

Taxis paris solidaires, une histoire coopérative du taxi parisien et du groupement Gescop, Laurent Lasne. Éditions Le Tiers Livre, 2007, 312 pages

Rémi Laurent

Number 309, July 2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1021124ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1021124ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Association Recma

ISSN

1626-1682 (print)

2261-2599 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Laurent, R. (2008). Review of [*Taxis paris solidaires, une histoire coopérative du taxi parisien et du groupement Gescop*, Laurent Lasne. Éditions Le Tiers Livre, 2007, 312 pages]. *Revue internationale de l'économie sociale*, (309), 101–102.
<https://doi.org/10.7202/1021124ar>

au sein de laquelle des notions comme « utilité publique », « sens de l'Etat » ou « conscience ouvrière » prenaient toute leur noblesse. A l'heure où la vulgate libérale dominante tend à les reléguer dans l'oubli, on peut lui savoir gré de nous livrer une étude rafraîchissante et riche d'enseignements.

Patricia Toucas ●

**Taxis paris solidaires,
une histoire coopérative du taxi parisien
et du groupement Gescop**

Laurent Lasne. Editions Le Tiers Livre, 2007,
312 pages.

Le taxi est, par excellence, un révélateur de l'évolution sociale, économique et technique de la société et des luttes sociales qui la traversent. Dans *Taxis paris solidaires*, Laurent Lasne nous propose de découvrir une histoire coopérative du taxi parisien en retraçant l'histoire de ce métier et surtout des hommes qui ont mené la course sur la chaussée souvent glissante (et pas seulement du fait du pavage en bois de l'avenue des Champs-Élysées dans les années 1880). C'est aussi l'histoire du rapport entre capital et travail, ainsi que celle de la participation.

De l'ère de la traction hippomobile à celle du guidage par GPS, certains ont choisi de prendre « *la route alternative de la coopération* », comme le souligne Jean-François Morève, alors directeur de Gescop – la plus importante société coopérative française (Scop) en nombre d'associés –, dans son avant-propos.

C'est en 1872 que deux associations coopératives sont créées à Paris, mais il faut attendre la création de la Chambre syndicale des cochers de Paris en 1876 pour que la formule coopérative connaisse un développement plus marqué. La coopération et l'action collective concourent à l'émancipation des cochers pris entre le marteau (les compagnies de voitures de louage) et l'enclume (la réglementation et la police).

(14) Déclaration de M. Dardelle, cofondateur d'une des deux coopératives créées en 1872, au cours d'une audition par une commission d'enquête extraparlamentaire en 1883.

En 1886, on dénombrait vingt-quatre sociétés coopératives dans le département de la Seine. Le mode de répartition des bénéfices – « *Chez nous, on partage les bénéfices au prorata du travail*⁽¹⁴⁾ » – et les principes de solidarité – notamment par la création d'un fonds de secours – constituent les deux grandes singularités des coopératives. Ainsi, les statuts de la Continentale prévoyaient que le surplus, après versement d'un intérêt de 5 % au capital, était réparti de la manière suivante : 10 % pour le fonds de réserve, 25 % aux sociétaires, 60 % au prorata des journées travaillées et 5 % au fonds de secours.

L'arrivée à la fin du XIX^e siècle de l'automobile et son développement au début du XX^e vont bien sûr révolutionner le métier de taxi... et laisser sur le pavé les coopératives de cochers, qui seront ruinées, incapables de lever les capitaux pour investir. Laurent Lasne relève qu'en « *moins de dix ans, les principales compagnies de louage avaient substitué l'automobile aux chevaux* ». Et de poursuivre : « *Cette incursion rapide du cheval-vapeur eut pour principal effet d'accroître la dépendance des conducteurs par rapport au capitalisme industriel et financier, de telle sorte que la maîtrise du conducteur sur son outil de travail devint plus aléatoire.* » Autre effet : la concentration du marché autour de grandes compagnies. C'est en mars 1913 que la dernière coopérative de cochers – la Célérité – disparut, note l'auteur.

Dans les années 20, le « milieu » du taxi connut un certain nombre de scandales et d'escroqueries dus à « un goût de l'argent immodéré », ce qui entraîna la faillite de plusieurs sociétés d'assurance et laissa sans couverture les « petits propriétaires ». Pour faire face, trois cents adhérents du Syndicat des cochers-chauffeurs « inventèrent une réplique solidaire en créant, le 16 mars 1930, la Fraternelle automobile, la plus ancienne mutuelle d'assurance automobile ». Son slogan : « Être collectivement assureurs et individuellement assurés ».

Si l'élément structurant du marché est définitivement celui du rapport au capital, ce sont bien des hommes qui en ont tracé l'avenir et réinventé le métier, et plus particulièrement trois

hommes : Robert Catherine, Pierre Juillet et André Rousselet. Le premier, surnommé « l'Empereur du taxi », créa la Société générale de location (SGL, scindée au milieu des années 50 en deux sociétés : Taxicop et Barco) et lança le premier système de radio-taxis. Le deuxième est homme de taxis – président de la société CGV, qui contrôle alors la compagnie Gat – et de pouvoir – conseiller politique du Premier ministre Georges Pompidou et, plus tard, chargé de mission auprès du président de la République. Le troisième est homme de pouvoir – il fut membre des cabinets de François Mitterrand et de Pierre Mendès-France – et de taxis – il reprit à la fin des années 50 la compagnie G7. Tous trois ne purent que constater « l'inexorable érosion de la rentabilité d'exploitation du taxi ». Il est de plus en plus difficile de faire vivre les apporteurs de capitaux et le chauffeur. Dans « la combinaison "une voiture + un chauffeur + un actionnaire", il y avait un élément de trop ! » affirme Laurent Lasne. C'est ainsi qu'ils développèrent des innovations dans la gestion du métier de taxi : le travail au forfait pour André Rousselet et surtout l'actionnariat salarié pour Pierre Juillet et Robert Catherine. Cette innovation a permis de renouer avec « les paris coopératifs des chauffeurs-cochers de la fin du XIX^e siècle ». Les trois Scop – Barco, Gat et Taxicop – issues de la transformation de la Gat et de la SGL et réunies au sein de la Gescop ont donné naissance

au central radio Alpha Taxi. Elles regroupent 1 130 chauffeurs associés.

Je laisse le plaisir aux lecteurs de découvrir plus en avant ces formidables histoires et portraits que propose Laurent Lasne à la façon d'un journaliste. Ses lecteurs auront, à n'en pas douter, un autre sujet que le temps qu'il fait à partager avec le chauffeur de taxi qui les conduira à une réunion de travail ou à un aéroport pour partir en vacances. Un livre qui éclaire aussi les discussions actuelles autour de la réforme du métier. Pour Jean-François Morève, « une Scop puise force dans le respect du travail de chacun et dans la mutualisation ». C'est ça, « l'ambition de vivre le taxi autrement ».

Rémi Laurent ●

Correctif

Suite à une erreur de manipulation lors des dernières étapes de la fabrication du numéro 308, la note de lecture rédigée par Nadine Richez-Battesti s'est trouvée malencontreusement abrégée. Il fallait lire, à la fin de cette note page 94 : « Il souligne plus largement le défi qu'il y a à mieux diffuser la connaissance de ce modèle coopératif, notamment dans les impacts que l'on peut en attendre. » La rédaction tient à présenter toutes ses excuses à Nadine Richez-Battesti et à ses lecteurs.