

La fin des taxis ?

Guillaume LEJEUNE

En restituant les conditions sociales de l'exercice de leur métier, G. Lejeune montre que l'incertitude est au cœur de la conduite des chauffeurs de taxi. Cet éclairage sociologique permet de comprendre les protestations récentes de ce groupe à l'encontre de la réforme en cours.

Du 10 au 13 février 2014, plusieurs centaines de taxis parisiens se sont rassemblés pour bloquer les principaux axes routiers qui menaient à la capitale. Durant ces quatre jours, plusieurs groupes disparates de chauffeurs et de conductrices ont affiché leur mécontentement face aux changements qui affectent leur profession.

En effet, ces mobilisations de chauffeurs de taxis interviennent dans un contexte de mutation dans le secteur du transport de personnes. Le développement de ce secteur a été soutenu à la fois par la mise à disposition de moyens technologiques nouveaux – les applications « *Uber* », « *Chauffeurs privés* », « *LeCab* », etc. – et par plusieurs mesures de déréglementation de la profession. S'appuyant sur le « manque de taxis aux heures de pointe »¹, principalement à Paris, la présence des véhicules de tourisme avec chauffeurs (VTC) a été multiplié par 4,6 de 2011 à 2014 pour atteindre le nombre de 6 468 chauffeurs VTC sur le périmètre correspondant à celui des taxis parisiens². Le contexte de travail a changé en conséquence, allongeant à la fois les périodes de manque à gagner et l'attente quotidienne en agglomération.

À travers les manifestations, les chauffeurs et les conductrices de taxi ont employé la force de leur groupe professionnel pour faire face à la dégradation de leur travail. La légitimité dont ils se parent n'est pas nouvelle, elle fait suite à un rapport de force engagé depuis plusieurs années, passant soit par des tentatives pour augmenter le nombre de taxis³, soit par la menace pure et simple de supprimer la licence, ainsi que le prévoyait le rapport de la Commission pour la libération de la croissance française dirigée par Jacques Attali en 2008. Plus récemment, une nouvelle stratégie d'action a été adoptée dans le sillon du projet de loi Macron⁴ et des directives européennes : encourager la libéralisation du nombre de transporteurs de personnes en dehors du métier de taxi.

Si *Uber* a cristallisé les tensions en s'imposant comme un acteur central de l'activité des VTC, cette entreprise a avant tout profité d'une législation favorable à son action : le développement du statut d'auto-entrepreneur dont les cotisations sont réduites (statut des chauffeurs VTC), ainsi que la faiblesse de l'investissement à effectuer pour entrer dans ce secteur (l'immatriculation d'un VTC coûte 170 €⁵).

¹ Les sources ne manquent pas sur ce sujet, nous prendrons l'exemple d'une communication faite par les organisation professionnelles concernant les « idées reçues » sur les taxis parisiens qui reconnaissent néanmoins leur manque à certaines heures. Site internet consulté au 01/04/2015 : <http://taxisparisiens-nonauxideesrecues.blogspot.fr/>

² Rapport de la mission de concertation taxi -VTC conduite par Thomas Thévenoud « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », avril 2014. p. 14.

³ <http://www.lefigaro.fr/societes/2013/10/14/20005-20131014ARTFIG00384-1000-taxis-en-plus-a-paris-aux-heures-de-pointes.php>

⁴ Projet de loi pour « la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ».

⁵ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Registre-des-Voitures-de-Transport.html> , consulté au 01/04/2015.

Mais au-delà de la controverse *Uber*, on peut se demander pourquoi le milieu des taxis est sur le qui-vive depuis plusieurs années. Comment expliquer les tensions survenues dans la situation actuelle ? Que disent les mobilisations des chauffeurs de taxi des évolutions et des craintes qui pèsent sur leur activité professionnelle ?

Notre propos vise à analyser les exigences de l'inscription dans ce métier pour comprendre ces mobilisations sociales à rebours d'une lecture qui privilégie le corporatisme et les égoïsmes sectoriels qui « *entrave[raie]nt notre capacité à nous transformer* »⁶, en plaçant donc les conditions de travail des chauffeurs et des conductrices de taxis au cœur de l'analyse des derniers événements.

De la réglementation à la mobilisation

La situation des chauffeurs de taxis est segmentée par plusieurs statuts, principalement des positions de non-salariés, régulièrement soumis à plusieurs modifications réglementaires. Leur cadre d'exercice a été perturbé par l'expansion rapide des VTC, une apparition qui n'a pas été sans résistance du côté des taxis.

L'indépendance est caractérisée par la propriété de l'outil de travail. Une partie seulement des chauffeurs et des conductrices ont accès à celle de leur taxi – les artisans – après avoir payé entre 200 000 et 240 000 € leur licence professionnelle. Les désigner par le statut d'« indépendants » revient à ne parler que d'une partie d'entre eux tandis, que « non-salariés » permet de mettre en valeur un *continuum* de plusieurs positions, allant de l'artisan au locataire du véhicule. Ce terme permet aussi de souligner que plusieurs garanties associées au salariat sont exclues des positions qu'ils occupent : revenu minimum, congés payés, cotisation chômage, arrêt maladie notamment, qui forment ce que Robert Castel nomme la « *propriété sociale* »⁷.

La situation décrite dans les lignes qui suivent se base sur l'observation des taxis parisiens dans le cadre d'une étude de terrain toujours en cours et débutée en septembre 2012. Ce travail se base sur plusieurs méthodes d'enquête classiques : des entretiens et des moments d'accompagnement répétés « à bord » du taxi ou dans les lieux collectifs, délimités à l'espace de circulation de l'agglomération parisienne.

Les chauffeurs et les conductrices y sont répartis entre quatre statuts spécifiques à cette zone. Il y a tout d'abord les artisans, dont l'endettement est beaucoup plus important que dans la plupart des autres régions (on en dénombre 9300). Viennent ensuite les locataires qui exercent sans nécessairement acheter la licence en louant leur taxi à des entreprises propriétaires de l'autorisation (environ 6000 chauffeurs parisiens). Ces conducteurs/trices ne sont ni indépendants ni complètement affranchis d'une tutelle patronale. Enfin il y a les salariés au forfait qui touchent 30% du total de leurs courses et exercent « en doublage », c'est-à-dire avec deux chauffeurs qui se relaient le même véhicule. Ils sont très peu nombreux dans la zone parisienne (environ 1000) et exercent également en dehors de certaines protections salariales comme le SMIC. Souvent soumis à des horaires plus contraignants et des CDD d'un mois qui font office de période d'essai pour passer locataire, il est rare que le salariat constitue un point d'ancrage durable dans le métier. 600 entreprises sont à la tête de la gestion des autorisations de stationnement (ADS) parisiennes des salariés et des locataires.

Cependant l'uniformité apparente du contexte parisien cache à la fois l'arbre et la forêt. Les taxis sont soumis à un encadrement institutionnel fort, des statuts particuliers, et ceux-ci

⁶ Site consulté au 01/05/2015 : <http://www.gouvernement.fr/action/le-projet-de-loi-pour-la-croissance-l-activite-et-l-egalite-des-chances-economiques>

⁷ Robert Castel, *Les métamorphoses de la question sociale*, Folio, Paris, 1995, 1999, p. 483. Chapitre VI, « La propriété sociale ».

représentent à eux seuls le tiers des effectifs en France (19 992 sur les 57 371 autorisations dénombrées)⁸. Leur situation est très différente des conditions d'exercice de la profession en dehors de l'agglomération parisienne, notamment dans les zones rurales où le besoin de transport médicalisé et l'absence de VTC modifient les données du débat sur les conditions d'existence de la profession. L'environnement professionnel dans la capitale est particulièrement hiérarchisé selon les types de carrière et d'accès à la condition d'indépendant. Enfin, signalons les fortes contraintes institutionnelles dont ils font l'objet : un ordre de passage précis dans les aéroports et les gares, un contrôle régulier des « boers », une brigade de police affectée à la surveillance des taxis, et enfin une commission de discipline chargée de juger les infractions commises par les chauffeurs.

Le monopole dont ils ont le privilège reste restreint dans la réglementation au seul transport non-réservé. Les taxis disposent ainsi du droit exclusif de prendre en charge des passagers sur la voie publique mais celui-ci se limite à une seule situation appelée « maraude ». Dès qu'intervient une réservation, plusieurs type de services sont proposés : motos, taxis et VTC essentiellement.

Que garantit ce monopole sur les courses non réservées aux gens de métier ? Tout d'abord, la limitation du nombre de taxis en circulation, qui a permis jusque-là de limiter une concurrence entre chauffeurs. Preuve s'il en est d'une apparente coordination, il n'est pas rare d'en voir plusieurs partager des « tuyaux » sur les lieux et les moments où affluent les clients, de la même manière qu'il est habituel de se tenir au courant de l'état du trafic entre collègues au fil de la journée.

Ce système d'entraide limite la place de l'imprévisibilité qui reste pourtant importante. Une expression illustre bien la place qui reste celle des petits hasards de la journée : « *le métier, c'est toi et ta chance* ». Chance de la course ou chance du client, elle ne garantit pas une journée semblable à une autre. Face à l'aléa des destinations multiples, les conducteurs/trices se fient à l'obtention d'un certain nombre de courses pour fixer des objectifs quotidiens à atteindre. C'est donc le chiffre d'affaire au compteur qui constitue le repère principal dans une journée de travail : pour la grande majorité d'entre eux, il n'est pas question de rentrer chez soi avant d'avoir atteint 200 € au compteur. Il y a donc peu de certitudes sur l'heure de fin de service.

L'ensemble de cette situation réglementaire parisienne est le creuset des mobilisations sociales des conducteurs/trices de taxis parisiens durant les multiples « opérations escargots » qui ont été menées en 2014. Pour la plupart des « roulants », les mobilisations prennent le caractère d'un blocage des infrastructures de transport. On le voit avec les taxis, mais aussi avec les routiers, les moniteurs d'auto-écoles, ou encore les conducteurs de train ou de bus à la SNCF et à la RATP, et parfois même avec les agriculteurs. Ces mobilisations ont toutes en commun d'adresser aux institutions une demande de régulation, dans le sens de plus d'État⁹, mais les motifs qui poussent ces travailleurs/euses à entrer en lutte restent parfois flous et mal vus par les usagers. Interrompre le trafic urbain est en effet un levier d'action considérable dans le contexte d'une agglomération comme celle de Paris (le temps passé dans les transports par les franciliens est en moyenne d'1h20 par jour¹⁰). En conséquence, cette mobilisation des « *petits métiers* » crée des perturbations qui apparaissent disproportionnées au regard des motifs qui les justifient.

Au-delà des critiques à l'égard des modes d'action collective utilisés, les chauffeurs de taxi sont victimes de l'image négative que leur porte le sens commun : manque de courtoisie, abus d'une

⁸ Source : Rapport « Thévenoud », *op. cit.* p.17.

⁹ Claire Zalc, « Le petit commerce », in Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux en France*, Paris, La Découverte « Poche/Sciences humaines et sociales », Paris, 2014, p. 486-497.

¹⁰ Yann Caenen, Christine Couderc, Jérémy Courel, Christelle Paulo et Thierry Siméon, « Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements », site internet de l'INSEE, consulté au 28/01/2015 : http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=20&ref_id=16023

situation de monopole, « *résistance au changement* »¹¹, etc. C'est sur ce terreau fécond que les projets de déréglementation de l'activité trouvent une certaine légitimité auprès de l'opinion publique. Les partisans d'une réforme en faveur d'une libéralisation accrue mobilisent opportunément ces représentations, par exemple en reprochant à cette situation de relatif monopole d'être un « *obstacle à la croissance* »¹² dont la remise en question offrirait des « *emplois pour la France* »¹³.

Des possibilités d'existence réduites sur le long terme

Pour comprendre ce qui se joue depuis plusieurs années, on peut commencer par s'intéresser aux conditions de travail des conducteurs/trices de taxis afin de définir comment les contraintes de leur métier s'équilibrent avec les ressources d'un avenir envisagé, d'un « *horizon d'attente* »¹⁴ façonné dès l'entrée dans la pratique.

Être chauffeur de taxi parisien consiste souvent à arbitrer entre ses propres contraintes financières et ses heures de présence au volant. Les premières années de conduite, décisives sur le plan professionnel, sont marquées par une forte présence au travail. En allant « *charbonner* », les conducteurs/trices de taxi espèrent constituer un apport économique en vue d'un prêt pour l'acquisition d'une licence professionnelle (nommée autorisation de stationnement). Cependant, pour ceux qui ne sont pas encore artisans comme pour ceux qui viennent de le devenir, le poids de la contrainte financière reste très élevé, de l'ordre de 150 € par jour en moyenne. Ce n'est qu'après dix ans dans l'artisanat, ayant fini de payer leur dette, qu'ils pourront enfin « *lever le pied* ».

Mais avant même de passer du locataire à l'artisan, puis à l'artisan désendetté, il y a le projet de se lancer dans l'activité. « *Aller dans le taxi* » fait souvent suite au renoncement à une situation antérieure : par exemple la recherche d'une stabilité impossible dans un emploi de salarié d'exécution, ou bien les problèmes d'installation dans un autre métier d'indépendant pour lequel la constitution d'une clientèle est un échec. Enfin il n'est pas rare de trouver aussi d'anciens cadres qui, à la suite d'un licenciement, passent par une longue période de chômage qui les amène à s'interroger sur le déclassement auquel ils font face¹⁵. C'est ainsi que le métier de taxi fait rarement suite à une vocation dans le transport de personnes mais s'inscrit généralement dans la perspective d'un reclassement professionnel. En y accédant sur les conseils de proches, de la famille parfois, après une formation et un examen très sélectif qui nécessitent environ neuf mois, beaucoup pensent y trouver un métier où l'on « *gagne bien* ».

Pourtant, l'acquisition rapide de profits importants est un objectif revu à la baisse dès les premières expériences dans le métier, entraînant un renoncement à la visée plus lointaine de pouvoir « *lever le pied* » grâce à l'accession à la propriété artisanale. Le taxi parisien rassemble plusieurs caractéristiques qui le rapproche d'un « *emploi garanti mais usant* »¹⁶. Ce qui est « garanti » s'apparente à l'idée d'avoir toujours des clients, du moins à certaines heures et à certaines périodes. Il n'y a pas à Paris, à la différence d'autres lieux et d'autres métiers, une importance particulière accordée à la constitution d'une clientèle : on s'attend toujours à un certain niveau de travail que

¹¹ Cyril Bouquet, "Taxis Contre VTC : Un Parfait Exemple de Résistance Au Changement," *HBR*, consulté le 15/02/2015, <http://www.hbrfrance.fr/chroniques-experts/2014/08/3064-taxis-contre-vtc-quand-la-resistance-au-changement/>

¹² « Rapport sur les obstacles à l'expansion économique », présenté par le Comité institué par le décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959, dit « Rapport Armand-Rueff ».

¹³ Extrait du titre du rapport de la mission de concertation taxi -VTC conduite par Thomas Thévenoud « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », avril 2014.

¹⁴ Reinhart Koselleck, *Le futur passé : contribution à la sémantique des temps historiques*, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, Paris, 2000.

¹⁵ Éric Maurin, *La peur du déclassement : une sociologie des récessions*, Seuil, Paris, 2009.

¹⁶ Olivier Schwartz, « Sur la question corporative dans le mouvement social de décembre 1995 », *Sociologie du travail*, vol. 39, n°4, p. 449-471.

l'expérience permet de calculer. Cette activité reste cependant usante, car un grand nombre d'heures est nécessaire pour accéder à une quantité suffisante de courses et de clients, sans compter toutes les démarches de gestion qui s'imposent dès lors qu'on est non-salarié (faire ses comptes, calculer ses journées, ses recettes, déduire les cotisations et divers paiements etc.).

Compte tenu du contexte, non seulement le chiffre d'affaire doit être revu à la baisse mais également la probabilité de devenir financièrement indépendant. En effet, la vulnérabilité qui est la leur à travers l'incertitude des revenus, et qui bien que rationalisée au quotidien s'accroît continuellement, ainsi que le grand nombre d'heure de travail à effectuer sont compensés par le pari d'une réussite possible. Sur ce plan, l'installation dans l'indépendance accompagne bien souvent l'installation dans la propriété immobilière, signe d'une transition sociale qui permet de devenir un « *petit-moyen* »¹⁷. Double endettement constituant une possible progression professionnelle et personnelle, la volonté d'une ascension sociale entre en contradiction avec les moyens de la réaliser. Pris dans une situation spécifique, ni la plus précaire ni la mieux lotie, les taxis parisiens ont des vulnérabilités propres, des budgets souvent serrés, et l'effacement progressif des moyens pour y faire face.

Concernant les chauffeurs et conductrices non indépendants, c'est aussi à long terme l'accès à l'artisanat, toujours perçu comme une ascension possible dans le métier, qui devient moins évident. Il apparaît de plus en plus difficile de se constituer un apport préalable au crédit, et quand bien même, le jeu en vaut-il toujours la chandelle ? Les multiples variations du prix de la licence dressent un schéma en « *dents de scie* », reflétant probablement la valeur que ces travailleurs prêtent à leur avenir professionnel.¹⁸

L'artisan taxi est dans une situation où la pression financière se double d'une astreinte à exercer pendant au moins cinq ans avant de pouvoir revendre sa licence. Gérant d'un patrimoine dont la valeur a varié ces deux dernières années de 50 000 €, son endettement est lui aussi le reflet d'un pari sur l'avenir qui comporte des risques. « *T'es locataire, ça marche pas, tu laisses tomber, l'artisan il peut pas, il a cette pression* » confiait une jeune conductrice interrogée en mars 2015. Un crédit sur la licence s'échelonnant sur dix ans, les cinq premières années dans l'artisanat durant lesquelles toute revente de la licence est interdite constituent le passage obligé pour tout conducteur désireux de devenir indépendant.

Signalons également que l'acquisition d'une licence – environ 200 000 € en avril 2015 – représente un patrimoine économique non négligeable et dont la vente vient souvent compenser les maigres retraites envisagées après « *le temps au travail* »¹⁹. Temporalités et capacités financières s'articulent donc dans la réalisation d'une carrière qui va du non salarié à l'artisan indépendant.

Une quête paradoxale de stabilité

Puisqu'une évolution par le statut n'est ni forcément désirable ni souhaitable lorsque le métier est fragilisé, le niveau des aspirations est revu à la baisse : finie l'idée de « *bien gagner* » ou d'améliorer ses conditions de vie, il est question de défendre une stabilité dans le métier comme l'indique cet autre chauffeur rencontré en avril 2015 : « *J'ai choisi ce métier parce que je recherchais de la stabilité* ». Il y a là un paradoxe qui retient l'attention. Comment le fait de prendre le risque de travailler sans aucune garantie de revenu pourrait signifier une quelconque forme de stabilité ? Sans doute y a-t-il là un élément qui permettrait de voir derrière les protections attribuées

¹⁷ Marie Cartier et al., *La France des « petits-moyens »: enquête sur la banlieue pavillonnaire*, La Découverte, Paris, 2012.

¹⁸ La presse professionnelle donne un bon exemple de ces évolutions à travers les mois : à Paris, le prix de la licence est estimé à 235 000 euros en Août 2013, à 195 000 euros en Mai 2014 et enfin à 220 000 euros en Septembre de la même année. Source : « Baromètre du prix de la licence », *Taxi News*, n°41 à 47, p. 6.

¹⁹ Michel Lallement, *Temps, travail et modes de vie*, Paris, PUF, Sciences sociales et sociétés, 2003.

au groupe professionnel, un « *ensemble de déclassés qui refusent le déclassé* »²⁰, dont les parcours de vie constituent des échappatoires au manque d'évolution ou de carrière vers des pôles stables du monde du travail.

Un compromis sur les conditions minimales pour exercer cette activité est nécessaire derrière chaque statut. Pour les artisans, cela signifie lutter contre la perte de valeur du patrimoine qu'ils s'endettent tant pour acquérir tandis que les locataires, qui connaissent eux aussi de grandes difficultés économiques, s'accrochent à l'idée de l'instauration de la « location gérance ». Il s'agit d'un nouveau statut dernièrement appliqué à la zone parisienne qui serait plus proche de l'indépendance (possession du véhicule, cotisation au régime social des indépendants) et permettrait quelques économies vis-à-vis des grandes compagnies. Un autre statut existe aussi, celui des « sociétaires coopérateurs ». 1200 chauffeurs exercent à Paris sous ce régime doté d'une meilleure protection sociale et dont la valeur de l'action (80 000 €) constitue un investissement moindre pour travailler. Cette quête de stabilité pousse une bonne partie des chauffeurs, artisans et locataires à candidater pour acquérir ce statut (dont le prix de l'action varie très peu) tout en ayant une pression financière plus limitée, plafonnée à hauteur 2300 € mensuels à verser la société, ce qui est deux fois moins qu'une location.

L'aspiration à la stabilité consiste en un sens à faire le deuil de ce que l'on n'a plus, les « *projets de vie* »²¹, les moments de récupération (week-end, vacances) et à tenter de garder ce que l'on a, le droit d'exercer un travail qui garantisse un minimum de revenus.

Afin de comprendre comment le contexte actuel est venu fragiliser un compromis social et mental, une entrée dans le quotidien des chauffeurs de taxi s'impose. Comme nous l'avons précisé, leur présence au volant est étendue et traverse des périodes plus ou moins rentables (du moins pour ce qui est de la zone parisienne). L'attente qui occupe une place accrue dans le quotidien est à la source de plusieurs tensions dans le transport des clients. Celle-ci représente une part du « *sale boulot* »²², et les conducteurs/trices cherchent bien souvent à s'en passer en « *enchaînant* » les courses. L'inscription dans une période creuse se traduit par l'allongement du temps d'attente que ce soit en station, en gare ou en aéroport et de jour comme de nuit. Pour atteindre le chiffre d'affaire prévu ou habituel, la plupart des conducteurs/trices ont augmenté leur temps de présence, allant s'il le fallait au-delà des onze heures autorisées en empiétant sur leur temps de pause.

Dès lors, s'engager dans des journées très étendues produit des tensions mais aussi des interrogations : quelles raisons expliquent une perte des revenus ? Entre des facteurs endémiques comme les effets sur leur profession de la crise économique actuelle et des facteurs apparents comme l'expansion rapide de l'industrie des VTC, les taxis parisiens ont tourné leur attention vers le plus visible, à savoir l'émergence d'un surcroît de main d'œuvre, fait d'un secteur concurrent.

L'action corporative : une ressource pour l'identité professionnelle

L'année 2014 a été marquée par le renouveau d'un mouvement social qui a largement touché les taxis parisiens. Dès le mois de janvier, de multiples tensions se sont concentrées autour de l'expansion rapide du nombre de VTC et de l'entreprise *Uber* dont le but est de les mettre en lien avec des particuliers. En réaction, les organisations professionnelles, fédérations d'artisans et syndicats de taxis, se sont unis pour demander au Conseil d'État d'imposer un frein à l'action de cette nouvelle concurrence (un délai de quinze minutes d'attente entre la réservation et la prise en

²⁰ Lise Bernard, « Les agents immobiliers: ethnographie d'un milieu professionnel », Thèse de doctorat, Université Paris Descartes, 2011, p. 32.

²¹ Entretien avec un chauffeur de taxi le 6 mars 2014.

²² Expression employée par Everett Hugues. Everett C. Hugues, *Le regard sociologique*, éditions de l'EHESS, Paris, 1996.

charge des VTC). À peine cette demande rejetée²³, apparaît un nouveau service d'Uber nommé *Uberpop*, qui attise une nouvelle fois les tensions. Son but affiché est de promouvoir le « *covoiturage payant* » mais il peut sans restriction faire office de revenu principal pour ceux qui en sont les chauffeurs. En conséquence, de nouvelles manifestations de taxis sont organisées à Paris en février (un mois parmi ceux les plus creux de l'année) et sont renouvelées en juin sur le mode classique de « *l'opération escargot* » concentrée sur les grands axes qui mènent aux aéroports parisiens. Une poignée de chauffeurs et de conductrices de taxi, partagés entre le manque à gagner de la période et le développement rapide des VTC décident d'intensifier le rassemblement et de jouer « le tout pour le tout ». Quatre jours d'une grève continue débutent alors. À l'issue de ce mouvement, une mission de concertation est constituée et dirigée par le député PS Thomas Thévenoud afin de trouver une sortie de crise. Leurs travaux suite à plusieurs auditions constituent la base législative d'un nouvel encadrement des taxis et des VTC²⁴. Cependant, une des principales conséquences des mobilisations de février est la réorganisation d'une partie de la base sociale des conducteurs/trices en dehors des organisations syndicales traditionnelles (principalement FO, Gescop, CGT Taxis, CFDT, FNTI, CSAT). En effet, certains d'entre eux se mobilisent par de nouveaux moyens à travers des associations de chauffeurs et constituent des « *brigades anti-racolage* » en intervenant directement dans les terminaux des aéroports auprès des passagers en les avertissant sur l'existence de faux taxis. L'impact rapide et visible de leur action fait leur succès dans les principaux lieux d'attente (les aéroports) avant qu'elle soit instituée en une opération permanente grâce à un accord avec les autorités. Devenus « *Taxis information* », ils sont rapidement identifiés à un mode d'action qui se passe « *sur le terrain* », ce qui les distingue des grandes centrales syndicales axées sur plusieurs activités réalisées en grande partie « *dans les bureaux* » (syndicat, gestion du statut, cabinet de comptabilité, etc.).

Les rassemblements ont pris toute leur importance dans ce contexte comme autant d'« *occasions sociales* »²⁵ de s'engager dans une lutte de résistance face à la crise que traverse le métier. Les multiples mobilisations qui ont eu lieu se sont appuyées sur une base de chauffeurs déterminés à agir directement afin de retrouver une emprise sur le devenir de leur activité.

L'importance des enjeux explique le caractère inédit de cette mobilisation. Par plusieurs aspects le mouvement qui s'est dessiné était celui d'une action corporative « dure » au sens où elle était avant tout portée sur la défense du métier et l'affirmation de ses frontières. La segmentation propre à chaque statut n'a d'ailleurs aucunement empêché la défense d'une identité professionnelle élargie. Locataires, coopérateurs, artisans, tout un ensemble de non-salariés ont participé aux événements de février et à leur reconduction spontanée.

Si certaines revendications sont propres aux artisans – celles qui concernent la licence par exemple – d'autres sont plus transversales et abordent les contraintes du quotidien ou les tâches communes de leur travail. Les manifestations pour la réglementation d'un service concurrent, les VTC, ont montré un rassemblement uni derrière des tensions quotidiennes. Le témoignage d'un chauffeur de taxi dans ses *Confidences passagères* les décrit à travers son « *sentiment d'injustice* » : « *On ne peut pas dire, du jour au lendemain, aux chauffeurs de taxi qui se sont dramatiquement*

²³ Le Conseil d'État a estimé que ce délais de 15 minutes représentait une entrave à la liberté de commerce, le temps moyen de prise en charge d'un VTC étant de 7 à 8 minutes (source : Rapport Thévenoud, p. 85). L'avis de l'autorité de la concurrence, transféré au Conseil d'État avant sa décision, estimait que les problèmes entre les taxis et les VTC « *ne relèvent pas de la concurrence mais de la fraude* » et citent le « *racolage* » qui est « *d'abord un problème de police* ». Il n'était donc pas justifié selon ces instances d'intervenir sur le terrain de la concurrence. Conseil d'État, référé, 5 février 2014, *SAS Allocab*, n° 374524 ; Autorité de la concurrence Communiqué du 20 décembre 2013 : Voitures de tourisme avec chauffeur (VTC). URL : <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/13a23.pdf>

²⁴ Constituant un rapport nommé « *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France* », on peut y lire trente trois propositions d'amélioration de l'industrie du taxi. Certaines seront appliquées dans la loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

²⁵ Erving Goffman, *Comment se conduire dans les lieux publics*, Economica, 1963, 2013 pour la traduction, p. 17.

endettés pour obtenir leurs licences qu'ils peuvent s'asseoir sur un tas de ruines ! Des vies et des familles sont concernées au premier plan. Cela n'a pas de sens. Qui peut donc accepter que l'on fasse de même avec son gagne-pain ? Laisser impunément les VTC et les motos-taxis prendre les couloirs de bus, nous voler des clients dans les rues et les gares, racoler aux portes d'arrivée des aéroports, sans contrepartie ni investissement, est insupportable »²⁶. On voit là que l'accumulation de petits actes dans la circulation constitue le terreau d'un « ras-le-bol » plus général lié à la (dé)réglementation du secteur.

Cette action corporative est d'autant plus forte qu'elle rassemble au cours de quatre jours des chauffeurs et des conductrices syndiqués comme non-syndiqués. La participation d'une large frange de travailleurs non-syndiqués et parfois jamais mobilisés auparavant indique bien le niveau d'exposition à la concurrence que subissent les taxis, et les inquiétudes importantes que cela suscite. Ces travailleurs/euses ont ainsi marqué la volonté de conserver sur plusieurs plans : d'une part un marché du travail fermé, qui les protégeait jusque-là non seulement d'une mise en concurrence entre gens de métier mais garantissait au-delà l'égalité des contraintes dans l'activité de transport de personnes ; et d'autre part une stabilité portée par les statuts comme compensation aux sacrifices exigés – longues heures de présence, endettement – et qui malgré l'insécurité sociale qu'ils connaissent consiste à donner l'image d'une amélioration des conditions d'existence possibles par l'accès à l'indépendance. Autant de repères qui s'effacent aujourd'hui dans la constitution d'une carrière.

Au cours des mois qui ont suivi, les formes prises par le mouvement social des professionnels du taxi parisien ont changé. Ces acteurs ont cherché à se construire une légitimité envers le public et à inverser le regard qui leur était porté jusqu'alors. Preuve s'il en fallait de la détermination à poursuivre la lutte, l'action des *Taxis information* permet de souligner la confusion qui règne entre activité régulière et irrégulière du transport de personnes pour les passagers (le « racolage » sans réservation). En effet, l'élargissement de la concurrence entraîne le client dans son sillon : sans respecter scrupuleusement une réglementation que seuls les professionnels doivent connaître, les occasions de s'en défaire se multiplient auprès du public sans être toujours remarquées.

Conclusion

Pour beaucoup de chauffeurs et de conductrices de taxi, « lever le pied » dans le travail constitue un horizon professionnel qui s'éloigne à mesure que l'on avance dans les années. Il s'agit d'une attente forte qui se matérialise rarement. À différentes échelles temporelles, du plus petit acte d'attente jusqu'au projet professionnel, tout un ensemble de contraintes et de ressources définissent un équilibre plus ou moins stable dans l'exercice de ce métier. Or une des conséquences principales de la situation actuelle est de transformer l'imprévisibilité du quotidien en incertitude à moyen et long terme sur les possibilités d'émancipation par le travail.

Les manifestations qui ont eu lieu en 2014 et dont les revendications ont été perpétuées par d'autres modes d'action dans les aéroports avec les « *Taxis Information* » reflètent ce contexte parfois vécu comme invivable pour ceux qui exercent le métier de chauffeur ou de conductrice de taxi parisien. Situation exacerbée par l'installation d'une nouvelle concurrence aux techniques de réservation novatrices – par les multiples applications de *smartphone* –, la déréglementation progressive de cette profession s'est faite « à côté du métier » dans le secteur du transport réservé, tout en rendant moins perceptible la limite entre activité régulière et irrégulière.

Les taxis se sont démarqués par l'engagement dans une action corporative ayant pour portée la dénonciation de la fragilité touchant chaque statut et la compensation des sacrifices exigés par

²⁶ Toufik Abou-Aydar, *Confidences passagères*, éd. Max Milo, coll. « Témoignages », Paris, 2015, p. 162.

l'entrée dans la profession (heures de présence prolongées, fragilité du statut et du revenu). Cette situation permet d'élargir le champ de la réflexion à tout un ensemble de « *petits métiers* »²⁷ concernés par la volonté d'une « *sauvegarde des acquis* », « *seule protection contre la précarité* »²⁸, et dont les modes d'action se limitent à la défense du groupe professionnel depuis plusieurs années. C'est le cas par exemple avec les conducteurs de bus analysés par Olivier Schwartz lors des grèves en 1995. La profession des conducteurs/rices de taxis parisiens nous amène donc à nous interroger sur la pertinence des catégories forgées au sein du monde du travail : salariat/indépendance, emploi public/privé, et enfin sur la dénomination de « profession réglementée » qui rassemble sur une même base un ensemble d'activités très différentes.

Bibliographie :

- Toufik Abou-Aydar, *Confidences passagères*, éd. Max Milo, coll. « Témoignages », Paris, 2015.
- Sophie Bernard and Marnix Dressen, « Penser la porosité des statuts d'emploi », *La nouvelle revue du travail*, 5 | 2014, consulté le 24/11/2014. URL : <http://nrt.revues.org/1830>
- Marie-Christine Bureau et Antonella Corsani, « Du désir d'autonomie à l'indépendance », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 5 | 2014, consulté le 25 novembre 2014. URL : <http://nrt.revues.org/1844>
- Yann Caenen, Christine Couderc, Jérémy Courel, Christelle Paulo et Thierry Siméon, « Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements », site internet de l'INSEE, consulté au 28/01/2015 : http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=20&ref_id=16023
- Marie Cartier, Isabelle Coutant, Yasmine Siblot et Olivier Masclet, *La France des « petits-moyens » : enquête sur la banlieue pavillonnaire*, La Découverte, Paris, 2012.
- Robert Castel, *Les métamorphoses de la question sociale*, Folio, Paris, 1995, 1999
- Florent Champy, *La sociologie des professions*, PUF, Paris, 2009.
- Patrick Cingolani (dir.), *Un travail sans limites ? Subordination, tensions, résistances*, éd. Eres, Toulouse, 2012.
- Didier Demazière, Charles Gadéa, *Sociologie des groupes professionnels. Acquis récents et nouveaux défis*, Paris, La Découverte « Recherches », 2010
- Caroline Frau, « « Tout change à partir de ce soir » ? », *Politix* 4/ 2011 (n° 96), p. 39-57.
- Julien Gros, « Les bûcherons-tâcherons, des travailleurs restés à l'écart du salariat », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 5 | 2014, mis en ligne le 02 novembre 2014, consulté le 25 novembre 2014. URL : <http://nrt.revues.org/1875>
- Erving Goffman, *Comment se conduire dans les lieux publics*, Economica, 1963, 2013 pour la traduction
- Everett C. Hughes, *Le regard sociologique*, éditions de l'EHESS, Paris, 1996.
- Reinhart Koselleck, *Le futur passé: contribution à la sémantique des temps historiques*, Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales, Paris, 2000.
- Michel Lallement, *Temps, travail et modes de vie*, Paris, PUF, Sciences sociales et sociétés, 2003.
- Pauline Peretz & Olivier Pilmis & Nadège Vezinat, « La vie en société : une improvisation. Entretien avec Howard Becker », *La Vie des idées*, 3 février 2015 (<http://www.laviedesidees.fr/La-vie-en-societe-une-improvisation.html>)
- Pierre Michel Menger, "Le travail, sa valeur et son évaluation", *Cours au Collège de France 2013-2014* (<http://www.college-de-france.fr/site/pierre-michel-menger/course-2013-2014.htm>).
- Olivier Schwartz, « Sur la question corporative dans le mouvement social de décembre 1995 », *Sociologie du travail*, vol. 39, n°4, p 449-471.
- Olivier Schwartz, « Peut-on parler des classes populaires ? », *La Vie des idées*, 13 septembre 2011. ISSN : 2105-3030. URL : <http://www.laviedesidees.fr/Peut-on-parler-des-classes.html>
- Alain Supiot, « Les nouveaux visages de la subordination », *Droit Social*, 2000, pp.131-145.
- Claire Zalc, «Le petit commerce », in Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des*

²⁷ Florent Champy, *La sociologie des professions*, Presses universitaires de France, Paris, 2009.

²⁸ Olivier Schwartz, « Sur la question corporative... », *op. cit.*

- mouvements sociaux en France*, Paris, La Découverte « Poche/Sciences humaines et sociales », Paris, 2014, p.486-497.
- Bernard Zarca, *L'artisanat français, du métier traditionnel au groupe social*, Economica, Paris, 1986.

Sources

- Rapport de l'Inspection Générale des Finances, « *Les professions réglementées* », Tome 1, Mars 2013. (<http://www.economie.gouv.fr/files/files/PDF/2012-M-057-03-Tome1-pr.pdf>)
- Rapport de la mission de concertation taxi -VTC conduite par Thomas Thévenoud « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », avril 2014. (<http://www.thomasthevenoud.fr/wp-content/uploads/2014/04/Rapport-Thomas-Th%C3%A9venoud-24-04-20142.pdf>)
- « Emploi et revenus des indépendants », *INSEE Références*, édition 2015. URL : http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?ref_id=REVAIND15
- « Baromètre du prix de la licence », *Taxi News*, revue professionnelle, p.6.
- *100 % news, l'info du monde des taxis*, revue professionnelle sur internet (<http://100pour100news.com>).
- Site internet de la préfecture de police : <http://www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr/Demarches/Professionnel/Transports/Taxis-parisiens>

Publié dans laviedesidees.fr, le 11 juin 2015

© laviedesidees.fr