

IDÉAUX & DEBATS



Entretien avec
**Christophe
Jacopin,**
Directeur
de Gescop.



Quelles sont les étapes de la création de Gescop (GIE de coopérative de taxis) ?

En 1967, l'ordonnance sur « *la participation des salariés aux fruits de l'expansion* » voulue par le Général de Gaulle va constituer la voie juridique utilisée par les dirigeants de la SGL (Société Générale de Location scindée en deux compagnies : Barco et Taxicop) et ceux de la GAT (filiale de la Compagnie générale des voitures) pour céder leurs actions aux chauffeurs afin de se désengager de l'exploitation directe du taxi dont la rentabilité s'était érodée. Techniquement, le capital est fractionné sur la base du nombre d'autorisation de stationnement (ADS ou licence) de telle sorte qu'en acquérant un lot de parts sociales, chaque chauffeur s'ouvre le droit d'exploiter une ADS dont les sociétés conservent la propriété.

En juin 1975, Barco et Taxicop se transforment en Scop (société coopérative de production). Les associés se prononcent majoritairement pour l'adoption de ce statut. La transformation en scop va permettre de mieux traduire les liens juridiques unissant les actionnaires. Les discussions en stations sur ce choix

coopératif suscitent l'intérêt des chauffeurs de GAT pour ce modèle et l'idée d'un rapprochement germe.

Fin 1975, les trois compagnies Barco, GAT, Taxi-cop vont signer un accord commercial (destiné à obtenir de meilleures remises auprès des fournisseurs). Puis GAT va souscrire des contrats d'assurance à la Fraternelle Automobile, avant de confier à Barco et Taxicop la gestion des comptes et relevés des chauffeurs de ses chauffeurs.

Le modèle d'entreprise innovant Scop, suscite l'intérêt des chauffeurs car l'actionnariat propose une alternative à l'artisanat. En pratique, chaque associé signe un contrat de travail avec intéressement et une convention d'avance, bloquée sous la forme d'un compte courant individualisé, utilisée pour financer l'achat du véhicule. Dispositif complété par la mise en place d'un accord de participation.

Le GIE Gescop voit le jour en 1977, les trois coopératives se réunissent sous une même bannière, celle de Gescop (pour la gestion et l'administration). Les Pdg des trois coopératives deviennent de droit les trois co-directeurs de Gescop et adoptent la devise « *L'esprit coopérateur : imagination, courage fraternité* ».

En 1978, les AG des trois coopératives votent la transformation du mode d'exploitation et entérinent la mise en place de contrats de locataire. Socialement, les chauffeurs de taxi ne sont plus soumis au droit du travail, tout en étant assujettis au régime général de la sécurité sociale. Fiscalement, ce système est très proche de celui des artisans.

Le début des années 1980 peut se définir comme une période de la mise en commun de moyens, tout en veillant à ce que les charges communes soient les moins lourdes possibles. En juin 1988, Gescop acquiert les parts du central radio Alpha taxis. Deux ans plus tard, la prise d'appels et l'attribution des courses sont informatisées. En 2014, Alpha taxis lance son application mobile.

Quels sont les avantages de la formule coopérative Gescop pour la profession de taxis ?

C'est une alternative à l'artisanat avec un moindre investissement. Nous sommes un groupement qui existe, résiste et s'adapte depuis plus de 40 ans et qui

« *Le groupement Gescop résiste aux tempêtes et représente la véritable économie collaborative, celle qui prône la réussite collective.* »



permet à des générations de chauffeurs de taxi de vivre de leur activité sereinement à leur rythme. Ne pas être isolé, pouvoir s'appuyer sur une structure comme la nôtre en cas de difficulté c'est un avantage que tous nos associés reconnaissent. Disposer en cas d'arrêt de travail d'indemnités qui couvrent les charges d'exploitation grâce à Mutacop, c'est ce qui fait une grande différence.

Les taxis coopérateurs disposent : d'un centre d'appels, Alpha Taxis, avec son portefeuille clients, un atelier de métrologie pour l'équipement taxis, un atelier de carrosserie, une assurance flotte, un centre de gestion agréé pour leur comptabilité, un service de véhicule de remplacement en cas d'accident, un centre de formation etc.

Les chauffeurs élisent leurs représentants au Conseil d'Administration et ils votent lors des assemblées générales annuelles. Acteur de l'économie sociale et solidaire et nous défendons une certaine vision de notre métier, celle d'une mission de service au public.

Conserver la liberté de vivre son métier comme on l'entend dans le cadre d'une structure protectrice, tout en investissant dans son entreprise, c'est une voie intéressante pour exercer l'activité de chauffeur de taxi. Nous prouvons que notre modèle d'entreprise coopérative résiste aux tempêtes et représente la véritable économie collaborative, celle qui prône la réussite collective.

Quelles sont les actions menées par Gescop à l'encontre d'Uber ?

Les taxis ont été les premières victimes de ce que l'on appelle maintenant « l'ubérisation » et les premiers à résister contre la concurrence sauvage de ce type de plateforme qui se place en simple intermédiaire sans assumer les responsabilités du transport de personnes et qui ne paie aucun impôt en France. Pour mémoire l'association UFC-Que Choisir avait révélé pas moins de 22 clauses « abusives ou illicites » dans les conditions d'utilisation du service d'Uber. Les pratiques d'exercice illégale de notre profession et de concurrence déloyale ont fortement impacté le chiffre d'affaires des chauffeurs durant plusieurs années. Nous avons donc mené une résistance devant les tribunaux pour obtenir des dommages et intérêts pour le préjudice moral subie de la part d'Uber et de ses clones. Nous sommes actuellement en procédure avec Uberpop, application qui avait été déclarée illégale par Bernard

Cazeneuve puis interdite à la demande du préfet. Nous avons obtenu gain de cause dans une procédure contre Heetch (application maintenant interdite) et obtenu des dommages et intérêts pour tous nos sociétaires. Dans ces procédures, tous les chauffeurs de taxi coopérateurs se portent partie civile ainsi que la chambre syndicale des coopératives. Ces actions en justice sont longues mais essentielles car elles font jurisprudence en France et au-delà de nos frontières auprès de nos collègues européens. Heureusement, les consommateurs après avoir été échaudés par les pratiques de ces plateformes reviennent vers le taxi.

Quel est l'avenir de Gescop ?

Dans les années à venir nous continuerons à améliorer notre prestation de service et notre disponibilité en nous réinventant comme nous l'avons toujours fait. D'ici à deux ans notre objectif est de rendre notre flotte totalement « propre » grâce à la prise de conscience écologique de nos chauffeurs. Par ailleurs, le véhicule autonome va entraîner une mutation considérable de notre métier. Dans cette perspective, notre activité va devoir s'axer vers le service aux personnes en déclinant une multitude de services. L'humain et la technologie doivent devenir complémentaires pour ouvrir les perspectives d'une sorte d'humanisme digital. Etre chauffeur de taxi en coopérative, alternative moderne à l'isolement de l'indépendant dans le respect du conducteur comme du passager, reste une voie d'avenir.

Propos recueillis par Jean-Yves Le Gall.



Quelques chiffres de Gescop.



1 100 chauffeurs de taxi coopérateurs.

110 collaborateurs.

60 000 € investis par chaque chauffeur de taxi coopérateur.

3 millions de courses taxis réalisées en 2017 par Alpha Taxis.