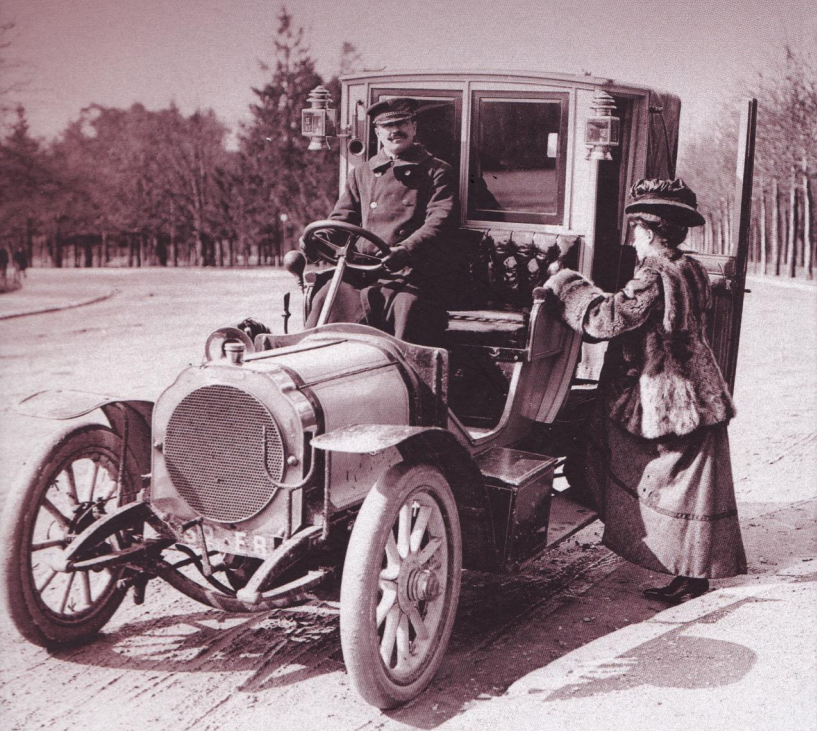


LA GRANDE HISTOIRE DES TRANSPORTS URBAINS

LES TAXIS 1898-1945 PARISIENS





L'immortel Deux Pattes, le chef-d'œuvre de Louis Renault.

Le taxi sera à pétrole, ou ne sera pas. Louis Renault, le grand constructeur automobile, est déjà persuadé que tout ce qui roule avec du pétrole est son affaire. Construire des taxis et en inonder les rues de Paris, voilà ce qui le passionne, car un taxi Renault peut aussi cacher une voiture Renault, le premier faisant la publicité de la seconde.

Le Deux Pattes, le taxi Renault

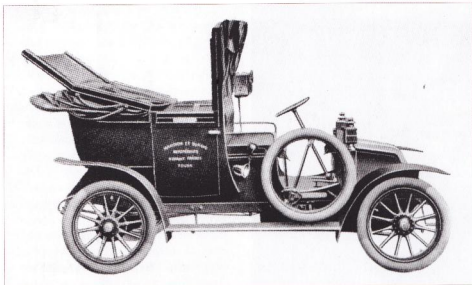
En sélectionnant le nouveau taxi à pétrole proposé par Louis Renault en 1905 qui ne veut pas laisser ce marché à ses concurrents, les compagnies de taxis parisiennes du début du siècle ne savent pas qu'elles feront certainement une bonne affaire en faisant le bon choix technique, mais aussi qu'elles assureront, pour les décennies à venir et jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la prépondérance de Renault dans le domaine du taxi.

Tout commence dans le monde clos et feutré de la haute finance, avec une Société française d'études et d'entreprises (au nom qui ne veut rien dire de précis sinon quelle étude et quelle entreprise !) qui passe son temps à racheter des sociétés en faillite et à en recruter d'autres avec les morceaux épars des premières. Elle se décide à investir dans le marché très prometteur des taxis qui, au cours des années 1904-1905,

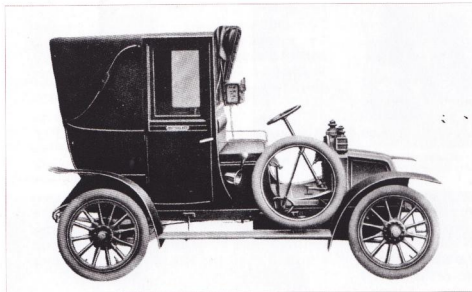
s'est nettement orienté vers la voiture à pétrole, abandonnant à leur triste sort les lourdes batteries et leurs tonnes de plomb. Cette société essaie divers modèles de taxis en faisant des essais comparatifs, et choisit, en fin de compte, un modèle Renault type AG à 2 cylindres, d'une puissance fort modeste de 8 chevaux, mais très simple, robuste, et pratique à conduire et à utiliser. Ensuite, elle crée les deux compagnies que sont la Compagnie française des fiacres automobiles et la Compagnie française des automobiles de place (ou Autoplace et future G7) pour exploiter ce taxi dans les rues de Paris. Les bénéfices vont rapidement s'accumuler et la banque Mirabaud, qui est derrière tout cela, voit ses coffres déborder.

Portrait du Deux Pattes

Cette voiture est mue par un moteur à 2 cylindres, ce qui lui vaudra le très persistant



Le taxi Renault en position capote abaissée. La séparation vitrée reste cependant en place.



Le même taxi en position capote relevée, pour l'hiver ou les jours de pluie.

surnom de Deux Pattes dans le milieu des chauffeurs de taxis - ce surnom revenant quarante ans plus tard, et au féminin, à la 2 CV Citroën au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et qui sera donc « la deux pattes ».

Le Deux Pattes, pour en revenir à lui, est carrossé sous la forme d'un landaulet décapotable (qui, fermé, ressemble à un coupé, d'où la confusion qui est souvent faite), qui décapoté ou non pour le confort des voyageurs, laisse de toutes manières le chauffeur à l'air totalement libre, livré au soleil et à la pluie sans aucun choix. Le landaulet décapotable est une carrosserie n'ayant qu'une petite capote sur sa partie arrière, tandis que la partie avant, ayant un toit fixe, permet l'accès par des portes vitrées. L'avant de cette partie fermée est vitré et les passagers peuvent, à travers cette grande baie vitrée, voir, de part et d'autre du dos du chauffeur, la rue et son animation. Ce genre de carrosserie restera, jusqu'aux années 1920, caractéristique du taxi parisien, repris par d'autres marques, dont notamment Citroën.

Assez haut, le Deux Pattes Renault offre une vue dégagée, du confort, un accès commode. Assez court, il se glisse bien dans la circulation parisienne et se gare facilement. Le petit

Populaire et démocratique

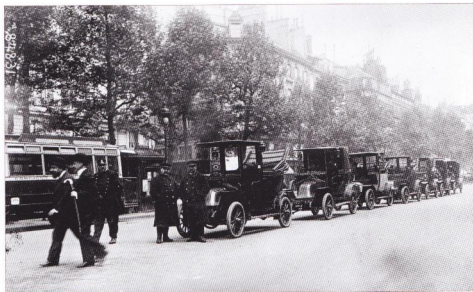
En 1904, d'après Claude Rouxel, le taximètre fait son apparition dans les rues de Paris, et, d'après le journal *La Vie au grand air*, écrit ces lignes d'un savaeur très Belle Époque: « Le tarif est le même que celui des vulgaires sapins (sic) qui circulent à Paris. C'est la démocratisation de la locomotion mécanique. » Sans aucun doute, c'est bien le taxi AG Renault, qui, par son nombre écrasant, est dans les faits le vecteur de cette démocratisation. Présent, en longues files d'attente, partout dans la capitale, roulant par files entières dans les rues, le Deux Pattes est omniprésent et popularise le fameux capot « alligator » Renault tout en transportant les foules.

moteur de 1060 cm³ seulement permet quand même une vitesse pouvant atteindre 30 à 40 km/h, pour un poids dépassant à peine la tonne.

Louis Renault livre 250 modèles le 9 décembre 1905 à La Compagnie française des automobiles de place, qui, très satisfaite, en commande autant l'année suivante, puis 750 autres voitures en 1907, 1500 en 1909, portant le nombre des Deux Pattes livrés à plus de 3 000 exemplaires.

La recherche d'une Renault demande du flair, de l'habileté, de la ruse

La presse de l'époque cense le taxi Deux Pattes et en fait, pour le Parisien chic et actif, l'indispensable véhicule de la vie quotidienne, sorties aux courses et au théâtre comprises. « Il est très cher, c'est certain, mais il remplace si avantageusement le coupé de grande



Une station de taxis dans l'axe du boulevard de la Madeleine, en 1913.



Les 600 taxis au travail pour transporter, en rotation, les 6 000 soldats prêts pour le front de Meaux.

remise qu'il égale en confortable et dépassé en vitesse (sic) que le boulevardier ou l'homme d'affaires se hâte de l'aller quérir. L'après-midi les Renault sont introuvables. »

Et quand il voit un taxi Renault, le client doit se précipiter et surtout déjà tendre un bon pourboire s'il veut être accepté et faire sa course. On voit même des clients hâler un fiacre hippomobile pour aller rattraper un taxi Renault !

Du choix fait par la compagnie Autoplace ou G7 en 1905 jusqu'à celui fait par l'armée française pour le transport des troupes lors de l'offensive de la Marne en 1914, c'est en effet une glorieuse décennie qui s'offre à Renault. Les historiens de l'automobile comme Gilles Robert, dans son ouvrage *Taxi* (éditions ETAI), soulignent que c'est bien le taxi qui « a servi de marchepied à Renault dans sa conquête et son positionnement au sein de l'industrie nationale et mondiale ».

Toutefois, cette hégémonie de Renault n'est pas absolue : la grande marque de Billancourt n'a jamais été le seul fournisseur pour les compagnies parisiennes et a dû laisser quelques miettes du festin à Peugeot avec ses 10 HP et ses types 118, tout comme à Darracq, Panhard & Levassor Unic, Toby-Hubet ou Prima, Clément-Bayard, etc., sans compter d'autres marques de réputation qui n'ont pas survécu à la Première Guerre mondiale. Renault est en force par le nombre de ses voitures et à une telle présence écrasante que ses concurrents n'existent que dans la mesure où ils adoptent ses techniques et les caractéristiques de ses véhicules, au point de faire des voitures que l'on confondrait presque avec les Deux Pattes. Peugeot, Clément-Bayard, Unic, ou encore la marque Tony-Hubet montent des moteurs à 2 cylindres sur leurs modèles, et d'une cylindrée et des performances très proches.



La réquisition des taxis Renault de la G7 qui deviendront les taxis de la Marne.

La carrosserie en landaulet, aussi, ajoute son uniformité pour l'ensemble de ces voitures.

Les taxis de la Marne : une exclusivité Renault ?

La guerre est déclarée le 2 août 1914, et commence très mal pour l'armée française : l'ennemi s'approche rapidement de Paris et le gouvernement doit quitter la capitale, tandis que ses habitants commencent à s'enfuir. Dès les premiers jours de septembre, les troupes allemandes sont au nord-est de Paris, en Seine-et-Marne. Les Allemands sont le 3 septembre au Plessis-Belleville et des soldats allemands sont signalés à quelques dizaines de kilomètres de Paris seulement.



Les Deux Pattes partent pour le front. La capote baissée crée leur silhouette inoubliable et unique.

Au début du mois de septembre 1914, le général Gallieni, gouverneur de Paris et habile stratège, perçoit que cette avancée très rapide de l'armée allemande met celle-ci dans une position telle qu'il serait possible de l'encercler, et ainsi cette armée allemande pourrait être isolée de ses arrières et mise en difficulté. Dès le 6 septembre, le général Joffre songe à lancer l'ordre de la contre-attaque qui doit permettre au général Maunoury, qui est sur le terrain même, de recevoir les renforts nécessaires pour encercler les Allemands. Toutefois, il faut agir avec une rapidité extrême, et le problème reste de savoir comment déplacer rapidement les troupes françaises sur le lieu des opérations. Le chemin de fer ne s'y prête pas, car il n'y a pas de voie ferrée proche du lieu le plus favorable, et c'est bien, en fin de compte, par la réquisition de la totalité des chauffeurs de taxi parisiens qui permettra, à raison de cinq soldats par voiture avec leur équipement, le déplacement très rapide de l'armée sur le lieu du combat. L'opération est montée par le général Clergerie et avec l'aide d'André Walewski, fondateur et propriétaire de la société Autoplace (future G7).

Le nombre de taxis circulant dans Paris à la veille de la Première Guerre mondiale est de l'ordre de 10 000, mais la plupart sont au garage, leurs chauffeurs ayant été mobilisés, et les Parisiens doivent se contenter des 3 000 voitures des chauffeurs restés à Paris, parce que trop âgés pour aller au front ou réformés pour raisons de santé.

Ces chauffeurs réquisitionnés ne sont guère enthousiastes et craignent, à juste titre, que, en tant que civils, ils soient purement et simplement fusillés en cas de capture par l'ennemi. Toutefois, il sera possible de vaincre cette bien compréhensible réticence, et le transport se fera, même si, pour une partie de ces chauffeurs, il faut aller chercher des soldats dans des lieux imprévus, et perdre du temps en attentes très longues, et se passer de toute nourriture pendant parfois une journée entière. Les 6 et 7 septembre 1914, sur ordre

Une opération décisive sur le plan militaire ?

Cette opération permit d'acheminer rapidement, environ 5 000 hommes, mais cet effectif était dérisoire par rapport au nombre d'hommes qu'il aurait fallu réellement pour parvenir à bout des forces allemandes. On ne peut donc pas dire qu'elle a été décisive sur le plan purement militaire, mais cette manœuvre inédite dans son ampleur a eu une réelle portée psychologique pour les soldats français et pour la population civile. Les Allemands furent surpris de se trouver nez à nez avec des Français qu'ils pensaient être très loin de là... à des jours entiers de marche. Cette mobilité miraculeuse de l'armée française ne manqua pas de créer un sentiment de malaise chez les Allemands.

du général Gallieni, environ 600 taxis parisiens sont mis au service des fantassins de la 7^e division d'infanterie. Les voitures sont en majorité des Renault AG1 qui partent au cours de la nuit en deux groupes, en direction de Tremblay-lès-Gonesse, (le Tremblay-en-France actuel) puis du Mesnil-Amelot. Dans

la journée du 7 septembre, un second convoi de 700 véhicules quitte les Invalides pour rejoindre Gagny.

Les taxis sont rassemblés à Gagny et Livry-Gargan pour charger les soldats. Les deux convois partent dans la nuit du 7 au 8 septembre et sont à pied d'œuvre le 8 au matin aux portes de Nanteuil-le-Haudouin et de Sully-le-Long.

On croit communément que les taxis de la Marne n'étaient que des Renault Deux Pattes de la G7, or il est possible, mais non certain, qu'il y ait eu des taxis d'autres marques engagés dans l'opération. En revanche, on sait que l'armée a réglé le transport selon le tarif officiel n° 2, et que les chauffeurs

Le taxi AG en chiffres

Date de sortie : 1905
Moteur : 2 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée : 1 060 cm³
Puissance nominale : 8 CV
Boîte : 3 vitesses non synchronisées
Direction : vis et secteur
Longueur : 360 cm
Hauteur : 183 cm
Poids : 1 050 kg
Vitesse maximale : 40 km/h

ont eu droit à un très normal 27 % du prix de leur course, comme pour un paisible trajet en proche banlieue parisienne.



Un taxi Renault type AG, ayant fait carrière au Royaume-Uni à la gare de Hove, dans le Sussex, de 1910 jusque dans les années 1930.



Un élégant chauffeur de taxi au volant de son Deux Pattes à Paris, vers 1910.

Les années 1910 sont décisives pour les taxis parisiens, car le système se met en place et trouve à la fois ses modes de fonctionnement et ses limites. C'est l'époque des plaques d'immatriculation en « G » qui sont réservées à ces voitures, et, parmi elles, la plaque « G7 » deviendra mythique au point de remplacer la raison sociale de la compagnie qui en est attributaire.

Les grandes compagnies de taxis

Pendant l'année 1909, un total de 4243 « voitures automobiles de place » circule à Paris, d'après l'Historien du taxi Claude Rouxel. Parmi elles, il y a 957 « voitures de remise » qui ne peuvent être considérées comme des taxis puisque n'ayant pas de taximètre et n'attendant pas sur la chaussée. Le nombre de fiacres à chevaux est encore de 12 000, alors que deux ans auparavant, à la fin de 1907, il était d'environ 16 000. Toujours en 1907, il y avait déjà 2 359 fiacres automobiles, et entre 1907 et 1909 leur nombre est doublé.

Les grandes compagnies dominent nettement le marché, puisque sur les 3 206 « fiacres automobiles de 2^e classe », qui correspondent au taxi sous sa forme la plus courante, seulement 560 sont exploités par des loueurs ou des petites coopératives, tandis que les 2 700 autres sont exploités par des sociétés anonymes.

Les dépenses quotidiennes des taxis en 1910

Les tarifs officiels ont été prévus par les arrêtés du 9 août 1904 et du 10 avril 1909 avec la mise en évidence, par le chauffeur, du drapeau bleu, rouge ou blanc selon les tarifs. Le chiffre moyen de recette quotidienne de 1909-1910 varie entre 28 et 35 F, selon les compagnies, pour 10 à 12 courses par jour. Les fiacres à chevaux, eux, réalisent un chiffre d'affaires journalier de 17,50 à 19,25 F pour 14 courses.

On commence à découvrir que si les chevaux coûtaient cher avec leur nombreux personnel et leur santé souvent fragile, l'automobile, comme elle ne cessera jamais de le montrer à l'avenir, est aussi un luxe ruineux. L'entretien revient à 4,50 F par jour pour une société possédant un parc d'une centaine de voitures, ce qui correspond au salaire journalier



Ci-dessus et ci-dessous : la grève des chauffeurs de taxis de 1912 prend, du mois à Paris, une tournure violente et désespérée avec le renversement volontaire des voitures par les chauffeurs.



minimum d'un ouvrier - à une époque où l'on fait la « grève de la Tuna » pour réclamer un salaire minimal de 5 F par jour.

Evidemment, les compagnies s'organisent pour rationaliser l'entretien des voitures en organisant de grands garages avec des ateliers, mais aussi en faisant payer au chauffeur une caution de 300 F à son entrée au service de la compagnie afin de l'inciter à prendre soin de la voiture. Il est à noter que le chauffeur doit prendre sur lui un certain nombre de frais occasionnés par la voiture,

comme le lavage pour que sa voiture soit attractive pour le client.

À une époque où ils sont encore très fragiles et ne durent que quelques milliers de kilomètres, les pneumatiques sont, à eux seuls, le deuxième poste de dépenses quotidiennes avec, pas moins de 6.50 F pour 100 km parcourus chaque jour. C'est proprement ruineux, et les automobilistes de l'époque passent une grande partie de leur temps, quand ils se servent de leur voiture, à crever, changer de roue, à faire réparer, et à crever de nouveau.

La consommation des voitures n'est pas du tout celle de nos modèles actuels qui sont, eux, d'une sobriété qui ferait rêver les automobilistes et les chauffeurs de taxi de la Belle Époque. Elle se situe dans un minimum de 10 l/100 km, et atteint la quinzaine de litres pour peu qu'il y ait des embouteillages. Le prix du litre d'« essence de pétrole » à Paris est aux environs de 0,60 franc, ce qui peut intéresser les automobilistes actuels qui se plaignent de la flambée des prix du plein dans les stations-service : d'après un des tableaux des indices comparatifs des prix, 1 F de 1910 vaut 3,66 euros de 2010, donc on aurait un prix du litre d'essence à 2,19 euros le litre en 1910 ; l'automobiliste de 2010 n'est donc pas tout à fait aussi mal traité que celui de 1910...

Le parc des voitures des premières compagnies de taxis à Paris

Nom de la compagnie	Marque des voitures	Nb de voitures	Nb de cylindres	Puissance
Anciens chauffeurs				
Auto-guépes	Prunel	20	2 cylindres	10 ou 12 ch
Automobiles parisiennes	Delahaye	100	2 cylindres	10 ou 12 ch
Auto-modern				
Bondis	Charron	80	2 cylindres	8 ou 10 ch
Camille	De Dion-Bouton	5	1 cylindres	8 ou 10 ch
Camille	Chenard-Walcker	20	1 cylindres	9 ch
Charles Masson	Sauvannet	30	4 cylindres	12 ch
Chauffeurs de la Seine	Brouhot	56	4 cylindres	10 à 14 ch
Chauffeurs parisiens	Delahaye		2 cylindres	10 ou 12 ch
Compagnie générale des voitures à Paris	Bayard-Clement	50	4 cylindres	10 ou 16 ch
Compagnie générale des voitures automobiles	Panhard	60	2 cylindres	9 ou 11 ch
Compagnie française des automobiles de place	Renault	1200	2 cylindres	8 ou 10 ch
Compagnie générale des automobiles taximètres	Chenard-Walcker	100	4 cylindres	15 ch
Compagnie parisienne des taxiaux électriques	Krieger	100	4 cylindres	15 ch
Compagnie des auto-fiacres	Renault	600	2 cylindres	8 ou 10 ch
Compagnie des auto-fiacres	Duhanot	100	2 cylindres	10 ch
Conducteurs de Paris				
Conducteurs réunis				
De Dion-Bouton	De Dion-Bouton	100	4 cylindres	15 ch
La Célérité	Sauvannet	30	2 cylindres	12 ch
La Prévoyante	Darracq			
La Ruche parisienne	Brouhot			
La Semeuse				
L'Abelie				
Le Phénix				
Les Selects	Sauvannet	5	4 cylindres	12 ch
L'Espérance				
L'Hirondelle				
Néo-fiacres	Bayard-Clement	6	2 cylindres	9 ou 11 ch
Serruau	Unic	20	2 cylindres	10 ou 12 ch
Société générale Météor	Unic	200	4 cylindres	10 ou 14 ch
Société coopérative Etoile-Auto	Darracq		2 cylindres	12 ou 12 ch
Société générale de l'Avenir	Prima	15	4 cylindres	12 ou 15 ch
Thorand, Thiens et C ^e	Ours	80	3 cylindres	14 ou 16 ch

Des conditions de travail difficiles

Toutes les compagnies de taxis de l'époque ne rémunèrent pas de la même façon leurs chauffeurs, et ces derniers s'estimant mal payés ne manquèrent pas de le faire savoir lors d'une grève, en 1911. En général, le chauffeur, payant de sa poche son essence et son huile, peut espérer obtenir 25 à 40 % du montant la recette. Avec les chiffres donnés dans le texte ci-contre, pour 100 kilomètres par jour, il dépense 6 F d'essence et 1 franc d'huile et il gagne 9 F. Son salaire net est donc de 2 F. Il peut espérer des pourboires qui peuvent s'élever à 5 ou 6 F par jour, mais on aura compris que le chauffeur reste en bas de l'échelle sociale. On parle d'une « prolétarianisation » des chauffeurs, et le terme est exact.



Femme chauffeur de taxi regonflant un pneu, sous le regard ironique et peu gâté de son client.

En tout cas, la dépense moyenne de carburant s'élève donc, pour la centaine de kilomètres quotidienne, à environ 6 F plus 1 F pour l'huile et la graisse. Les grandes compagnies,

dans leur bienveillance, ne prennent en charge que la graisse, et laissent au chauffeur l'essence et l'huile.

Les dépenses quotidiennes sont de l'ordre de 450 F pour l'entretien de la voiture, 6,50 F pour les pneus et 9 F pour le salaire du chauffeur et l'essence. On peut ajouter encore 5 F pour l'amortissement de la voiture, et aussi 115 franc pour les assurances, 2,50 F de frais généraux et d'amortissement de capitaux, ce qui donne un total d'environ 28,65 F.

Avec une moyenne de recette journalière de 30 F, il reste un bénéfice de 1,35 F par jour et par voiture, une fois payés les frais énoncés dans le paragraphe précédent, et le salaire du chauffeur (voir l'encadré). En roulant moins vite, en conduisant plus doucement, en sachant traiter la voiture avec beaucoup d'égards, le chauffeur peut, à l'instar des conducteurs actuels, diminuer le montant de toutes ces dépenses.

La grève de 1911

L'année 1911 est celle de la grande grève des chauffeurs de taxi parisiens, qui va durer 144 jours, soit du 28 novembre 1911 au 18 avril 1912. Il faut dire qu'en 1908 les grandes compagnies de taxi ont constitué un consortium d'intérêts communs, fondé sur un accord implicite de non-concurrence et d'entraide mutuelle entre elles pour ce qui est des achats de carburant, de pièces détachées, et de produits nécessaires à l'entretien (dont les graisses, les lubrifiants, etc.).

Cet organisme exerce des pressions sur les pouvoirs publics pour bien s'assurer que les règlements de la profession et la gestion



Beau taxi parisien Delaunay-Belleville vers 1910.



Un taxi équipé de pneus Michelin, un argument de plus pour être certain de ne pas avoir besoin de la roue de secours.

des taxes aillent dans le sens des intérêts des compagnies. Il parvient aussi à réserver aux compagnies le monopole de la vente de l'essence auprès des chauffeurs qui répliquent à cette disposition en achetant, en guise de carburant, du benzol qui est moins cher et non taxé. Le conseil municipal de Paris, alors acquis à la cause des compagnies, instaure une taxe sur le benzol.

Le Syndicat des cochers-chauffeurs (dont la fondation remonte à 1884), la Coopérative des chauffeurs, l'Association des cochers automobiles, entre autres organismes, sont à la tête du mouvement et, selon leur point de vue, les chauffeurs peuvent légitimement réclamer une augmentation de 275 % à 33 % en ce qui concerne leur pourcentage sur les recettes, ce qui leur permet d'espérer un gain

moyen de 9,75 F par jour au lieu de 8,50 F. Les compagnies maintiennent leur refus. La grève éclate alors et va durer près de cinq mois. Comme cela s'est produit lors de nombreuses grèves de cette époque, y compris celles des années 1920, cette grève se termine par un échec complet pour les chauffeurs de taxi qui doivent capituler et retourner à leur travail avec amertume.

Les grandes compagnies et les grandes marques s'exportent

Puissantes et riches, les grandes compagnies de taxis françaises ont pu écraser imployable-ment la grève des chauffeurs en 1911 et 1912. Elles doivent leur richesse et leur fortune à leur esprit d'entreprise et à leur audace qui les ont, comme on dit aujourd'hui, rapidement « positionnées » sur le marché international.

Déjà, à la fin du xix^e siècle, les compagnies de fiacres électriques sont des montages financiers et des spéculations aventureuses lancées par des hommes d'affaires épris de dividendes, et ils partent à la conquête des grandes métropoles comme Paris, Londres, ou New York. Les faiblesses des batteries d'accumulateurs et des pneumatiques ont rapidement raison de ces espérances de fortunes rapides, démontrant (vainement) que pour investir il faut d'abord s'y connaître techniquement.



Le repos (mérité) d'un chauffeur de taxi Renault à Paris, en 1911.

Les revenus des chauffeurs de taxi

Le chauffeur, ou « mécanicien » selon le beau terme d'époque, touche un pourcentage progressif selon la recette qui est de 15 % sur la partie inférieure à 30 F, 20 % sur la partie comprise entre 30 et 40 F, 25 % sur la partie comprise entre 40 et 50 F, et 30 % sur la partie excédant 50 F. Sur un chiffre d'affaires journalier moyen de 45 F, le conducteur touche donc 775 F. À cette somme il doit ajouter les pourboires qui sont nombreux car la vitesse du taxi par rapport au fiacre à chevaux assure une « rotation » plus rapide des clients qui passent moins de temps dans la voiture. Enfin, il tire un petit gain personnel sur l'achat de l'essence car, s'il la paye de sa poche, il perçoit du loueur une indemnité forfaitaire généralement supérieure à la dépense réelle. En banlieue, le prix payé par le client est plus élevé, et, en outre, le prix du carburant est moins élevé du fait de l'octroi : donc le chauffeur a intérêt à aller faire un petit tour en banlieue de temps à autre... Le chauffeur peut donc espérer gagner au moins 10 F par jour, soit deux fois ce que peut gagner un cocher de fiacre hippomobile. En cas d'immobilisation après un accident, il touche 9 F par jour tandis qu'un cocher n'obtient que 6 F. Il est vrai qu'il y aura une hausse de l'essence et aussi une hausse du déjà trop grand nombre de voitures de place automobiles : la concurrence fait rage et les clients sont disputés par les chauffeurs qui, souvent, attendent très longtemps et roulent de moins en moins.

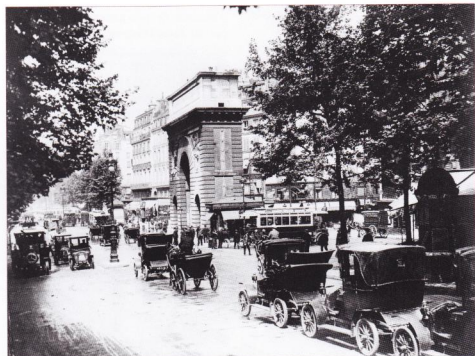
Deux faits techniques, justement, vont modifier la donne vers 1905-1906 : la généralisation du taximètre et le grand retour du moteur à pétrole, qui a su se faire économique et robuste. Les financiers français accourent et investissent dans cette « niche » et créent des compagnies de taxis. Ils vont même jusqu'à se faire constructeurs de taxis. De nouveau, le mouvement prend une dimension internationale, à l'initiative d'une mobilisation française.

À partir de la fin 1905, la Compagnie française des automobiles de place (la fameuse G7) introduit dans les rues de Paris des centaines de taxis à pétrole. Le même groupe entend prendre la même opération à Londres avec la General Motor Cab Company et à New York avec



Chauffeur pratiquant la politique de l'autochute, devant un pneu dégonflé.

la New York Motor Cab Company. C'est ainsi qu'un Parisien se rendant à Londres par le train et le bateau trouvera à Victoria Station le même taxi Renault que celui qu'il aura pris pour se rendre à la gare du Nord ; il empruntera ce même taxi à New York sur les quais de Manhattan ou devant la Central Station. Or, aujourd'hui, il n'y a pas plus londonien que le lourd taxi noir Austin, ou plus new-yorkais que l'énorme taxi jaune Chevrolet : le taxi français d'avant 1914 a disparu corps et biens



La porte Saint-Martin peu avant 1914. Les fiacres automobiles ont envahi la vie quotidienne des Parisiens.

des terrains conquis à l'époque... Les marques françaises de constructeurs automobiles suivent donc le mouvement et s'intéressent au marché du taxi à l'exportation. La firme Unic créée par Georges Richard en 1904 s'installe pour de longues années comme un fournisseur habitué des taxis de Londres et ce marché lui fera une publicité considérable, y compris par ricochet sur le marché national. Une firme comme Unic parvient à construire et à exporter une 12-14 CV à moteur 4 cylindres auprès de trois grandes compagnies : la Meteor, l'Auto-Continental et l'United Motor Cab : 400 exemplaires circulent à Paris et à Londres. La Société des automobiles de place commande à Renault, en 1906,

pas moins de 800 châssis tant pour la France que pour le Royaume-Uni. Bien entendu, c'est surtout Renault qui doit sa notoriété aux milliers de taxis vendus à l'étranger, comme en France, grâce à ses taxis AG avec AGI avec 3066 exemplaires impliquant un chiffre d'affaires de 30,6 millions de francs : Renault devient ainsi le premier constructeur national en 1907.

Le marché international du taxi : une chimère ?

Prendre place sur le marché international du taxi, et plus spécialement londonien, n'est pas un lit de roses pour les constructeurs français qui cesseront, au lendemain de la Première Guerre mondiale, de faire du taxi anglais leur tasse de thé préférée. Et pourtant un grand nombre de constructeurs français succombent à l'appel des sirènes et risquent le naufrage. Il est vrai qu'un recul du marché national de l'automobile dans la France de 1907 et 1908 ne vient guère reconforter les

constructeurs, et seuls ceux qui ne sont pas obligés de mettre la clé sous la porte parviennent à conserver une force de production et un dynamisme commercial nécessaires pour rester présents à l'exportation.

Le légendaire constructeur qu'est De Dion-Bouton essaie en vain de percer sur le marché international du taxi et consacre beaucoup d'énergie et de temps pour produire seulement entre 300 et 500 véhicules. Un petit constructeur, Brouhot, qui ne parvient pas à faire sa place au soleil sur le marché de l'automobile particulière classique, réussit à s'implanter dans deux coopératives de chauffeurs de taxis à Paris, et se place ainsi sur le marché des taxis



La gare de Lyon en février 1936. Les chauffeurs déchargent les bagages des vacanciers qu'ils ne seront pas, eux, avant longtemps.

londoniens, mais n'y laissera que des regrets. En 1908, ses affaires étant au plus bas, le respectable constructeur Chenard et Walcker crée une agence de location de taxis et de voitures particulières, le Comptoir automobile, qui relance les fabrications sans toutefois sauver la marque.

La marque CGV créée en 1901 par Charron, Girardot et Voigt, est du nombre des déçus. En 1906 et 1907 un groupe financier français, monté par deux associés Dalziel (qui fera fortune dans les voitures de chemin de fer Pullman) et Cohen, tente une opération similaire à celle de Charley. En 1906, il crée la General Motor Cab Company à Londres et, en 1907, l'United Motor Cab Company, et promet par ailleurs au constructeur CGV une prochaine et rapide fortune. Malheureusement, CGV, bien que producteur de belles voitures de luxe, ne réussit pas à produire le taxi nécessaire, et doit jeter le gant au profit de Renault qui ralle la mise.

Quelques réussites, cependant, font rêver les candidats à l'aventure: si une belle marque comme Unic produit plus de 7000 véhicules entre 1906 et 1913 et parvient à exporter plusieurs milliers d'exemplaires sous la forme de taxis à Londres et dans d'autres villes étrangères, une marque tout aussi respectable



La vague de chaleur de juillet 1911 à Paris entraîne, même chez les chauffeurs de taxi, quelques manquements à la tenue.

qu'est Darracq se voit commander par un monsieur Charley, agent Mercedes à Paris, plusieurs milliers de taxis que des sociétés créées par ce monsieur avec des associés dans « les plus grandes villes d'Europe et d'Amérique » achèteront: Darracq commande 4000 châssis aux Forges de Douai (société

Arbel) et va même jusqu'à construire une nouvelle usine pour honorer cette commande. Le taxi à moteur 4 cylindres et d'une puissance de 18 CV de Darracq est produit à partir de la fin de l'année 1907 et remporte un réel succès à New York où un tiers des 1800 fiacres automobiles en circulation sont des Darracq.

Chapitre 2

Quai de Javel contre île Seguin





Lusine Renault à Boulogne-Billancourt en 1934. Le point de départ de l'empire.

Pendant la Première Guerre mondiale, excepté l'épisode des taxis de la Marne, le taxi ne fait guère parler de lui et, même, brille par son absence de la vie quotidienne des Parisiens qui font beaucoup de marche à pied, aidés en cela par la disparition du parc d'autobus des rues de la capitale. Il reste toutefois le bon métro... La paix revenue, les taxis sont de retour.

La lutte des titans se prépare chez Renault

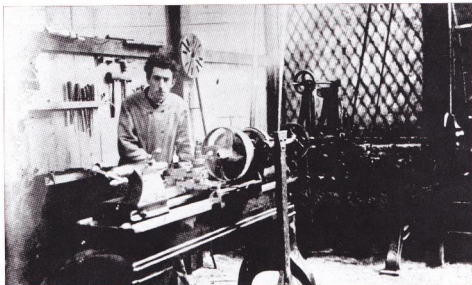
Peu de taxis circulent dans les rues de Paris pendant la Première Guerre mondiale, et très peu de constructeurs, aussi, en produisent dans leurs usines. Le seul taxi à être présent sur un catalogue est le Renault 9 CV, ceci en 1916. La firme tient à marquer qu'elle n'oublie pas l'industrie du taxi sur laquelle elle a bâti sa renommée, et Louis Renault compte bien retrouver son empire lorsque les jours de prospérité et d'activité économiques seront de retour.

De 1905 à 1914, Renault a connu une continuelle ascension dans le domaine du taxi, et son fameux Deux Pattes a dominé la scène quotidienne parisienne, jusques et y compris sur le front de la Marne.

Dès les mois qui suivent la fin de la Première Guerre mondiale, les taxis sont de retour, et en force, puisque leur nombre qui était d'environ 10 000 en 1914, dépasse 20 000 au début des années 1920.

Un tel nombre de taxis, surabondant pour Paris, ne manquera pas de créer une très cruelle concurrence entre les compagnies. Celle-ci se traduit, pour les chauffeurs, par une véritable paupérisation croissante, les courses étant gagnées au prix de longues attentes pouvant aller jusqu'à 15 heures, voire 18 heures.

Mais ce n'est pas pour autant que Louis Renault va abandonner le marché du taxi qui lui a porté bonheur et permis de construire la fortune



Louis Renault dans son modeste premier atelier, au fond du jardin de la résidence secondaire familiale à Boulogne-Billancourt, vers 1905.

de son entreprise. Si jusqu'à présent, nous avons peu parlé de cet homme exceptionnel et de son empire industriel, il est certain que, dès le lendemain de la Première Guerre mondiale, Louis Renault se prépare à la plus grande lutte de son histoire, car il doit désormais compter avec le génie d'André Citroën qui jusque-là n'avait jamais fait parler de lui.

Louis Renault, le patron absolu

Louis Renault est né en 1877. À l'âge de 15 ans, déjà passionné par l'automobile et la mécanique, il installe un petit atelier dans le jardin de la maison familiale où il construit sa première voiturette, présentée le 25 septembre 1898. Le 25 février 1899, devant le succès remporté par sa voiture, Louis Renault et ses frères Fernand et Marcel fondent la société Renault frères, installée au 139, rue du Point-du-Jour à Billancourt. Une exceptionnelle aventure

industrielle commence. Créateur d'une voiture très performante grâce à sa boîte de vitesses à « prise directe » (la troisième vitesse se fait sans passer par des engrenages et permet de rouler

à grande vitesse d'une manière plus économique et plus sûre), Renault est la marque des succès sportifs sur toutes les routes d'Europe, et se fait un nom face aux grandes marques que sont déjà Peugeot et Panhard. La production des automobiles Renault démarre en flèche, dépassant 200 voitures après 1900, plus de 1000 en 1905, et plus de 5 000 en 1910. À la veille de la Première Guerre mondiale, Renault est devenue une marque aussi importante que Peugeot.

Si, en 1905, Louis Renault a reçu sa première grosse commande sous la forme de 250 taxis, il entreprend une courageuse transformation de ses installations artisanales en industrie de production de série, et accède au rang de premier constructeur automobile français. Deux ans plus tard, un taxi sur deux en France et en Angleterre est un Renault qui s'exporte avec succès jusqu'à New York et Buenos Aires.

En 1908, Fernand Renault, gravement malade, vend ses parts de société à Louis et prend



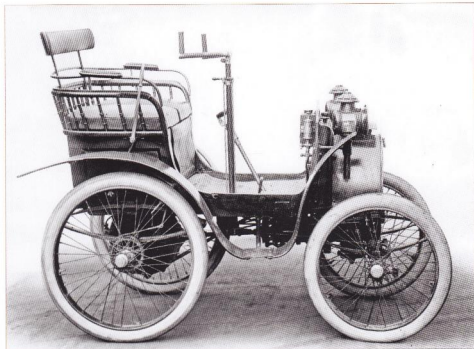
Rare cliché de Louis Renault au volant d'une de ses voitures, sortant de l'usine de Billancourt en 1903.



L'entrée de l'usine Renault à Boulogne-Billancourt, sur l'île Seguin, en 1906.

sa retraite; il décèdera en 1909. Louis Renault devient alors à 32 ans seul héritier de la fortune familiale, Marcel ayant perdu la vie en 1903, lors de la course automobile Paris-Madrid. Seul maître de sa société qu'il rebaptise « Société des automobiles Louis Renault », il effectue un voyage aux États-Unis, en 1910, pour étudier les méthodes industrielles de son concurrent Henry Ford avec son modèle unique et bon marché, la Ford T. Mais sa tentative d'appliquer le travail à la chaîne pour augmenter la productivité va se heurter à de sérieux problèmes sociaux et il essuie ses premières grèves en 1913 dans son usine de Billancourt.

Louis Renault est souvent décrit comme un homme peu porté sur le charme et la négociation, voire « incapable d'attirer la sympathie », et qui se comporte « en véritable seigneur féodal dans ses usines ». « Hautain, autoritaire, cassant et colérique », il ne supporte pas le moindre faux pas et ne tolère aucune contradiction. Il n'est bien



La première voiture Renault, 3/4 CV de 1898, gagnante de la course de côte de la rue Lepic, à Montmartre.



Une Renault 6 ch KJ en version taxi en 1923. Noter le rabattant d'accès qui fait « couvrir-jambes » pour le client.

que dans son bureau d'études où il est un travailleur acharné et « sordoué, prolifique, inventif plein de génie ». L'homme est réellement exceptionnel, et, comme dans le cas de tous les hommes exceptionnels, vivre et travailler à ses côtés ne peut être un long fleuve tranquille...

En vingt ans, l'usine de Billancourt est devenue l'empire de Louis Renault, l'homme que l'on surnomme « le patron absolu ». Tout est en place pour que Louis Renault non seulement règne sans limites sur le monde de l'automobile qu'il pratiquera sous toutes ses formes, du poids lourd jusqu'à l'automobile, incluant donc aussi celle du taxi.

Au service de l'effort de guerre

La Première Guerre mondiale le fait passer à un stade encore plus important, donnant

à son entreprise une dimension de tout premier plan national, impliquée dans l'effort de guerre et productrice d'armement. Le résultat est que les usines, qui occupent 4 680 m² en 1900, 143 600 m² en 1914, s'étalent sur 365 000 m² en 1918 ! Le nombre d'ouvriers est passé de 4 970 à la veille de la Première Guerre mondiale à plus de 225 000 personnes en 1918.

L'usine est en partie fermée d'août à fin septembre pendant la première année de la guerre, en 1914, car le personnel se trouve mobilisé dans sa quasi-totalité, et le patron est lui-même « aux armées » ! En effet, il est convoqué par l'état-major, puis envoyé à Bordeaux pour y rencontrer le ministre Millerand, repêché avec le gouvernement Poincaré. Renault se voit alors confier la fabrication d'obus en grande série. Sous sa direction, l'entreprise se consacre essentiellement aux fabrications de guerre. Les

voitures et moteurs d'avions sont construits à Lyon où les usines Renault ont été réinstallées pour toute la durée de la guerre. En plus des voitures, camions, tracteurs, obus et fusées, Renault construit des éléments de fusils et de canons, des moteurs d'avion et même des appareils de reconnaissance; en 1917, il achève la mise au point du fameux char léger FT qui devient le « char de la victoire » et fit de Louis Renault un héros international, décoré de la Grand-Croix de la Légion d'honneur.

Renault livre à l'armée à peu près tous les types de voitures de sa gamme 1914, depuis le modèle de base qu'est le torpédo 11 CV type « guerre » jusqu'à la belle 6 cylindres du maréchal Joffre, sans compter des camions, des ambulances, des brancards, et plus de 8 millions d'obus pour l'armée française et surtout 14 500 moteurs d'avions pour les alliés faisant de Renault le premier producteur français de moteurs d'avion.

Tout ce qui est automobile intéresse Renault

Dès 1922, il lance son premier modèle d'après-guerre, le type JR d'une puissance de 10 CV avec un moteur à 4 cylindres, qu'il propose à la G7. C'est une version évoluée du fameux AGI de la bataille de la Marne, mais dont elle conserve néanmoins l'aspect général pour bien marquer dans les rues de Paris qu'il s'agit bien de l'héritier du fameux modèle historique. L'âge d'or des belles voitures françaises est terminé, et l'avenir appartient au producteur qui saura, au prix d'une conversion radicale de toutes ses usines, mettre sur le marché des voitures produites en grande série et à bas prix... à l'américaine. Car l'entrée en



L'effort de guerre de Renault pendant la Première Guerre mondiale: ses chars contribueront à la victoire.

guerre des États-Unis en novembre 1917 et la contribution décisive de l'armée américaine à la victoire de 1918 apportent aussi, en Europe, le mode de vie à l'américaine, le culte de la puissance industrielle et de la consommation par l'abondance. Le monde de l'automobile, en tout premier lieu, est touché par le *way of life* américain et cesse d'être perçu comme un objet de luxe pour gens riches menant la vie exceptionnelle d'un *happy few*, pour devenir un objet de consommation courante. Il est certain que le taxi était parfaitement complémentaire à l'automobile vécue comme un produit rare et cher, et que, à l'inverse, si l'automobile devient courante et accessible, chacun aura son automobile personnelle et n'aura plus besoin de prendre le taxi. Il est certain que Renault sera obligé de faire

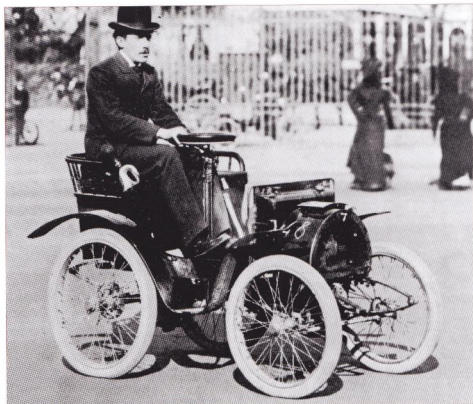
un choix, et de comprendre que produire des voitures bon marché en grande série reviendra à retirer aux compagnies de taxis leur clientèle, puisque les clients deviennent conducteurs de la voiture qu'ils possèdent.

Comme Ford, grand producteur de voitures bon marché, Louis Renault organise son entreprise à l'image de celle de Ford, et met en œuvre, au sein même de sa firme, toutes les activités qui, jusque-là, se faisaient à l'extérieur: il ouvre des fonderies, des forges, des scieries, et de quoi travailler les aciers, le carton, le caoutchouc; ce qui implique la possession de carrières de sable, de domaines forestiers. Renault intègre aussi la production d'huiles, de lubrifiants, de matériel électrique, etc. L'année 1922 est marquante pour

Le rachat de l'île Seguin

Achetant l'île Seguin parcelle par parcelle pour en faire une « île-usine », Louis Renault se heurte à un propriétaire, Georges Gallice, un polytechnicien, qui refuse de lui vendre une des dernières parcelles que le « patron absolu » n'a pas encore acquises. L'auteur Jean-Louis Loubet, dans son ouvrage *Île Seguin, des Renault et des hommes*, raconte:

« À cette date (1924), il possède 115 451 m² de l'île. Il reste donc à convaincre Georges Gallice, un ingénieur qui détient depuis 1911 le terrain qui sépare la pointe aval du reste de l'île. Mais en cet homme, Louis Renault vient de trouver plus obstiné que lui! Georges Gallice n'est pas vendeur, et surtout pas à Louis Renault. L'ingénieur polytechnicien refuse de traiter avec cet autodidacte qui a bâti une entreprise devenue un empire industriel grâce aux chars de guerre. Gallice ne vendra jamais à celui qui a fabriqué le char FT 17 dans lequel l'un de ses fils est mort au combat en 1917. Les alléchantes propositions financières ou les promesses de faire de Seguin un lieu à vocation sociale ne peuvent rien y faire. » Il est à noter que Georges Gallice ne cédera jamais, et après son décès en 1933, son épouse tient bon... jusqu'en 1946, en alléguant qu'il s'agit de vendre à la Régie Renault et non plus à Louis Renault.

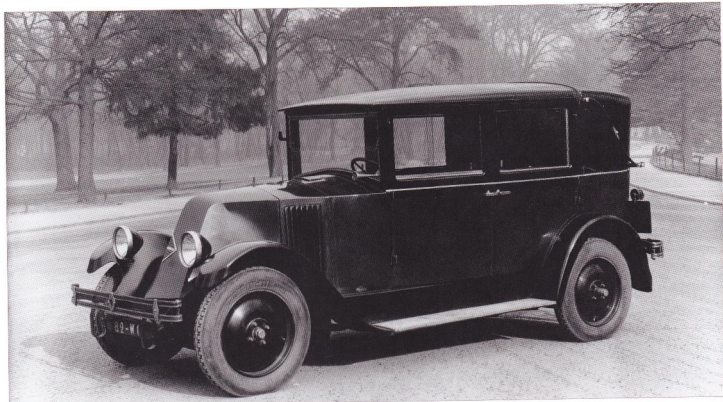


Louis Renault lors de la course Paris-Rambouillet, en 1899.



L'atelier de montage des carrosseries des usines Renault en 1907.

l'entreprise qui lance sa première chaîne de montage organisée à l'américaine. C'est en 1929 que démarre la grande usine moderne sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt, symbole et emblème du progrès industriel et... de grandes luttes sociales. Louis Renault entre également en compétition effrénée dans tous les domaines industriels et techniques avec son grand rival André Citroën. Les petits constructeurs disparaissent.



Un taxi KZ Renault, carrossé par Chapelle et Jabouille, en 1928.

Face à l'insolent succès de la firme Citroën dans l'exploitation du taxi, tout autant que la commercialisation de voitures ordinaires, Renault ne peut rester insensible et inactif. Le constructeur ne veut pas se laisser déposséder de ce marché national et parisien qu'il estime être le sien pour l'avoir créé peu avant la Première Guerre mondiale. Mais les années 1920 sont difficiles économiquement, et imprévisibles.

Renault : entre modèles JR et KZ

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la grande marque de Billancourt en est encore au temps des modèles à longue durée et que l'on ne fait évoluer que par des modifications mineures, alors que Citroën s'est lancé, à partir de 1921, dans une politique tout à fait opposée, celle de la rénovation de ses modèles, en opérant des changements détail par détail, et en réduisant leur existence sur le catalogue à une année ou deux, pas plus. Toute la conception Citroën est résumée par ces lignes parues dans l'*Almanach Citroën* de 1932 qui fait le bilan de ces premières années 1920 si décisives :

« Ils sont l'âme de la ville et son sang. Grâce à eux, on a pu faire pour la circulation ce qu'on n'a pu faire pour la Seine en temps d'inondation, accélérer le courant, puisqu'il était impossible d'élargir les rues d'un coup de baguette magique. Encore ne fallait-il pas sacrifier au besoin d'une rapidité de plus en plus grande, le confort d'une voiture dont l'usage était destiné à vite s'étendre. Ceux qui ont oublié les tacots que l'on offrit au public pendant les années qui suivirent la guerre - car on s'habitue rapidement aux améliorations - pourront se rendre compte

des progrès réalisés dans le taxi en quelques années en allant faire un tour dans certaines petites villes de province ou à Paris même, la nuit. On trouve encore, stationnant le long du trottoir, des voitures apocalyptiques, aux peintures rongées, aux sièges fatigués et crevés, au moteur cognant dur et prêt à rendre l'âme... Les choses auraient pu durer ainsi longtemps si, vers 1924, les Usines Citroën n'avaient décidé d'intervenir et de donner à la circulation une physionomie digne de Paris. Elles fondèrent une Société autonome de taxis dont la première manifestation allait faire époque... »

Chez Renault, on ne partage pas les mêmes idées, et, dans ces premières années 1920 où tout semble se jouer très rapidement, la firme de Billancourt met sur le marché le taxi type JR, de 10 CV, qui ressemble comme un frère au fameux Deux Pattes qui s'est illustré dans la bataille de la Marne. Rappelé ses gloires passées n'est pas toujours la meilleure méthode pour aller de l'avant...

Le taxi de transition Renault

Le type JR, à l'aspect vétuste et déjà dépassé, quand il sort en 1922, est destiné

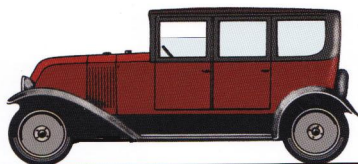
à la G7 qui est toujours une fidèle cliente de la grande firme de Billancourt... pour cause d'absorption de la compagnie de taxis G7 par cette dernière. En somme, Louis Renault applique l'excellent principe selon lequel pour dominer un marché il faut l'acheter, et que pour guider les choix des clients il vaut mieux, ici aussi, les acheter et ne pas leur laisser d'autres choix. Puisque André Citroën a sa propre Société des taxis Citroën, Louis Renault a la sienne, et il faut le reconnaître, la très prestigieuse G7 fait plus que doré son blason, pour ne pas dire que c'est un blason en or massif que Louis Renault, à partir du milieu des années 1930, saura imposer d'une manière magistrale en créant LE taxi G7 en 1933.

Mais, en attendant, la G7 se contentera donc du JR. Le capot « alligator » avec son volumineux radiateur arrière est celui des Renault des années 1910, et les grandes roues à rayons bien séparés et aux pneus haute pression très fins, elles aussi, contribuent au charme très Belle Époque de la voiture, alors que ses clients ont des idées « modernes » pleines la tête... et peut-être le chauffeur aussi...

En 1925, soit trois années d'immobilisme plus tard devant un Citroën qui inonde le marché de modèles constamment renouvelés, le capot du JR est affiné, et perd les protubérances latérales de son radiateur arrière. Moins allongée, plus tassée et plus vigoureuse, la ligne générale du JR, toujours sous forme de landaulet, s'est améliorée, tandis que les roues sur gros pneus basse pression donnent un air de modernité.

Le KZ arrive à point nommé

La G7 utilise aussi, à partir de 1925, un taxi à carrosserie de coupé de ville, mais sur le châssis KZ, et Renault propose aussi, sur son catalogue et à destination des artisans ou des petits loueurs, une version taxi de la NN. La KZ, lancée en 1919, est une voiture assez directement inspirée des très robustes et massives Chevrolet 490, Ford T et surtout Dodge 16 CV dont les versions phaéton ou torpédo ont envahi les rues et les routes des États-Unis et sont immortalisées par le cinéma. Mais Renault a réduit les proportions de ces voitures pour les adapter aux normes françaises et européennes. Le moteur n'en fait pas moins 2 120 cm³ de cylindrée, avec 4 cylindres de 75 x 120 mm, avec la solution simple et solide, très américaine, des soupapes latérales qui donne un moteur gourmand mais inusable,



Le taxi KZ en chiffres

Date de sortie :	1924
Moteur :	4 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée :	2 120 cm ³
Puissance réelle :	20 ch
Boîte :	3 vitesses non synchronisées
Direction :	vis et secteur
Longueur :	380 cm
Poids :	1 450 kg
Vitesse maximale :	80 km/h

En 1927, le taxi KZ, surnommé « cassette » par les chauffeurs, subit une transformation qui a, manifestement, été inspirée par les pratiques Citroën, et qui consiste à installer tant bien que mal une carrosserie offrant 6 ou 7 places sur un châssis qui rien demande sur tant, en redressant la colonnie de direction et en raccourcissant l'auvent. Ce type KZ va suivre l'évolution des voitures particulières Renault pendant les dernières années 1920 et les premières années 1930, adoptant les caractéristiques techniques et les dispositions des Vivaxis et des Monaxis, et la Compagnie générale des voitures à Paris s'en portera acquéreur.

En 1928, Renault parvient à offrir et à combiner, pour ses clients, pas moins de trois châssis de taxis avec des moteurs @ à 4 cylindres de 6 et 10 CV ou un moteur à 6 cylindres de 8 CV, pouvant recevoir aux

choix deux types de carrosserie : conduite intérieure classique, ou conduite intérieure décapotable. Le puissant groupe industriel de Billancourt est en marche, toute sa force de persuasion et de production est déployée. Plus rien, dorénavant, n'arrêtera Renault et la reconquête de son empire sera complète, parfaite, parachevée.



Taxi KZ Renault de la Compagnie générale des voitures à Paris, en 1924.



Les anciens modèles de Renault et de la G7 roulent jusque durant les années 1950, comme le montre cette photographie de la place Saint-Augustin, avec une Dyna Panhard Junior, sur la droite du cliché.

En 1928, au cœur de cette période dite des « années folles » et de sa frénésie de nouveautés et de consommation, Louis Renault prend une grande décision : celle de bouleverser complètement sa gamme de voitures, de la renouveler, de la rajeunir, ceci pour ne laisser aucune chance à ses concurrents - dont, on s'en doute, André Citroën.

Monasix et Vivasix : le grand retour de Renault

Dès le Salon de 1927, sur le grand stand Renault traditionnellement très privilégié par son emplacement à l'intérieur du Grand Palais, apparaissent deux nouveaux modèles : la Monasix et la Vivasix.

Renault est un fabricant de grandes voitures somptueuses, et la très belle et enviée 40 CV est longtemps restée au sommet de la production française jusqu'à sa disparition du catalogue en 1928. L'éblouissante Reinastella lui succède, avec son moteur de 8 cylindres en ligne « cubant » quand même 7125 cm³ ! Notons que le 8 cylindres en ligne, qui fait la splendeur des plus luxueuses voitures du monde, notamment aux États-Unis, est une première pour Renault qui sait prendre des risques pour conserver sa place prépondérante dans ce domaine difficile de la voiture de luxe auquel jamais Citroën n'avait pu accéder. Vendue à un prix pharaonique de 120 000 à 180 000 F selon le type de carrosserie (signé des plus grands carrossiers de l'époque comme Letourneur & Marchand, Weymann, Kellner, etc.), une telle

voiture est mythique, inaccessible, et elle est très entourée au salon.

Ce n'est certes pas avec cela que l'on fera le taxi... se disent les artisans visitant le Salon et à la recherche d'une voiture valant entre 20 000 et 30 000 F ! Et si la surprise qui les attend n'est pas de ce côté-là, ils la trouveront du côté des petites Monasix dont Renault fera bien des taxis. Ce ne sont pas des grandes voitures, par leurs dimensions somme toute assez modestes, mais, sous le capot, il y a un moteur à 6 cylindres, ce qui est une tout autre affaire et une surprise de taille pour les connaisseurs qui regrettent, lors de leur premier passage sur le stand, d'avoir jeté un coup d'œil bien rapide à ces deux voitures.

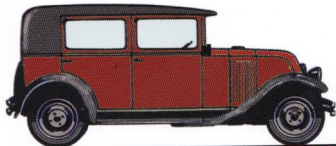
En effet, la Monasix reçoit un 6 cylindres, comme une grande, et ce type de moteur est le moteur le plus répandu au sein de la gamme Renault de 1928, puisque sur les sept modèles du catalogue, cinq ont ce type de moteur habituellement réservé aux voitures haut de gamme.

Un nouvel esprit dans les bureaux d'études

Renault adopte une politique nouvelle consistant à ne pas priver les voitures de gamme moyenne ou inférieure de tous les atouts qui entraînent habituellement les acheteurs à dépenser plus en achetant une voiture chère. C'est ainsi qu'il ose le 6 cylindres sur une voiture dont la cylindrée est, très modestement, de seulement 1500 cm³. Cette doctrine restera en vigueur à Billancourt pendant quatre ou cinq ans, pas plus, au bout desquels l'esprit du patron soufflera dans un autre sens dans les bureaux d'études, et, pudiquement et sans commentaires, les ingénieurs reviendront au 4 cylindres pour les petits modèles, réservant alors les emblématiques 6 cylindres aux voitures dépassant 3 l de cylindrée.

En 1928, Renault, qui a dû embaucher des commerciaux en masse, inaugure aussi une nouvelle manière de baptiser ses modèles qui consiste à abandonner la traditionnelle et bureaucratique appellation en chiffres désignant le nombre de chevaux-vapeur, pour adopter des noms plus porteurs et plus attractifs comme Monasix, Vivasix, et autres « ...six », en attendant aussi le retour des « ...quatre » durant les années 1930. Cette idée des commerciaux restera en grâce jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

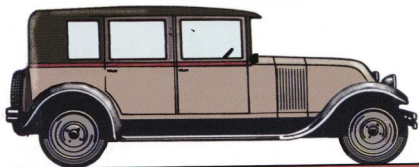
Les anciennes NN et autres KZ à 4 cylindres poursuivent leur carrière, les NN sorties en 1925 ayant été vendues à plus de 100 000 exemplaires et devenant des NNI au Salon de 1927, tandis que les KZ de 1923, de perfectionnement en perfectionnement, deviennent des KZI en 1927 avec un nouveau moteur, ou des KZZ en 1928 grâce à des



changements de pare-chocs. La KZ4 du Salon de 1930 est la seule survivante de la gamme Renault avec des moteurs à 4 cylindres.

Les taxis Monasix et Vivasix

En 1925, Renault, comme nous l'avons vu, a déjà proposé une version taxi de sa NN qui est son ancienne 6 CV modifiée et allongée, ainsi qu'un coupé-taxi sur le châssis KZ dit



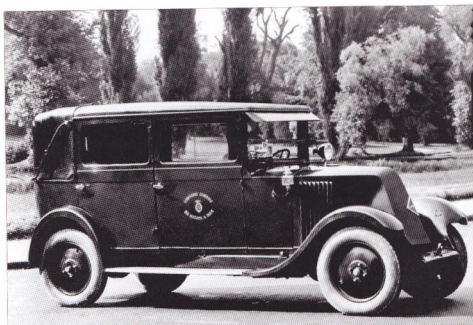
« 10 CV ». Ces deux modèles ne brillent guère par leur abondance dans les rues de Paris, laissant la part belle à Citroën, comme nous le savons, l'une étant un peu petite, et l'autre, un peu grande.

Le taxi Monasix en chiffres

Date de sortie : 1928
Moteur : 6 cylindres 58 x 93 mm
Cylindrée : 1 476 cm³
Puissance fiscale : 8 CV
Boîte : 3 vitesses non synchronisées
Direction : vis et secteur
Longueur : 370 cm
Poids : 1 350 kg
Vitesse maximale : 90 km/h

Le taxi Vivasix en chiffres

Date de sortie : 1928
Moteur : 6 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée : 3 180 cm³
Puissance fiscale : 15 CV
Boîte : 4 vitesses non synchronisées
Direction : vis et secteur
Longueur : 450 cm
Poids : 1 700 kg
Vitesse maximale : 105 km/h



Taxi Renault Monasix : cette petite voiture ne laisse pas penser qu'elle a un moteur à six cylindres.

Avec la vente à la Compagnie générale des voitures à Paris de petits taxis Monasix (sans phares, destinés à circuler dans les rues de Paris où, la nuit, les réverbères sont censés suffire), et celle aux artisans de la très belle et luxueuse grande PG1 Vivasix en version taxi, Renault peut se permettre quelques espoirs. Mais si l'espoir fait vivre, il ne remplit pas, d'après les comptables, les caisses et l'entreprise doit vraiment songer à autre chose pour que l'avenir soit plus brillant et plus rémunérateur.



«Je l'attendrai à la porte du garage.» semble dire cette KZ11 à son chauffeur qui vient prendre son service, tôt le matin.

Confortable, attrayant à tous points de vue, le taxi KZ11 connaît une réussite totale. Pendant un quart de siècle, il incarne le « vrai » taxi parisien. Aussi demeurera-t-il immortel dans les souvenirs, tels l'autobus à plate-forme TN4H ou la rame de métro Sprague. C'est dire que c'est un monstre sacré, une star incontournable.

Le taxi KZ11 : la victoire absolue pour Renault et la G7

Après divers taxis type KZ1 à 7 ou même 9, voici, en 1933, le KZ11. L'événement, à l'époque, est-il perçu comme aussi important qu'il le sera historiquement ? Ce n'est pas certain car les KZ7 et KZ9 ont contribué à la percée, discrète mais continue, de Renault sur le marché du taxi, donc à un certain positionnement non négligeable, notamment par l'entremise des compagnies G2 ou Métropole, G3 ou Compagnie générale des voitures à Paris, et, bien entendu, G7 ou Compagnie des automobiles de place.

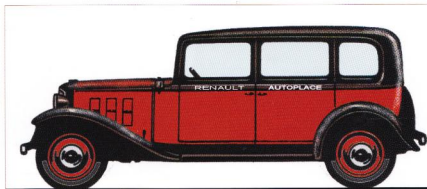
On comprend donc que le KZ11 n'est pas seul, et qu'il est même à la fois très précédé et très entouré, d'une part, par le KZ7 de 1932 avec sa belle ligne nette et bien dessinée, surtout en version décapotable, et d'autre part, par le KZ9, sous sa dernière version de 1933, avec un moteur bien suspendu et une boîte à 2^e et 3^e vitesses synchronisées, mais tous sont des modèles intéressants, bien adaptés au marché parisien et vendus à des prix attractifs.

Du taxi KZ7 au taxi KZ9

En 1932, la Vivaquatre KZ7, le cheval de bataille de Renault, est proposée avec une carrosserie taxi décapotable à 30500 F, soit 500 F de moins que la C4 Citroën qui, jusque-là était la championne des bas prix. Renault a trouvé le moyen de devenir agressif vis-à-vis de la marque au double chevron, et est en train de préparer une belle et longue offensive.

La Vivaquatre succède à la 10 CV et se présente sous le même angle, celui d'un modèle robuste et très utilitaire, ces qualités étant appréciées d'un public d'artisans et de gens qui investissent dans un véhicule d'usage quotidien. C'est pourquoi ce modèle évite, prudemment, des versions élégantes et fantaisistes comme les cabriolets, les coupés, ou d'autres modèles dits à l'époque « sportifs ». La seule variante fondamentale est le choix entre un châssis normal ou un châssis long. Toutefois, Renault ajoute une pincée d'agrément et de confort en dotant la Vivaquatre d'un équipement dit « SA » pour (moteur « suspendu amorti ») qui n'a d'autre raison

d'être que le fait que Louis Renault n'a pas pu s'empêcher de répondre au moteur flottant, lancé au même moment par l'inévitable André Citroën. Inutile de rappeler que ce dernier a le talent inné d'inventer à la dernière minute, toujours juste avant ses concurrents, exactement ce dont le marché a besoin... Toutefois, Louis Renault ne jette pas l'argent par les fenêtres et le taxi KZ7 n'aura jamais de moteur « suspendu amorti » ! Ni les chauffeurs ni, tout compte fait, les clients n'en ont besoin.



Ceci pourrait être l'illustration de la revanche de Renault sur Citroën, dont la tour Eiffel porta la publicité en 1925. Huit ans plus tard, la KZ71 n'en a pas eu besoin.

Le taxi KZ11 en chiffres

Date de sortie :	1933
Moteur :	4 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée :	2 120 cm ³
Puissance fiscale :	11 CV
Puissance réelle :	35 ch
Boîte :	3 vitesses, 2 ^e et 3 ^e synchronisées
Direction :	vis et secteur
Longueur :	430 cm
Poids :	1 650 kg
Vitesse maximale :	100 km/h

En 1933, le modèle KZ9, ou Vivaquatre, évolue très peu par rapport aux versions précédentes, notamment à celle de 1932, mais le catalogue ne présente plus de torpédos. La Vivaquatre 1933 existe en version normale avec une boîte non synchronisée, ou, comme la KZ7, en version SA, avec moteur suspendu amorti et une boîte de vitesses dont les 2^e et 3^e rapports sont synchronisés.

Le moteur de la Vivaquatre est identique à celui de la Primaquatre ; il développe 35 ch réels à 2900 tr/min. La version taxi décapotable apparaît cette année-là, et reçoit son équipement particulier pour être livrée aux compagnies G2 et G3, sauf le SA, bien entendu.

Notons que c'est en 1933 que tous les modèles Renault ont le volant à gauche, sauf la très bourgeoise Reinstella, qui respecte le goût de ses acquéreurs pour la tradition.

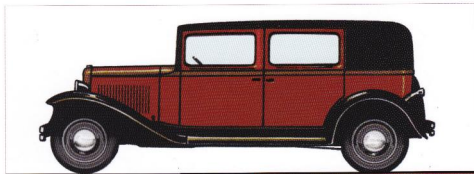
Le taxi G7

Au mois d'avril 1933, les Parisiens voient rouler de magnifiques taxis G7 à la rutilante combinaison de couleurs rouge, pour le bas de caisse, et noir, pour le haut, et qui, à leurs yeux, dépassent en élégance et en confort tous les taxis qui les ont précédés.

Le nouveau taxi est un Renault, tout simplement, et il est basé sur un châssis Vivaquatre dont il reprend le moteur d'une cylindrée de 2120 cm³ avec ses 4 cylindres de 75 x 120 mm, et aussi l'ensemble des éléments mécaniques.

Il mesure 430 cm de long, 177 cm de large, et son empattement est de 289 cm.

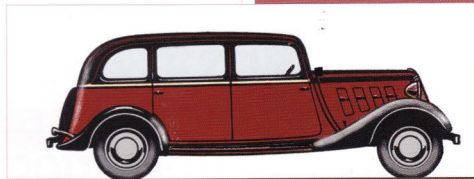
Le taxi dit « Renault G7 » devient très vite le plus apprécié de tout ce qui roule sur les chaussées de Paris, et aussi le plus attendu et le plus convoité dans les stations de taxis. On dit de lui qu'il surpasse même le célèbre taxi C4 Large décapotable, de couleur marron et orange, lancé par Citroën en 1931. L'intérieur en velours du G7 est le plus confortable de tous, et le moelleux des sièges comme des tapis fait que fon n'y entre qu'avec la crainte de la salir, notamment le tapis de sol. Confortable, certes, silencieux, et d'un roulement incroyablement doux, le Renault G7 offre une large habitabilité à quatre, voire cinq passagers, qui assis à trois sur la large banquette arrière et sur les deux strapontins tournant le dos à la marche, peuvent, s'ils trouvent l'intérieur trop oppressant avec ses rideaux et ses poignées de maintien à pompons, ouvrir tout grand le toit arrière au-dessus de leurs têtes. Le chauffeur est assis devant une épaisse séparation avec vitre coulissante. Il trouve, à sa droite, une plate-forme pour bagages équipée aussi d'un strapontin supplémentaire. La porte avant droite peut, pour le transport de bagages encombrants, être rabattue vers l'avant moyennant l'action sur son pan rabattable qui lui permet de passer par-dessus l'aile droite. On ne voit pas l'agrément ou la sécurité de conduite pour le chauffeur dont la vue, sur sa droite, est aussi encombrée par cette porte grande ouverte qui pointe résolument vers l'avant, à l'extérieur de la voiture... peut-être la priorité à droite n'était-elle, à l'époque, pas aussi impérative qu'aujourd'hui?



Le Renault G7 ne sera jamais remplacé en France par un modèle aussi spacieux, aussi pratique, et il enchantera des générations de Parisiens (comme l'auteur de ces lignes, alors enfants) de 1933 à la fin des années 1950, restant un monarque incontournable à tous les sens du mot, y compris au volant, et respecté. La Société anonyme des Usines Renault (SAUR) est actionnaire de la Compagnie des automobiles de place, ou G7, et celle-ci passera une succession de commandes totalisant 1878 exemplaires de ces taxis auxquels son

Le taxi KZ7 en chiffres

Date de sortie : 1932
Moteur : 4 cylindres 75x120 mm
Cylindrée : 2 120 cm³
Puissance fiscale : 11 CV
Puissance réelle : 35 ch
Boîte : 3 vitesses non synchronisées
Direction : vis et secteur
Longueur : 425 cm
Poids : 1 500 kg
Vitesse maximale : 100 km/h



Le taxi KZ17 en chiffres

Date de sortie : 1934
Moteur : 4 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée : 2 120 cm³
Puissance fiscale : 11 CV
Puissance réelle : 35 ch
Boîte : 3 vitesses, 2^e et 3^e synchronisées
Direction : vis et secteur
Longueur : 440 cm
Poids : 1 650 kg
Vitesse maximale : 110 km/h



Démarrage (risqué) à la manivelle d'un KZ17 dans le garage dit des « 600 taxis » en 1941.

nom est associé. Le taxi KZ11 est néanmoins aussi utilisé par les compagnies Métropole et Générale des voitures à Paris, vu ses grandes qualités, ainsi que par quelques artisans indépendants. Renault a produit en tout 2 400 taxis KZ11.

Après le KZ11

Renault ne s'est pas assoupie sur ses lauriers, ayant appris, avec Citroën, qu'il faut attaquer le marché en tir tendu et continué de nouveautés. En 1934, quelques mois après la sortie

du KZ11, Renault lance un nouveau modèle de Vivaquatre, avec une carrosserie à l'arrière quelque peu aérodynamique. C'est la KZ17, et la version taxi est achetée par la G2, mais roule à l'ombre du KZ11.

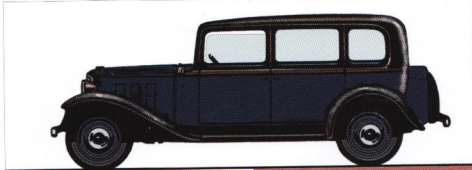
Dès 1935, Renault arrondit encore un peu les lignes de la Vivaquatre avec un arrière très réussi que ne désavoueraient pas les designers américains les plus novateurs, y compris ceux travaillant pour Studebaker ! Le *split window* en deux parties précède de quelques années ce qui fera le charme de la Coccinelle, et cette voiture, en version taxi, est irrésistible. Il s'agit de la KZ23, et le taxi est acheté par la G2 (Métropole) et par la G3 (Compagnie générale des voitures à Paris). Robuste, spacieux, aussi confortable que le KZ11, il se vend correctement, sans plus, mais le fait que la G7 ne voit rien d'autre que son KZ11 et ne veut rien acheter d'autre, n'aide sans doute pas le KZ23 à se faire une modeste place au soleil parisien.

Renault maintient son tir nourri, et, en 1936, une nouvelle Vivaquatre apparaît sous la forme d'une grosse voiture cossue d'une puissance fiscale de 14 CV, ce qui est l'occasion d'en tirer un nouveau taxi Renault, le type ADL 1 à 6 places et sept places, toujours plus aérodynamique. Toutefois, pour ce gros modèle, les grandes compagnies ne sont guère décidées à investir et restent tièdes devant cette voiture spacieuse et ronde, qui fait pourtant très bonne impression et pourrait donner un excellent taxi.

Réactif, comme on dirait aujourd'hui, Renault reçoit le message cinq sur cinq et propose du bon marché... en déclinant une version taxi de son inénarrable Celtaquatre dont l'arrière, arrondi à souhait, lui vaut le nom de Celtaboule. Ces petites voitures sont destinées à un service économique et leur tarif est moins élevé que celui des G7 et autres G2 ou G3 plus confortables.

Les évolutions que Renault fera subir à la Vivaquatre ne séduiront guère plus ces grandes compagnies devenues, décidément, très fine bouche, et Renault vendra ces taxis à de nombreux artisans de province, ce qui leur vaudra de rouler après la Seconde Guerre mondiale, stationnant devant des gares sur des lignes secondaires.

En 1939, enfin, un modèle de taille intermédiaire apparaît sur les catalogues de ce grand constructeur qui multiplie à loisir les variantes et les modèles pour mieux répondre à une demande difficile à cerner. C'est la Novaquatre, qui se situe entre les anciennes Celtaquatre et Vivaquatre. Vendue bon marché, elle donne un petit taxi qui remporte un certain succès à Paris



grâce à son moteur, le fameux 85 de Renault qui sait se montrer robuste et économique. Louis Renault, à qui la Seconde Guerre mondiale ne fera pas de cadeau, le menant à un emprisonnement et à une très triste mort en 1944, a su faire de son mieux pendant ces dernières années à la tête de son empire. N'ayant jamais cessé de travailler, même après le succès comme c'est le cas avec la Renault G7, il se montre capable de donner une suite au succès incroyable que représente la KZ11, ce seront les KZ17, KZ23, puis les Novaquatre, ce

Le taxi KZ9 en chiffres

Date de sortie: 1933
Moteur: 4 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée: 2 120 cm³
Puissance fiscale: 11 CV
Puissance réelle: 35 ch
Boîte: 3 vitesses non synchronisées
Direction: vis et secteur
Longueur: 450 cm
Poids: 1 800 kg
Vitesse maximale: 100 km/h



Le taxi KZ23 en chiffres

Date de sortie: 1934
Moteur: 4 cylindres 75 x 120 mm
Cylindrée: 2 120 cm³
Puissance fiscale: 11 CV
Puissance réelle: 35 ch
Boîte: 3 vitesses, 2^e et 3^e synchronisées
Direction: vis et secteur
Longueur: 460 cm
Poids: 1 750 kg
Vitesse maximale: 110 km/h

modèle étant le dernier taxi produit par Louis Renault et le dernier au catalogue de sa firme avant la Seconde Guerre mondiale. On dit souvent que Louis Renault a été le premier à profiter de la chute d'André Citroën, mais rien n'est aussi hypothétique, car Louis Renault disposait, surtout dans ses bureaux d'études et ses ateliers, d'un personnel très talentueux, capable de tout concevoir dans de nombreux domaines, incluant les poids lourds, le ferroviaire, l'aéronautique - des domaines où l'ensemble des concurrents de Louis Renault savaient ne pas avoir la capacité de l'affronter.



Une rare photographie en couleurs de la KZ11, souvent surnommée « G7 » car, par excellence, elle a rendu célèbre la livrée rouge et noire de cette compagnie.



Manifestation de chauffeurs salariés en 1934, à Paris.

Bien qu'essentiel dans le monde des transports urbains, le taxi n'est pas un transport collectif. Il ne transporte le plus souvent qu'un client à la fois, ou un petit groupe, vers la destination demandée et par le chemin le plus court. Sauf exception rarissime, il ne prend pas de passagers sur le parcours. Il a donc fallu le réglementer, et cette obligation a été le départ de nombre de difficultés qui se résument par un mot : la licence.

La question de la licence

La question de la licence soulève bien des problèmes depuis l'existence des fiacres et des taxis, et elle a provoqué des conflits dont l'importance pouvait laisser envisager une situation telle que, à plusieurs reprises, et très récemment en France, on a trouvé qu'il était urgent d'attendre...

La question est difficile à comprendre. Il faut d'abord considérer le problème juridique de la définition du taxi, et, ensuite, comprendre celui du fonctionnement de la licence.

Qu'est-ce qu'un taxi ?

Si l'on voyage dans les pays neufs ou en voie de développement, on trouve dans beaucoup de grandes villes des services de transports présentés comme des taxis collectifs. Ce sont souvent de grosses voitures, de type ancien, ou encore des fourgonnettes ou minibus, mais, malgré leur nom, il ne s'agit pas de taxis mais de transports collectifs. En effet, même si les arrêts sont généralement à la demande, l'itinéraire est, lui, invariable, et des clients sont ramassés ou déposés tout

le long du chemin. De plus, en milieu urbain, leur tarif est généralement indépendant de la distance. Ce n'est pas le cas du taxi en France, et à Paris.

Le taxi parisien n'est pas non plus une ambulance ni ce que l'on appelle aujourd'hui un véhicule sanitaire léger. Dans plusieurs villes étrangères, comme à Londres, certaines catégories de taxis doivent être accessibles en fauteuil roulant. Les chauffeurs dans certains pays doivent avoir un diplôme de secouriste, mais ce n'est pas le cas en France.

Le taxi n'est pas, non plus, un autobus ni, encore moins, un autocar. Ces derniers, dans leur principe, sont bien, comme les taxis, des véhicules de louage avec chauffeur, mais leur capacité nettement supérieure demande, pour que les clients puissent monter à bord, l'organisation d'un système de transport urbain pour les autobus, et d'un système professionnel pour les autocars, qui créent des délais plus longs que ceux qui sont nécessaires à la commande d'une course en taxi. Les autocars sont interurbains. Le taxi parisien, lui, est urbain, comme les autobus de la RATP.



Taxis Renault Deux Portes à la gare du Nord, sans doute lors des manifestations de 1910.

certes, mais sa capacité d'accueil maximale ne dépasse pas celle de quelques places, trois à quatre au maximum aujourd'hui.

Un problème de chaussée

À Paris, les fiacres apparaissent au ^{xvi}e siècle. À Londres, d'une manière à peu près contemporaine, des *hackney carriages* circulent et jouent le même rôle avant que l'on les appelle des cabs. Mais, dès cette époque, l'embouteillage des chaussées occasionnée par le très grand nombre de ces voitures oblige l'administration publique des deux pays à réglementer le marché et limiter le nombre de voitures autorisées à stationner pour attendre leurs clients ou, aussi bien, à marauder dans les rues à leur recherche.

C'est pourquoi l'administration en France fait la distinction très nette entre ce qu'il est convenu d'appeler des voitures de place, qui attendent leur client dans la rue et dont le nombre est contingenté et les tarifs réglementés, d'une part, et, d'autre part, les voitures de remise, qui offrent le même service à ceci près qu'il faut les commander à l'avance (en envoyant un domestique) ou aller les chercher dans leur remise. Comme les voitures de remise n'occupent pas abusivement la chaussée, leur nombre n'est pas contingenté. On retrouve d'ailleurs cette distinction dans la plupart des pays du monde.

Du fait de cette réglementation, il existe donc deux marchés distincts et deux pratiques professionnelles différentes : celui dit des « courses héliées » dans la rue, et le marché des « courses commandées préalablement ».

Il est à noter que ces très anciennes distinctions seront souvent remises en cause, et dès le début des années 1970, des économistes pensent pouvoir résoudre un certain nombre

de problèmes comme l'endémique manque de taxis à Paris la nuit, par la dérégulation du secteur des taxis. À cette occasion, le débat théorique a permis de mieux comprendre des mécanismes d'ajustement entre l'offre et la demande de location de voitures avec chauffeur. Inutile de dire que, du point de vue de la profession des chauffeurs de taxi, cette perspective a été écartée avec énergie !

La rémunération des chauffeurs

À l'aube du ^{xx}e siècle, un certain nombre de grandes capitales européennes parviennent, par des chemins différents, à des systèmes de régulation des voitures de place qui ont bien des points communs comme des tarifs fixés par les pouvoirs publics, un accès libre au marché sous certaines conditions (permis



Manifestation à Dreux, en février 1933, en pleine crise économique : « Gare à vos poches ! Défendons-voilà ! »

Le taximètre

Dans la réalité, le calcul de la fameuse moyenne journalière manque de clarté quand il n'est pas purement arbitraire. Lors des périodes de pointe, comme celles des Expositions universelles, par exemple, les compagnies de fiacres ou de taxis « cubliert » d'abaissier la moyenne, ce qui fait qu'en 1893, par exemple, toutes les grandes compagnies sont paralysées par 6 000 cochers en grève. Les cochers et les chauffeurs se mettent aussi plusieurs fois en grève pour obtenir l'installation de taximètres. Mais les compagnies, pingres, ne veulent pas acheter de taximètres, dont ils craignent aussi la transparence commerciale. Ce sont les pressions de la préfecture de police qui imposent enfin la généralisation du taximètre aussi bien pour les taxis automobiles que pour les fiacres hippomobiles. Les deux types de véhicules, équipés de taximètres, ont coexisté à Paris jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale.



Le taximètre: les compagnies se méfient de lui pour sa transparence financière. Les pouvoirs publics l'imposent.



Un chauffeur de taxi Celtaquatre à demi-tarif, cette possibilité de payer moins cher dans une voiture plus petite étant bannie dans les années 1930, mais sans grand succès.

de conduire, permis taxi, etc.), mais aussi un contrôle périodique des voitures et des chauffeurs.

Dès l'apparition des services de voitures de place, la rémunération des cochers pose un important problème. En effet, à Paris (ou même à Londres à l'époque, où un quart seulement des cabs sont conduits par leur propriétaire), les cochers ne sont donc quasiment jamais propriétaires de leur outil de travail. Ils ne peuvent pas non plus être simplement salariés par les propriétaires de voitures.

Ils ne sont ni des ouvriers, ni des employés, car, dans les faits, ils sont seuls maîtres à bord et ils ne travaillent pas sous le regard permanent d'un patron ou d'un contremaître. Le propriétaire de la voiture, et de sa licence, n'a donc aucune garantie matérielle que le cocher qu'il a engagé lui versera l'intégralité de la recette quotidienne. Même si un système de carnets à souches peut permettre un contrôle, il reste le problème du cocher qui n'a pas envie de travailler et il ne saura pas si les mauvais jours de faible recette proviennent d'une diminution du nombre de clients ou d'un manque de motivation du cocher, ou encore d'un paiement direct de la main à la main entre le client et le cocher.

La seule solution logique est donc l'intérêt du cocher, comme du chauffeur actuel,



Lors du Front populaire, en 1936, les clients d'un taxi ou leur chauffeur semblent être pris à partie par des manifestants.

à la recette. Alors les patrons, loueurs ou compagnies se mettent à demander chaque jour au chauffeur le versement d'une somme fixe et lui laissent en poche l'intégralité de la recette.

Mais ce système a pour inconvénient de faire pression sur les cochers et les chauffeurs, de les inciter à pousser les chevaux ou les voitures automobiles pour en tirer le maximum d'argent, ce qui finit aussi par nuire à la qualité du service fourni aux clients. Les grandes compagnies, qui ont aussi une image de marque à défendre, ont dû trouver d'autres systèmes.

À Paris, le système de la Compagnie générale des voitures est assez ingénieux, et il est repris par d'autres loueurs. Le chauffeur touche un salaire fixe pour chaque journée et doit remettre l'intégralité de la recette du jour à l'entreprise. Ce montant est connu, car le chauffeur doit noter chaque course sur sa feuille de travail.

Deux cas théoriques se produisent alors : d'une part, si le montant de la recette est inférieur à la moyenne des recettes remises par les autres chauffeurs de la compagnie, le chauffeur doit payer la différence de sa poche, et, d'autre part, si le montant dépasse cette moyenne, la compagnie ou le loueur conserve la totalité de la recette, sans tenir compte de la somme versée la veille par ce chauffeur pour équilibrer

la différence. Ainsi, le cocher à l'assurance de toucher un salaire, il est également motivé pour fournir une activité minimale qui lui garantit son revenu journalier.

Le Front populaire instaure un système à double tranchant

Après la Première Guerre mondiale, la profession se reconstitue et évolue. À Paris, à côté des anciennes grandes compagnies qui se sont regroupées, et des loueurs de dimensions variables, de nouveaux venus se lancent dans le métier, comme la Société des taxis Citroën en 1928, tandis que 9 000 artisans représentent 40 % de l'effectif total des chauffeurs de taxis.

La grande crise économique de 1929 qui arrive en France dans les premières années 1930 pousse de nombreux chômeurs et de petits entrepreneurs à tenter leur chance sur un marché professionnel qui est très ouvert et qui ne demande, comme investissement, que les 30 000 F représentés par l'achat d'un taxi - et encore, cet investissement est grandement facilité par les constructeurs automobiles, Citroën en tout premier lieu, qui facilitent l'achat par le crédit. Le métier de chauffeur demande peu de qualifications : un permis de conduire, que l'on peut déjà posséder, et le permis taxi qui est loin d'être impossible à décrocher, d'autant plus que

des aides à la formation existent. Le nombre de taxis dans ce Paris des années 1930 double pour dépasser 25 000 voitures ! Comme les clients, eux, ne doublent pas en nombre surtout à une époque où la vie est difficile et où les prix montent, on devine que les faillites sont nombreuses, que « monter à Paris pour faire le taxi » est loin d'être aussi prometteur que d'émigrer aux États-Unis, et le niveau de voitures retombe à 14 000 voitures quand le Front populaire se mêle, à la demande des chauffeurs, de fixer un contingentement qui va figer le nombre de taxis pour plus d'un demi-siècle.

Les 14 000 voitures existantes se voient alors attribuer des « autorisations de stationner » selon trois catégories. D'abord la catégorie A s'adresse aux chauffeurs artisans propriétaires d'une seule voiture, puis la catégorie B est pour les petits loueurs propriétaires de 1 à 200 voitures, et enfin, la catégorie C frappe les compagnies possédant plus de 200 véhicules. Les autorisations de la catégorie A sont transférables, mais seulement à titre gratuit, Front Populaire oblige.

Ce système gèle la situation, et, surtout, d'après l'économiste Richard Dabrèga dans son ouvrage *Où vont les taxis ?* (paru chez Descartes et C^o en 2009) « a déconnecté l'offre de taxis de la demande, mais il a aussi figé la structure industrielle du secteur. Cete