

## **En route en Alpha Taxis pour la véritable économie collaborative**

économie collaborative - Stéphane Guérard

Mardi, 1 Mars, 2016



© Patrick Nussbaum

Gescop, regroupement de trois sociétés coopératives de taxis, a forgé en 40 ans un modèle d'entreprise sociale et solidaire très innovant dans ce secteur peuplé de travailleurs indépendants. Mais la concurrence déloyale des prédateurs Uber, Hitch et compagnie menacent de tout balayer.

Mais où sont-ils, ces chauffeurs acariâtres et débrayés, au volant de voitures sales, jamais joignables sauf via un numéro de téléphone surtaxé, jamais d'accord pour un partage de taxi, jamais preneurs d'une course qui ne les arrange pas, jamais équipés d'un lecteur de carte bancaire mais toujours intéressés par un paiement en liquide, les fesses vissées à leur siège au moment de charger une valise dans le coffre... ? Aucun de ces clichés ambulants, dont les taxis parisiens ont du mal à se défaire et qui font le bonheur des voitures avec chauffeur, n'était en tout cas présent lors de notre visite au siège de la Gescop, à L'Haÿ-les-Roses (Val-de-Marne).

Sur les parkings de ce regroupement de trois sociétés coopératives et participatives (Scop), porteur de la marque Alpha Taxis, des voitures sans bosses ni éclats de peinture attendaient de partir en course tandis que les quelques véhicules accidentés se refaisaient une beauté à

l'atelier de carrosserie. Ce jour de fin février, des modèles dernier cri de véhicules hybrides essence-électrique étaient présentés alors que deux bornes étaient prêtes à recharger les trois nouvelles voitures 100 % électriques de luxe tout droit venues des États-Unis. Plus loin, les derniers lumineux verts et rouges et terminaux électroniques de paiement se faisaient poser à l'atelier de taximétrie. Si le centre de formation professionnelle agréé au métier de taxi marquait une pause, le centre d'appels ne chômait pas. Et dans les couloirs de l'administration, des chauffeurs, pour la plupart en costard-cravate, profitaient d'un coup de main pour leur comptabilité ou prévoyance, avant de reprendre le volant.

## **Le chauffeur sociétaire reste maître de son rythme de travail et de son chiffre d'affaires**

Passer les portes de la base du groupement d'intérêt économique Gescop revient à remettre le monde à l'endroit : à ringardiser les prédateurs de la Net économie qui tentent de faire passer de mode les taxis pour faire main basse sur le marché du transport de personnes. Dans le combat qui oppose la profession réglementée à cette concurrence échevelée, les porteurs de la plaque Alpha Taxis tentent au quotidien de prouver que la véritable économie collaborative ne se trouve pas là où l'on voudrait nous faire croire qu'elle réside. Les taxis ont beau avoir l'esprit du travailleur indépendant jusqu'au bout du volant, leur tradition de coopérateurs ne date pas d'hier. Dès le XIXe siècle, leurs ancêtres cochers l'avaient déjà structurée. Dans ce milieu, le principe d'une Scop est simple : au départ, chaque sociétaire a sa licence en échange de parts sociales de la coopérative de production. Ce n'est pas une mince affaire, tant la revente de cette licence permettait, jusqu'à il y a peu encore, à décrocher la timbale. Dans le quotidien du chauffeur devenu sociétaire, rien ne change, mais tout change. Tel un artisan, il reste maître de son rythme de travail et de son chiffre d'affaires. « On garde la liberté de l'indépendant, explique Éric, chauffeur sociétaire. Mais, à l'inverse des artisans, on est couvert pour notre santé et notre retraite puisqu'on est affilié au régime général de la Sécurité sociale ainsi qu'à Mutacop, notre mutuelle interne. En plus de tous les autres services et des bénéfiques également répartis entre tous, on prend part aux décisions de la coopérative. Avec notre franc-parler, nos assemblées générales sont parfois mouvementées ! »

Collaboratifs et participatifs en interne, les Alpha Taxis le sont aussi et surtout en direction de leurs clients. « En 1988, on est les premiers à équiper nos taxis d'un système de géolocalisation, puis de la téléphonie embarquée. Pareil pour les transmissions de données en 1995. La même année, les cartes bleues sont acceptées. Et en plus de notre site Internet qui existait déjà, on lance dès 2007 notre première application de réservation sur iPhone et Blackberry. Actuellement, on s'engage dans le plan d'open data de l'État pour être encore plus disponibles vis-à-vis de nos clients. On a toujours été à la pointe du numérique », résume Gilles Boulon, coadministrateur de Gescop, excédé d'entendre que les investisseurs américains de l'Internet ont tout révolutionné. « En revanche, souligne Lionel Besnier, autre coadministrateur, on a gardé un vrai centre d'appels téléphoniques pour que tout le monde, notamment les personnes âgées ou ceux qui ne sont pas connectés, puisse avoir accès à nos services. »

Depuis 1977, la Gescop est aussi très collaborative avec l'État en remplissant les nombreuses obligations légales de ce secteur très réglementé et en étant à jour de ses cotisations sociales et patronales liées aux 110 salariés employés dans ses cinq filiales administratives et techniques. Mais les coups de boutoir des plateformes Uber, Hitch et compagnie pourraient balayer le tout. « En un an, les taxis ont perdu entre 30 et 50 % de leur chiffre d'affaires. Gescop ne tiendra pas longtemps dans ce contexte. Mais ce problème de modèle dépasse notre secteur, relève Ramiz Janjevali, administrateur sortant et élu à l'Union des Scop d'Île-de-France. Avec l'émergence de l'autoentrepreneur et de ces plateformes numériques, c'est toute l'économie sociale et solidaire qui peut s'effondrer. »