation — y compris au niveau de la sociologie du métier — est corrélatif d'une prise de risques. Comme c'est souvent le cas dans des circonstances de ce type, une partie des dépenses d'expérimentation et de recherche sont prises en charge par l'Etat<sup>24</sup>. C'est d'ailleurs dans le sens d'une telle orientation qu'allait un élément de la réflexion de syn-

thèse de la table ronde organisée dans le cadre de la CEMT<sup>25</sup> que nous reproduisons ci-après :

« Plutôt que de subventionner directement les exploitants par des détaxes fiscales sur les carburants ou l'achat des véhicules, il paraît préférable de soutenir financièrement les actions visant à la rationalisation de la profession. Ainsi, les exploitants mériteraient tout particulièrement d'être encouragés dans leurs efforts de modernisation tendant à la mise en œuvre de systèmes élaborés de régulation et de communication qui constituent un élément important à la fois pour la productivité du secteur et la satisfaction de la demande. De même, l'emploi croissant du téléphone par les usagers exige sans doute une intervention financière de l'Etat à ce niveau pour éviter que ne se crée une certaine ségrégation dans la clientèle en fonction de l'accès à ce mode de communication. »

L'analyse économique, même s'il est difficile de la chiffrer, peut dégager différents niveaux d'examen des conditions de rentabilisation d'un SRCO. *A un premier niveau*, si l'on considère que l'affiliation au central informatisé est du même type que celle aux centraux-radio (dont ils ne seraient en définitive qu'une amélioration), les promoteurs de l'investissement peuvent espérer une augmentation du nombre des conducteurs affiliés et une augmentation éventuelle de la taxe d'affiliation ; donc, en définitive, une augmentation des recettes en provenance des conducteurs. Cette première perspective est dépendante du succès technique du SRCO. S'il s'avère que l'affiliation au SRCO permet au conducteur affilié, dans de bonnes conditions d'exercice du métier, d'augmenter le nombre de ses courses-radio et de diminuer les moments où il roule à vide, il consentira sans doute à payer plus cher son affiliation au central doté d'un SRCO. Ce succès peut à son tour encourager de nombreux conducteurs-radio ou non-radio à adhérer au central informatisé, ce qui conduirait à augmenter le parc des taxis adhérents du central<sup>26</sup>.

*Le deuxième niveau* serait d'envisager que le SRCO puisse être à l'origine d'un service du taxi d'un nouveau type, plus élaboré, comportant des avantages supplémentaires, exercé dans des conditions de qualité et de fiabilité différentes de celles du taxi « ordinaire », et que cette différence puisse avoir son prix. Ce serait alors la reconnaissance d'un coût correspondant à la prestation d'un service différent. L'hypothèse retenue serait alors celle d'une reconnaissance à terme d'un service du taxi « à deux vitesses », avec les problèmes tarifaires, réglementaires et à la limite déontologiques que cela poserait aux pouvoirs publics et à la profession. Il est clair cependant qu'une telle éventualité — qui n'est à l'heure actuelle qu'une conjecture sur l'avenir, puisque ne sont pas encore expérimentées en France les potentialités des nouveaux systèmes — peut par ricochet favoriser les conditions de rentabilité des investissements SRCO (augmentation des rentrées pour le conducteur, ce qui peut permettre par ricochet une augmentation des tarifs de location).

*Le troisième niveau d'analyse* se situerait au point de savoir si l'avantage gagné par l'organisation qui, la première, aurait la maîtrise du procédé technique, se traduirait dans les conditions de rentabilité de l'équipement SRCO. En usant de son savoir-faire et de son équipement comme moyen de politique dans la profession, cette organisation peut voir s'ouvrir des opportunités d'action dans la profession du taxi comme dans des activités connexes ou extérieures (diversification vers tous les services liant systèmes d'appels, systèmes de localisation et demande de services). La position de quasi-monopole technique serait alors proche d'une position de quasi-monopole économique : les conditions de rentabilisation des capitaux investis seraient évidemment différentes de celles du radio-taxi actuel.

Ce point « économique » nous conduit directement au troisième plan que nous voudrions aborder dans ces réflexions : celui *des modalités professionnelles ou institutionnelles d'implantation des nouveaux dispositifs informatisés*. Rappelons pour mémoire que les centraux radio, pratiquement dès leur origine, ont été conçus pour être « ouverts » à d'autres chauffeurs (individuellement ou par groupement) que ceux de l'entreprise qui avait initialement pris l'initiative de l'investissement. L'histoire même du radio-taxi à Paris pourrait être écrite, d'un certain point de vue, comme une succession de jeux de regroupement et de séparation entre les diverses formes « organisées » du taxi parisien autour des principaux centraux. Nous avons là un point de jonction entre une histoire technique et une histoire institutionnelle de la profession.

Il est possible que l'histoire des SRCO dans le radio-taxi suive le même chemin. On voit mal en effet comment la taille des investissements en jeu et l'impact — en cas de succès — des nouvelles méthodes sur les chauffeurs pourraient laisser indemne l'organisation même du métier. Le problème n'est sans doute pas de savoir si il y aura ou non des conséquences, mais plutôt de savoir dans quel sens cela va jouer et à quel rythme. Trois hypothèses peuvent être retenues.

Dans le premier cas — la solution *privative* — l'entreprise qui met au point le système informatisé le développe pour elle-même. Au-delà d'une phase d'expérimentation avec un nombre restreint de ses chauffeurs affiliés, elle étend la méthode à l'ensemble de son parc. Si celui-ci s'accroît, c'est plus par l'adhésion (individuelle ou collective) de conducteurs que par le partage de l'investissement entre plusieurs organisations. A l'inverse, si la solution privative maintient un relatif cloisonnement entre les organisations (concurrentes) du taxi, elle peut être indirectement un stimulant pour la diversification vers d'autres services que le taxi, utilisant le même équipement de base. Il n'est pas exclu alors que le SRCO devienne une plate-forme centrale d'association entre des entreprises de services spécifiques et indépendants (taxi, sécurité, santé, alarme...).

Dans la deuxième solution, *coopérative*, plusieurs organisations de taxis ou même de centraux radio se réunissent pour partager l'investissement et la mise en œuvre du SRCO. On peut alors imaginer, à la limite, la mise en place par la profession d'un service technique commun, un numéro d'appel unique pour le central téléphonique et une répartition automatique des courses vers les taxis adhérents, indépendamment de leurs affiliations. A l'opposé de l'état actuel du fonctionnement des centraux radio, cela supposerait une automatisation technique et juridique du SRCO et son fonctionnement en tant qu'« entreprise commune » de la profession du taxi (ou d'une partie de celle-ci). C'est la situation qui s'est développée en Suède.

Dans la troisième hypothèse, dite *d'intégration*, le SRCO devient un levier pour associer dans une même organisation technique l'ensemble des moyens de mobiliser à distance des taxis (centraux téléphoniques, bornes d'appel en station, abonnements). On peut même imaginer qu'un jour un système SRCO ainsi rendu collectif puisse donner corps à une ancienne idée du taxi à Paris, le central unique. Une connexion avec les centraux radio de la police — solution déjà en œuvre en France pour la protection des agences bancaires, et déjà utilisée pour les radio-taxis dans plusieurs villes nord-américaines — pourrait renforcer la sécurité des chauffeurs<sup>27</sup> et secondairement (mais est-ce si secondaire que cela ?) l'efficacité du rôle de surveillance et de contrôle de l'espace urbain que jouent, potentiellement du moins, les flottes de taxi...

Il est évident que les hypothèses 2 et 3 avancées ici à titre de



réflexions ne sont pas sans poser de délicats problèmes de répartition des alliances, des responsabilités et, en dernière analyse, des pouvoirs au sein de la profession du taxi et de son environnement. Cela ne serait pas la première fois que la rationalité fonctionnelle et économique d'une innovation ne coïncide pas avec l'organisation des intérêts en présence.

Nous voudrions clore ces quelques réflexions par une interrogation d'ordre plus général (ou plus théorique) concernant l'évolution du *concept* même du taxi. On a retracé brièvement, dans la première partie de cet article, la longue et lente évolution de la voiture de place — depuis les cochers des siècles précédents jusqu'aux systèmes informatisés que nous voyons naître aujourd'hui — et les étapes de la transformation « interne » du métier. On aboutit aujourd'hui à une situation dans laquelle coexistent — ou sont sur le point de coexister — trois modes de fonctionnement technique de la profession : l'artisanat traditionnel, *toujours majoritaire à Paris*, qui collecte lui-même sa clientèle (station, maraude) ; le radio-taxi « classique » dans lequel des travailleurs indépendants (ou des groupements) louent un service centralisé pour accéder à une clientèle supplémentaire (notamment les clients institutionnels ou abonnés) ; enfin le radio-taxi informatisé dans lequel le service loué supprime totalement la charge de la collecte et du tri des appels — même par l'intermédiaire du radiotéléphone — pour une attribution discrète une course/un chauffeur.

Ce qui est remarquable, c'est de constater qu'à travers ces trois étapes le processus est continu qui tend à « déposséder » le conducteur de sa tâche de recherche de clientèle. Entre le mode « maraude », où cette recherche est entièrement à son choix, et le mode « informatique », où la recherche est entièrement à la charge de l'ordinateur central, le radio-taxi « classique » apparaît comme intermédiaire (avec la diffusion à la cantonade des appels téléphoniques). C'est donc tout un versant du métier d'artisan-taxi — la recherche de la clientèle — qui est progressivement centralisé, mis en commun et traité selon des moyens techniques. De ce point de vue, *le chauffeur se transforme progressivement en professionnel spécialisé qui loue un service de type commercial auprès d'une société prestataire de service.*

Le pendant obligé de cette évolution du métier de conducteur de taxi, c'est l'enregistrement, la connaissance, voire le contrôle de plus en plus serré des centraux sur la localisation et l'identification des conducteurs. Dans le cas de l'artisanat « libre », le mode n° 1 (celui des artisans taxis sans radio), la rencontre entre la demande de courses et la répartition des taxis se fait sur le mode statistique. Il n'y a aucune instance de centralisation technique donnant l'état du parc disponible ni l'identification des conducteurs (hormis bien sûr les conditions juridiques d'attribution des rôles). C'est par la résultante de jeux privés, indépendants, menés par chaque conducteur que la régulation du marché s'opère.

Avec la radiotéléphonie « classique » — mode n° 2 —, côté clients la centralisation est quasi totale avec l'appel sur un numéro unique pour demander une course. Il ne s'agit pas ici de connaître les courses demandées, encore que pour les services d'abonnement c'est bien un peu de cela qu'il s'agit. Mais l'ensemble des demandes de courses converge vers un central unique (en fait vers les quelques centraux existants). Côté conducteurs, c'est un début de connaissance de l'état du parc : codification des véhicules, de quelques zones géographiques, des temps mis pour prendre une course. Cette identification du parc dépend non seulement largement d'une intervention « humaine » (sauf l'identification automatique des conducteurs), mais surtout elle n'a lieu que de manière ponctuelle au moment de l'envoi sur les

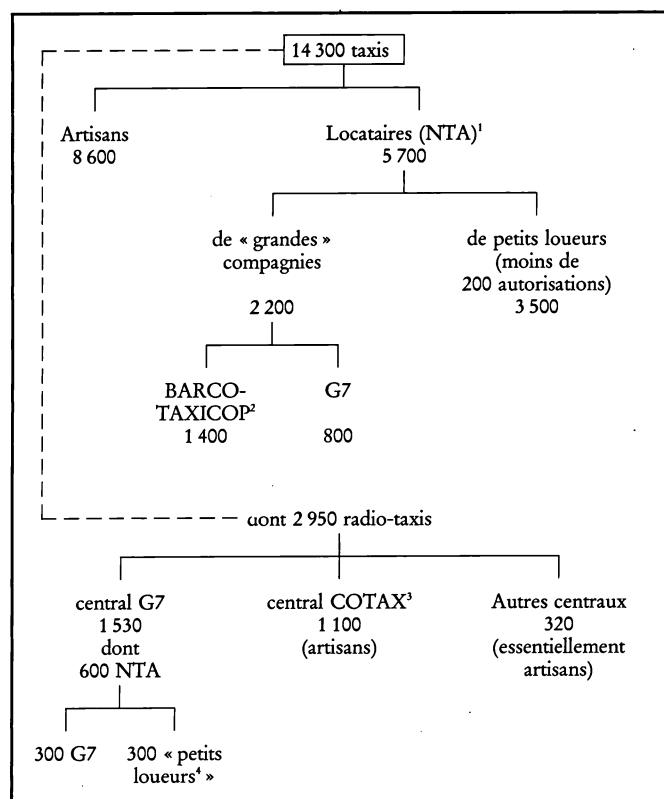
ondes d'une demande de course. Côté central enfin, les habitudes en vigueur dans certaines villes étrangères (Ottawa, Bruxelles...) imposent au chauffeur d'indiquer oralement sa position dès qu'il est libre, ce qui constitue également un mode de centralisation en continu de l'état du parc.

Avec le radio-taxi informatisé (mode n° 3), cette connaissance de l'état du parc des véhicules disponibles est dressée en permanence par l'ordinateur central. Avec, il est vrai, l'intervention humaine résiduelle du conducteur, pour la localisation actuelle et future du mobile. Mais en continu et quasiment en temps réel, l'organisation centralisée connaît l'état du parc. On peut en dresser une image, un tableau ; on peut visualiser la ville et ses taxis sur un panneau. Ce qui n'était alors que de l'ordre de l'aléatoire et du statistique, du non-su (état n° 1), ce qui n'était encore que de l'ordre du ponctuel (mode n° 2), devient dans ce mode n° 3 du systématique, du continu. C'est sur la base de cette connaissance — mémorisation de l'état des taxis disponibles — que l'ordinateur attribue automatiquement un conducteur à l'adresse d'où provient l'appel. La succession des modèles de gestion de l'interface demandes/offres de courses est aussi, de ce point de vue, une succession de dispositifs de plus en plus serrés et systématiques d'enregistrement des positions des véhicules.

Ce qui en définitive modifie le concept de taxi, c'est peut-être l'évolution des modes de traitement du temps et de l'espace dans l'interface demande/offre de services taxi. Ce qui ressort d'une organisation décentralisée, pour ainsi dire « locale », dans laquelle c'est au fil de trajectoires individuelles des véhicules que se dessine, dans l'espace des quartiers et dans le temps d'une journée, la ligne de régulation de l'interface demande/offre, devient dans les systèmes informatisés l'objet d'un traitement technique et quasi automatisé. La ville est « zonée » — construite comme un objet de connaissance objective —, les chauffeurs et les adresses sont codifiés, le temps est enregistré, mémorisé et objet lui-même d'un traitement technique (calcul du conducteur le plus proche ou le plus « ancien » dans la zone).

De ce point de vue, le passage au mode 3, c'est celui où l'exercice du métier se transforme comme une fonction auxiliaire au service d'une « machine savante » de connaissance et d'enregistrement du temps et de l'espace d'un parc de mobiles. Ce qui était « intégré » dans le métier d'artisan est ici dissocié dans l'organisation des circuits d'information. De ce point de vue aussi, le radio-taxi « classique » apparaît comme une étape intermédiaire, inachevée, de cette évolution du concept de taxi<sup>28</sup>.

Mais en tout état de cause, et c'est par cette dernière réflexion que nous voudrions conclure, cette évolution — à vue humaine — a ses limites. Jusqu'ici, toute évolution technique faisant brutalement irruption dans le milieu du taxi urbain s'est traduite par des crises et des réactions de rejet, depuis la grande grève de 1911-1912 jusqu'au faible impact — faiblesse encouragée par certaines réactions corporatives et syndicales — de la technique du radio-taxi sur l'ensemble des chauffeurs parisiens. Il en est de même des tentatives récentes de diversifier l'outil de travail (taxis-scooters, véhicules spécialement conçus pour un service de haut niveau telles les Renault Espace adaptées au service taxi...), qui provoquent des refus de la part de ce que certains commentateurs n'hésitent pas à appeler le « lobby » du taxi. En outre, et ceci est au moins aussi important, la diversité de la demande dans une grande ville — tant au niveau de la nature de la clientèle qu'à celui de ses pratiques — est telle qu'il est difficile de concevoir un mode unique, si sophistiqué soit-il, de prise en charge. Même dans les villes étrangères où le taxi n'a pas les mêmes traditions et ne souffre pas des mêmes pesanteurs qu'en France et où des SRCO ont fait leurs preuves (Zurich, Suède...),



1. NTA : conducteurs non titulaires d'autorisations, employés par un loueur.

2. BARCO-TAXICOP : autrefois Compagnie Catherine ; suite à la vente de ses autorisations, sous forme d'actions cédées aux conducteurs, les sociétés BARCO et TAXICOP ont été reprises en main par les chauffeurs actionnaires qui en ont fait un GIE de sociétés coopératives ouvrières de production.

3. COTAX : compagnie qui, ayant vendu la totalité de ses autorisations de taxi, a réinvesti les capitaux ainsi récupérés dans un central radiotéléphonique qui loue ses services et son matériel à des artisans.

4. La G7 fait « tourner » sur son central radio 300 de ses propres locataires NTA, 300 NTA employés par des petits loueurs, et un peu plus de 900 artisans abonnés au central de la G7.

le rôle de la station demeure irremplaçable. Nos interlocuteurs, forts d'une expérience de plusieurs années en vraie grandeur, estiment du reste que l'avenir du SRCO se situe aussi bien dans les villes moyennes (n'excédant pas le million d'habitants) que dans les mégapoles, où du reste il n'a jamais été expérimenté où que ce soit dans le monde.

Compte tenu des données actuelles, il semble qu'à Paris au moins on se dirige vers l'instauration d'un taxi à deux vitesses, représentant en fait deux formes différentes — et de plus en plus éloignées l'une de l'autre — du métier. D'une part, les taxis dont la clientèle serait essentiellement institutionnelle (sociétés, agences de voyage et de tourisme...) ou aisée, avec une forte proportion d'abonnés, pour qui le coût du service serait secondaire en regard de sa qualité. Et d'autre part, les taxis dont la clientèle demeurerait constituée par la masse aléatoire, mais considérable du « tout-venant ». Si cette tendance s'accroissait, on assisterait dès lors non plus à une concurrence entre ces deux modes d'exercice du métier, mais à un véritable partage du marché.

Pourtant, la logique de la technique SRCO impose une relative homogénéité des modes d'exercice du métier et une diffusion du système à une fraction suffisante de l'ensemble des chauffeurs. Les demandes de courses d'une part, les taxis disponibles d'autre part doivent être suffisamment répartis dans l'es-

pace et dans le temps pour que l'organisation (semi) automatisée de leur rencontre puisse se réaliser de manière rationnelle. Pour un chauffeur adhérent au SRCO, il faut des courses en nombre suffisant pour que celles-ci puissent s'enchaîner avec le minimum de temps mort ; pour le client téléphonant au central, il faut un nombre suffisant de taxis adhérents pour qu'il ait une chance d'en obtenir un disponible à proximité et au moment de son appel. Aux tendances centrifuges qui décomposent progressivement le métier en autant de statuts, de profils de chauffeurs, de modes d'exercice du travail, de types de prise en charge, de type de clientèle, l'innovation technique oppose *a priori* la nécessité d'une règle du jeu commune, partagée par une proportion suffisante de la profession et, au-delà, du public. A cause de cette contradiction, la réussite du SRCO dans les conditions particulières de Paris ne se pose pas seulement en termes techniques ; elle viendra aussi de la capacité de la corporation (ou d'une partie de celle-ci) à négocier un rapport nouveau à l'outil de travail. En cas d'échec, on assisterait alors, à court ou moyen terme, à une situation qui rendrait obsolète le concept de taxi envisagé comme instrument unique (cohérent et identifiable) de transport individuel des personnes en milieu urbain.

## Nota

Le présent article s'appuie essentiellement sur deux recherches successives effectuées par le CRESAL, qui ont donné lieu aux documents suivants :

- P. Laneyrie, *Le Taxi dans la ville*, Paris, éd. du Champ Urbain, 1979.
- P. Laneyrie et J. Roux, *Le Taxi : évolution du secteur professionnel et techniques nouvelles*, Rapport de recherche pour le ministère des Transports, SERT, CRESAL, 1985.

## Notes

1. Bernard Causse, *Les Fiacres de Paris aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, PUF, 1972.

2. Par exemple : « Clermont-Ferrand : quand les taxis ne marnent pas, c'est la bataille », *Libération*, 22 novembre 1985 ; « Paris : l'enfer des taxis », *Le Nouvel Economiste*, 25 novembre 1986 ; « Les taxis sont nuls », *Murs-Murs*, mai 1986, etc.

3. Sur l'évolution de la profession au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, cf. Pierre Merlin, *Les Transports parisiens*, Paris, éd. Masson et Cie, 1967.

4. Cf. Louis Aragon, *Les Cloches de Bâle*, Paris, Denoël, coll. Folio, n° 270, 1972 (1<sup>re</sup> édit. 1934).

5. Ces tarifs sont réglementés par la puissance publique et leur augmentation freinée dans la mesure où ils sont pris en compte dans l'indice INSEE des prix de détail. Il y a là une incohérence qui porte sur le statut même du taxi : entreprise privée capitaliste ou artisanale, il joue le rôle d'un service au public qui comme tel est contrôlé et soumis à une réglementation qui porte aussi bien sur la tarification que sur les conditions d'exercice de la profession ; à l'inverse des transports scolaires par exemple, il ne bénéficie pourtant d'aucune subvention publique.

6. Autre incohérence : à l'origine, l'autorisation administrative d'exercer le métier, délivrée par les services préfectoraux (à Paris) ou les mairies, n'était qu'une simple autorisation de stationner sur voie publique et d'y charger la clientèle. Peu à peu, au cours d'une longue évolution marquée par d'interminables conflits juridiques, cette autorisation est devenue un véritable fonds de commerce dont la valeur vénale n'a cessé de croître pour atteindre actuellement, à Paris, quelque 100 000 à 120 000 francs, et parfois bien d'avantage dans certaines villes de province.

7. En effet, la productivité de l'activité-taxi n'est sensible à aucun effet d'échelle : si l'on a plusieurs voitures, il faut plusieurs chauffeurs et le coût moyen de la mise en œuvre d'une unité voiture + chauffeur ne baisse pas sensiblement quand le nombre des unités augmente. L'effet de l'absence de cette économie d'échelle, premier obstacle au développement de l'entreprise capitaliste dans la sphère du taxi et par conséquent à l'investissement, est redoublé par les conditions d'exercice de l'activité de l'entreprise sur lesquelles elle n'a aucun pouvoir : conditions de circulation des véhicules (en étroite dépendance de la circulation générale), réglementation des tarifs (donc impossibilité de fixer librement les prix), évolution des coûts (notamment du carburant et des fournitures), impossibilité de contrôler efficacement l'activité des chauffeurs, etc.

8. Notamment entre débutants et conducteurs expérimentés, mais aussi entre artisans et NTA et parfois entre nationaux et travailleurs immigrés (possédant mal la langue et l'usage de la ville).

9. A Paris, selon une enquête récente effectuée par le CRESAL sur documents collectés par la préfecture de police, près de 70 % des artisans du taxi n'ont aucun diplôme ou n'ont que le certificat d'études primaires.

10. Dans certains cas, le conducteur NTA peut également exercer comme suppléant ou employé d'un artisan individuel.

11. L'équipement des stations en bornes téléphoniques d'appel ne paraît être qu'un palliatif : il exige à la fois la connaissance, par le client, des numéros d'appel des stations les plus proches et la présence de taxis aux stations ainsi équipées. Encore faut-il que le chauffeur qui stationne réponde à la sonnerie de la borne téléphonique, ce qui n'est pas toujours le cas, notamment en hiver ou quand il pleut...

12. L'appareil radiotéléphonique permet au conducteur d'alerter son standard, et au-delà ses collègues et les services de police, en cas de tentative d'agression. Une émission populaire de télévision (*Les Cinq Dernières Minutes*, épisode intitulé « Tarif de nuit »), récemment rediffusée, témoigne de façon assez exacte des risques encourus par un agresseur à l'encontre d'un conducteur de radio-taxi.

13. Dans la zone de desserte du taxi parisien (Paris et les départements limitrophes), on compte plus d'un taxi pour 500 habitants. Ce chiffre tombe à 1 pour 1 000 dans l'agglomération lyonnaise, et à 1 pour 2 500 dans la plupart des villes moyennes.

14. La qualité de l'offre de service-taxi est très variable selon les villes et tient essentiellement à la rigueur des responsables des groupements de radio-taxis dans le recrutement de leurs affiliés et la gestion du service.

15. Rappelons qu'actuellement, les radio-taxis parisiens sont un peu moins de 3 000 (soit un peu plus de 20 % du parc, pourcentage à peu près stable depuis 1972). En 1979, selon une enquête SOFRES, 46,5 % des usagers du taxi parisien se procuraient un taxi en se rendant à une station et 14 % par téléphone aux bornes d'appel des stations. Les taxis pris « au vol » assuraient 20,5 % de la clientèle ; enfin, les standards téléphoniques des radio-taxis 19 % seulement, et beaucoup d'usagers se plaignaient du manque de fiabilité de ce système.

16. Il est à remarquer que le radio-taxi redonne à l'exercice du métier la même souplesse que la pratique de la maraude, en opposition au caractère rigide et fixe du système de la station. Cependant, alors que dans le cas de la maraude le chauffeur gère la totalité de la tâche de collecte de son client, avec le radio-taxi il délègue l'essentiel de cette tâche à une organisation technique centralisée.

17. La plupart des centraux parisiens et provinciaux travaillent 24 heures sur 24. De plus, il y a des jours de pointe et des heures de pointe dans la journée. La gestion des équipes d'opérateurs doit être suffisamment souple pour assurer ces contraintes et « amortir » les à-coups.

18. En 1963, les centraux parisiens enregistrent 4,5 millions d'appels par an ; en 1984, ce chiffre atteint près de 10 millions, soit environ 30 000 demandes de courses par jour en moyenne (en comptabilisant celles qui n'aboutissent pas par saturation des standards aux heures de pointe ; source : responsables des centraux G7 et COTAX), mais avec d'importantes variations selon les jours. Les vendredis, les jours d'intempéries, les périodes de rentrée des classes ou de salons importants, les débuts de mois, les périodes de départs ou de retours liés aux vacances, par exemple, sont très chargés.

19. A l'inverse, et surtout lorsque la demande de courses augmente, tel client banlieusard peut attendre indéfiniment au téléphone que le standard de radio-taxis lui annonce l'arrivée d'un véhicule, les chauffeurs renâclant à accepter des courses issues de tel quartier où la clientèle est peu aisée ou bien où les conditions de circulation sont très malaisées (quartier du Sentier à Paris par exemple). L'élasticité de l'adéquation offre/demande est donc limitée à la fois par des variations considérables du nombre des demandes (celles-ci peuvent varier en quelques heures dans une proportion de 1 à 10), et par le tri dans les demandes qu'opèrent les conducteurs de façon tout à fait pragmatique.

20. En 1976 par la COTAX et en 1981 par la G7.

21. En cas de refus ou de non-réponse de sa part, le second conducteur le plus « ancien » dans la zone, ou à défaut dans la zone voisine, est à son tour sollicité, jusqu'à ce qu'une réponse positive soit obtenue. Pour un opérateur expérimenté, l'attribution de la course, même après deux refus successifs, prend moins

d'une minute.

22. Encore faut-il que les responsables du système décident de coupler le terminal avec le compteur du taxi pour distinguer les taxis libres de ceux qui sont en charge, ce qui est techniquement simple.

23. L'enquête CRESAL-préfecture précédemment citée tend à montrer que la moitié des artisans radio-taxis parisiens effectuent au moins 50 % de leurs courses sur un autre mode de prise en charge que la dévolution par le central-radio auquel ils sont affiliés. En revanche, dans les villes moyennes de province, l'équipement à 100 % du parc en système radiotéléphonique a fait progressivement de ce système le mode privilégié de captation de la clientèle.

24. C'est le cas à Berlin-Ouest où le projet de recherche « Régulation automatique des taxis » est mené par la Société d'étude du trafic local de Berlin en collaboration avec les associations professionnelles du taxi, avec l'appui du ministère fédéral pour la Technologie et la Recherche. Mais c'est aussi, depuis l'automne 1984, le cas à Paris où la société G7 a obtenu le concours financier du ministère de l'Industrie et de la Recherche, dans le cadre du programme Technologie-Emploi-Travail (TET) pour mener à bien l'expérimentation d'un SRCO.

25. CEMT : Conférence européenne des ministres des Transports. Table ronde n° 54, intitulée *L'Organisation des services de taxis dans les villes*, OCDE, Paris, 1981.

26. Cette augmentation peut se faire sur une base individuelle d'adhésion, mais on peut aussi imaginer des adhésions collectives : par exemple, par l'affiliation d'un groupement d'artisans à un central doté d'un SRCO.

27. Rappelons ici qu'autour des années 78-80 la commission extra-municipale du taxi à Paris a étudié diverses solutions intégrées pour améliorer la sécurité des chauffeurs. Sans résultat à l'heure actuelle.

28. Etape adéquate au parc réduit des villes moyennes (jusqu'à quelques centaines de taxis), mais inadéquate aux parcs des grandes métropoles (plusieurs milliers de taxis).