

Taxi driver

Si le dernier fiacre au bénéfice d'une concession municipale est encore en fonction en 1926, des demandes pour l'utilisation de fiacres-automobiles sont déposées en 1906 déjà. Mais, dans le cas de voitures hippomobiles comme des véhicules à moteur, ne circulait pas qui voulait...



Fiacre-automobile, 1907
©Archives de la Ville de Lausanne

La profession de cocher était plutôt strictement réglementée: autorisations et concessions faisaient l'objet d'enquêtes, diligentées par la police municipale. Tout écart de conduite pouvait conduire à l'annulation d'une autorisation. Comme dans le cas d'Isidore Richoz, cocher de fiacre fribourgeois à la réputation solidement établie et au palmarès judiciaire impressionnant: entre juillet 1902 et septembre 1903, il est condamné ou verbalisé à douze reprises, pour «scandale», «outrages», «voies de fait», «allure dangereuse», «tarif surfait», etc. En avril 1904, la Municipalité décrète à son endroit une interdiction d'exercer.

Le 5 septembre 1907, «lth, agent 22 [sic], signale l'état d'alcoolisme dans lequel se trouve Aimé Morier, cocher (fiacre 14)». Trois mois plus tard, la Ville lui retire son autorisation.

Un certain nombre de personnes souhaitaient par ailleurs «faire le cocher» pour compléter leurs maigres revenus. Ainsi Jeanne Jaquier-Corpataux, qui dépose une demande dans ce sens en février 1907. Quasiment ruinés, elle et son mari achètent «un cheval âgé de 12 ans [...] qui, malgré le prix peu élevé, peut encore rendre de bons services...». La même année, Howald Agénor Auberson, marchand de pommes de terre domicilié rue Cheneau-de-Bourg, fait une demande pour une concession de fiacre. «...ayant 5 enfants en bas âge, pendant que sa femme fera les marchés, lui fera le fiacre pour subvenir à leur entretien.»

En août 1906 est déposée ce qui pourrait être la première demande pour un service de fiacre-automobile à Lausanne. Prudente, la Direction de police accorde la concession «à titre d'essai».

Les offres et propositions se font cependant de plus en plus fréquentes. La toute jeune industrie automobile ne peut en effet compter vivre des seules ventes aux particuliers, le prix des véhicules les rendant inaccessibles au plus grand nombre (en 1910, le prix moyen d'une automobile aux Etats-Unis est estimé à 2500\$, soit 18 fois le salaire mensuel d'un enseignant). Les fabricants d'automobiles se

tournent alors vers un créneau plus prometteur et rapidement rentable, créant pour leur compte des compagnies de taxi et sortant des modèles spécialement destinés à cet usage. C'est ainsi que le

représentant en Suisse des Automobiles Clément à Paris demande en décembre 1907 à la Ville de Lausanne l'autorisation de faire circuler dix «Fiacres-Clément à taximètres».

Le modèle conseillé est le «landaulet avec toit en avant et galerie pour les bagages. Le toit en avant doit abriter non seulement le chauffeur et un voyageur à côté de lui, mais surtout les pédales de frein et de débrayage, le taximètre, le volant de direction et les appareils de graissage et d'allumage.»

La Ville adapte rapidement son règlement, prenant en compte les questions d'éclairage et de signalisation («chaque voiture portera sur les lanternes placées à gauche et à droite, un numéro d'ordre communal. Ce numéro sera répété sur la casquette du chauffeur»), d'utilisation du compteur horokilométrique ou taximètre, d'uniforme («les chauffeurs porteront un costume identique, avec casquette de même couleur, mais différente de celle des costumes des autres concessionnaires»). La forte déclivité de certaines rues lausannoises a naturellement été prise en compte et des tests effectués. Les premières stations sont situées sur les places de la Gare, de Saint-François et de Bel-Air.



Louis-Charles Ossent-Portner, L'Ancienne maison Polier de St.-Germain, photographie, vers 1895

Les perspectives financières semblent suffisamment prometteuses pour que, peu avant 1910, l'architecte Charles Bonjour, l'avocat Louis Béguin et le député Alain Fonjallaz lancent Auto-Taxi, Société lausannoise de fiacres-automobiles à taximètres. Vantant une «industrie qui, outre un bon placement de fonds à ses actionnaires, rendra de réels services à toute la population», le comité ne manque pas de souligner que «les chauffeurs ne sont payés (...) que par le 20% de leurs recette et [qu'] ils sont chargés de fournir la benzine qui leur est livrée par la Société»...! Avec quatre automobiles, l'affaire allait sans aucun doute rouler.

Laurent Golay
13 juillet 2013