Document généré le 25 avr. 2024 07:16

Labour
Journal of Canadian Labour Studies
Le Travail
Revue d'Études Ouvrières Canadiennes

Jean-Philippe Warren, Histoire du Taxi à Montréal : Des taxis jaunes à UberX, (Montréal : les Éditions du Boréal 2020)

Émile Baril

Volume 88, automne 2021

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1084994ar
DOI : https://doi.org/10.52975/llt.2021v88.0019

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Canadian Committee on Labour History

ISSN

0700-3862 (imprimé)
1911-4842 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce compte rendu

Baril, É. (2021). Compte rendu de [Jean-Philippe Warren, Histoire du Taxi à Montréal : Des taxis jaunes à UberX, (Montréal : les Éditions du Boréal 2020)]. *Labour / Le Travail*, *88*, 199–201. https://doi.org/10.52975/llt.2021v88.0019

All Rights Reserved © Canadian Committee on Labour History, 2021

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Jean-Philippe Warren, *Histoire du Taxi à Montréal : Des taxis jaunes à UberX,* (Montréal : les Éditions du Boréal 2020)

Le livre de Jean-Philippe Warren comble un vide dans la mémoire collective de Montréal : celui du rôle de son industrie du taxi. Être chauffeur ou chauffeuse d'un taxi représente plus que la conduite d'un véhicule, nous raconte le sociologue. Cela implique également l'appartenance à un groupe hétéroclite, militant, immigrant et faisant partie intégrante de la vie prolétaire urbaine depuis plus d'un siècle. L'industrie du taxi est composée de plusieurs acteurs aux intérêts différents : les propriétaires d'un seul permis de taxi (les « artisans »), les patrons de flottes de véhicules, les chauffeurs à temps plein et à temps partiel, les associations et leurs répartiteurs, le gouvernement, les assureurs, les clients ainsi que les autres professionnels de la mobilité urbaine. Des entrevues avec 17 d'entre eux viennent ajouter au contenu sociohistorique. Cet ouvrage s'inscrit ainsi dans les travaux de recherche sur le taxi, par exemple B. Mathew avec *Taxi! Cabs and Capitalism in New York City* (2005) qui explore de façon similaire les tensions entre les chauffeurs, l'administration municipale et la police. L'originalité du travail de Warren réside dans la rigueur et la profondeur de la recherche historique.

Le premier chapitre (années 1909-1929) présente les origines de l'industrie, des débuts des entreprises de taxi – comme la *Yellow Cab* – à l'expansion des flottes de véhicules. Ces deux décennies sont marquées d'abord par l'exploitation des chauffeurs canadiens-français, nouvellement arrivés dans la métropole et qualifiés de « migrants de l'intérieur » (44), puis par la mise en place par l'administration municipale de certaines solutions visant à contrer la chute des prix des courses, et finalement, par la tentative d'établissement d'un monopole par *Diamond*. Le deuxième chapitre (1929-1945) raconte les « guerres du taxi » (53) que l'auteur décrit comme la période d'avant-guerre, marquée par l'augmentation de la pression sur les chauffeurs, par les grèves et par les débuts de la spéculation sur l'achat et la vente de permis de taxi. Le troisième chapitre (1945-1957) relate l'explosion des émissions de permis par la ville, menant à une période difficile pour les chauffeurs qui peinent à trouver des courses étant donné l'augmentation du nombre de taxis par habitant. L'auteur y détaille deux types de chauffeurs : les « professionnels » – travaillant surtout de jour, aux postes d'attente et de façon soignée –, et les « *hustlers* » – maraudant surtout de nuit.

Le quatrième chapitre (1957-1967) aborde le contrôle du nombre de véhicules en circulation. Il s'agit d'un moment fort du livre où l'auteur retrace les premiers efforts de syndicalisation, qui se révèlent toutefois vains. La diversité d'opinions et la compétition entre chauffeurs pour du travail entraînent une difficulté à se mobiliser collectivement. La structure capitaliste de l'industrie du taxi de l'époque mène à une concentration des permis dans les mains d'une poignée d'investisseurs qui exploitent les chauffeurs aspirant à devenir propriétaires en les plaçant dans une situation d'endettement. L'auteur suggère qu'il y a donc, pour ces chauffeurs, une nécessité de travailler tous les jours de longues heures. La misère ambiante s'explique par ces mécanismes d'exploitation qui limitent la solidarité et la mobilisation sociale, puis causent un repli sur soi-même.

Le cinquième chapitre (1967-1970) fait état d'un point culminant de la lutte pour de meilleures conditions de vie. Avec les longues journées de travail, le stress, l'exposition aux gaz d'échappement, les

maux de dos et autres problèmes, les chauffeurs « bouillonnent » (188). Des actions directes sont organisées et le Mouvement de libération du taxi voit le jour. Avec l'appui de plusieurs autres groupes, les chauffeurs se rendent à l'aéroport pour contester le monopole de la compagnie Murray Hill, puis des limousines et autobus sont incendiés et retournés lors d'une manifestation. L'aéroport revient souvent comme lieu clé dans l'industrie de Montréal. C'est également le cas dans d'autres grandes villes, comme en témoignent les travaux de Wells, Attoh et Cullen au sujet de l'aéroport de Washington D.C. et de son importance comme lieu de mobilisation et de solidarité – voir *Just-in-Place labor: Driver organizing in the Uber workplace* (2020).

Les chauffeurs montréalais obtiennent finalement une trentaine de postes d'attente, mais les militants martèlent qu'il ne s'agit que d'un écran de fumée qui ne résout en rien la misère des chauffeurs de Montréal. Cela nous mène alors au sixième chapitre (1970-1980) qui analyse le processus de provincialisation de l'industrie du taxi comme une compétence québécoise, en réponse au rapport Bossé commandé par le gouvernement de Robert Bourassa. Un règlement met finalement la gestion de l'industrie du taxi sous la tutelle du ministère des Transports du Québec, qui sera un acteur central pour les décennies à venir. Parmi les changements introduits, on note la création des agglomérations de taxi et l'arrivée des répartiteurs radio. Warren insiste toutefois sur le fait que, comme lors des décennies précédentes, les changements apportés à l'industrie du taxi ont dans leur angle mort les chauffeurs-artisans qui voient leurs salaires diminuer, leurs heures de travail augmenter et leur capacité d'actions collectives se buter à la bureaucratie.

Les septième et huitième chapitres (1980-1990) du livre sont cruciaux pour comprendre les dynamiques actuelles étant donné l'importance des communautés culturelles dans l'industrie du taxi à Montréal. L'auteur examine les questions d'immigration et le rôle des différentes vagues de travailleurs immigrants. Les années 1980 sont marquées par l'arrivée de chauffeurs issus de minorités visibles, notamment d'origine haïtienne, qui viennent saturer les rangs à Montréal, provoquant ainsi une « hystérie raciste » (286). L'aéroport et les associations de propriétaires s'entendent pour limiter le nombre d'exploitants en plus d'ajouter des frais annuels. Le racisme qui règne chez les clients, répartiteurs et chauffeurs blancs entraîne deux associations de défense des droits des Noirs à se mobiliser dans le centre-ville contre ces injustices. L'auteur fait un travail important de recherche sur l'aspect « systémique » (304) du racisme dans le taxi à Montréal. Une commission est mise sur pied, plusieurs organisations sont pointées du doigt et des clauses de non-discrimination seront ajoutées dans les réglementations provinciales et municipales. Warren y aborde également la question des femmes qui travaillent dans l'industrie, notamment avec la présence de nombreux obstacles à leur entrée dans ce milieu.

Les derniers chapitres (1990-2020) détaillent l'arrivée du principal syndicat dans l'industrie – les Métallos – et le rachat de nombreux permis par le gouvernement. Cela mène à une amélioration des conditions des chauffeurs et donne lieu à une augmentation exponentielle des valeurs de permis jusqu'en 2015. Toutefois, l'arrivée d'Uber en bulldozer et le démantèlement du système de permis font retourner l'industrie à la case départ. Des différences majeures entre Uber et le taxi sont décrites, soit le

https://doi.org/10.52975/llt.2021v88.0019

système de notation du chauffeur, le coût de la course préétabli en fonction de la demande, la répartition algorithmique, la « flexibilité » (415) exigée des chauffeurs et la fin des quotas de permis de véhicule. Contrairement à ce que certains affirment, les technologies ne règlent pas des problématiques comme le racisme et l'exploitation. Avec Uber, l'évasion fiscale, le lobbyisme et le démantèlement de plusieurs lois empirent la situation pour les travailleurs déjà précaires. À cela s'ajoute une pandémie ayant freiné brusquement le tourisme et les opportunités de travail.

Le futur de l'industrie est incertain et les travailleurs et travailleuses du taxi, particulièrement ceux de couleur et à la situation économique et migratoire précaire, font face à de nombreux défis. Cet ouvrage raconte l'histoire de l'industrie du taxi de Montréal à travers les mouvements sociaux antiracistes, féministes et prolétaires pour l'amélioration des conditions de vie. Une lacune du livre est le peu de place accordée aux entrevues effectuées avec les chauffeurs, dont les voix sont indissociables des processus analysés. Néanmoins, l'auteur démontre clairement comment l'histoire du développement du taxi de Montréal est entièrement liée aux transformations de la ville, aux conditions de vie quotidienne et à l'urbanisation capitaliste.

Émile Baril
York University

Timothy Minchin, *America's Other Automakers: A History of the Foreign-Owned Automotive Sector in the United States* (Athens: University of Georgia Press 2021)

The United States auto industry has received much scholarly attention, most focusing on its rise in the Great Lakes region and its decline since the 1970s. Treatment of autoworkers and their main union, the United Auto Workers (UAW), has followed a similar arc. Declining numbers and influence have contributed to the narrative of a Rust Belt of formerly thriving auto centres like Detroit. In *America's Other Automakers*, Timothy Minchin reframes that narrative by focusing on foreign-owned auto factories, called "transplants," beginning in the early 1980s.

Minchin begins with an exploration of the ten-year, unsuccessful experiment by Volkswagen to assemble cars in Pennsylvania. He then offers chapter-length analyses of literally ground breaking and successful efforts at U.S. production by Honda in Marysville, Ohio (beginning in 1982); Nissan in Smyrna, Tennessee (1983); Toyota in Georgetown, Kentucky (1988); BMW in Greer, South Carolina (1992); Mercedes-Benz in Vance, Alabama (1993); Hyundai in Montgomery, Alabama (2005); and Kia in West Point, Georgia (2010). The main questions driving Minchin's investigation are: "Why did these companies locate where they did, and what did their arrival mean – especially in human terms – for the communities involved?" (3)

Extensively researched in governors' papers, local newspapers, UAW records, and oral history interviews, the case studies in *America's Other Automakers* differ in details but lead to generalized answers. Companies learned from Volkswagen's experience and chose rural, "greenfield" locations that had no history of unionized industry and came with lucrative financial incentives from state and local governments, which competed aggressively to land auto plants. Minchin explores governors' records, however, to argue that personal relationships, elaborate meals, private flights over