75 ans

BOERS

LA POLICE DES TAXIS

PRÉFECTURE DE POLICE

EXPOSITION

DE VÉHICULES ANCIENS,
DE PHOTOGRAPHIES ET D'OBJETS

DU VENDREDI
29 NOVEMBRE
AU DIMANCHE
1ER DÉCEMBRE 2013

ÉDITO

Voici 75 ans que le service spécialisé des Boers de la Sous-direction régionale de la circulation et de la sécurité routières a été créé. Loin des cochers-chauffeurs du siècle dernier, le domaine du transport de personnes, autrefois quasi réservé aux taxis, a vu apparaître au fil des années les transports occasionnels et les « motos-transport de personnes », pour ne parler que des plus répandus …

Basé rue Albert dans le 13e arrondissement, le service des Boers de la DPRDR (Division de prévention et de répression de la délinquance routière) est l'une des unités les plus anciennes de la préfecture de Police et représente une référence technique pour tous les commissariats de police de l'hexagone.

La création en septembre 2009 de la police de l'agglomération parisienne a élargi la compétence territoriale de cette unité emblématique de la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC), aux aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle (où elle possède une antenne) et d'Orly, et a ainsi permis d'assurer une cohérence dans son activité en s'adaptant au territoire.

Au-delà du principe général de contrôle et de répression, les Boers se sont progressivement affirmés comme des partenaires actifs au sein du monde du transport de personnes : formation dans les écoles de taxis, représentation dans les instances préfectorales, etc.

Depuis quelques années, cette unité doit faire face à l'évolution croissante de l'activité des taxis clandestins dont la lutte représente la priorité de son activité judiciaire en matière délictuelle. Le travail de contact et d'information effectué en amont avec les Parquets locaux spécialisés permet actuellement d'assurer un suivi efficace des affaires (652 infractions ont été relevées en 2012 dans le domaine du travail illégal).

La constante évolution du paysage des transports de personnes dans l'agglomération parisienne, avec l'apparition de nouvelles réglementations (voitures de tourisme, transports occasionnels, motos transport de personnes, tuk-tuks, etc…) nécessite une perpétuelle adaptation afin de maintenir les compétences professionnelles de ces effectifs spécialisés à leur meilleur niveau.

Alain Gibelin
Directeur de l'ordre public
et de la circulation

SOMMAIRE

LE GROUPE TAXIS ET TRANSPORT DE PERSONNES 6
- Les missions
- Les locaux et les équipements
- L'organisation
- Le recrutement
- Le bureau technique

LES ORIGINES 8

1938 : CRÉATION DE L'UNITÉ DE CONTRÔLE DES TAXIS 10

1938 - 2008 12

LES BOERS AUJOURD'HUI 16

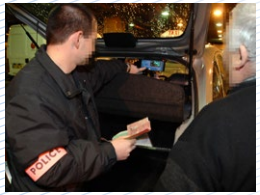
PAROLES DE BOERS 17

HOMMAGES 19

LE GROUPE TAXIS ET TRANSPORTS DE PERSONNES
LA POLICE DES TAXIS

La création et le développement de l'unité de contrôle des taxis sont liés à l'évolution des modes de transport urbains, et notamment à l'accroissement de l'offre de services autour du transport des personnes.

En 1938, suite aux accords entre représentants de la profession de taxi et la préfecture de Police, une section de police, les *Boers*, est spécialement créée pour informer et contrôler l'activité des taxis parisiens. Si la nature de l'activité de ce service a évolué au fil des années, le nom de *Boers* a survécu et perdure encore aujourd'hui tant dans le milieu des taxis que dans le jargon policier.



LES MISSIONS

Chargés du contrôle et de la répression des taxis parisiens et des voitures de grande remise, les Boers ont suivi l'évolution de la réglementation dans le domaine du transport de personnes et ont élargi leur sphère de compétences aux services occasionnels de transport de personnes.

Au plan de la compétence territoriale, la Loi de régionalisation étend en 2009 la compétence des Boers jusqu'à lors limitée à Paris intra-muros, aux 83 communes des départements de petite couronne et à la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Au-delà des contrôles de voie publique, l'activité des Boers réside dans la conduite d'enquêtes judicaires, essentiellement dans le cadre de la lutte contre le travail dissimulé ou l'exercice illégal de l'activité de taxis (les taxis clandestins).

Ces dernières années, l'apparition récente du transport de personnes à motocyclettes ainsi que l'adoption d'une réglementation spécifique relative aux véhicules de tourisme avec chauffeurs ont étendus le champ d'activité des Boers.

L'ORGANISATION

Répartis en brigades de jour et de nuit, les 75 fonctionnaires des Boers sont présents 24h sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par an.

LES LOCAUX ET LES ÉQUIPEMENTS

Les Boers sont implantés sur deux sites : rue Albert dans le 13e arrondissement pour couvrir toute l'activité du transport de personnes sur la Capitale, et à Roissy-Charles-de-Gaulle où l'aéroport génère, fort logiquement, une activité intense.

LE RECRUTEMENT

Recrutés sur des critères professionnels spécifiques, les nouveaux affectés suivent une formation technique théorique et pratique de 3 semaines, dispensée en interne par les fonctionnaires du Bureau Technique.

LE BUREAU TECHNIQUE DES TAXIS

Composé de fonctionnaires d'expérience et très au fait des évolutions réglementaires en matière de transport de personnes, le Bureau technique a pour missions d'assurer la formation initiale et continue des fonctionnaires affectés aux Boers, d'initier les autres services de la préfecture de Police (mais aussi de plus en plus fréquemment des services de police provinciaux) à la réglementation relative au transport de personnes, d'intervenir dans les écoles de taxis, de siéger aux instances professionnelles telles que les commissions de discipline des taxis, ainsi qu'aux instances administratives lorsqu'il s'agit par exemple de modifier ou déplacer une station de taxis dans Paris.

LES ORIGINES

Les premiers modes de transport de personnes apparaissent sous la forme de chaises-à-porteur ou encore de chaises munies de deux roues tirées par un homme (aussi appelées «vinaigrettes»). Peu confortables et limitées dans leurs déplacements, le cheval remplaça l'homme et la voiture hippomobile fit son apparition.

1637
création à Paris du premier service de voitures à disposition du public : les fiacres.

1657
par ordonnance royale de Louis XIV, 600 autorisations de voitures de louage sont délivrées et la première réglementation de la profession voit le jour.

1820
à Paris, le parc atteint 2 000 voitures de louage autorisées à stationner sur la voie publique. Le nombre d'emplacements réservés sur la voie publique est de 104.

1877
le parc de voitures affectées au transport de personnes atteint 6000 véhicules. Il était de 4730 dix ans auparavant. Une commission d'examen chargée d'attribuer le diplôme de conducteur à tout nouveau cocher est créée et les premiers compteurs kilométriques sont installés.

1899
apparition à Paris des premières automobiles de louage à moteur.

1909
créé par Kratz-Boussac, le *taxa-mètre* est un astucieux mécanisme établissant le prix de la course en fonction du temps d'occupation du véhicule et de la distance parcourue. Le terme *taxa-mètre* se mut rapidement en taximètre. La voiture ainsi équipée devient alors un *taximètre automobile*, puis un *taxi*, c'est-à-dire un véhicule automobile de location avec chauffeur, muni d'un taximètre, détenteur d'une autorisation administrative l'autorisant à stationner sur la voie publique en vue d'y charger des clients.

1 Taxi à Paris vers 1905-1910.
2 Interpellation d'un véhicule taxi par des policiers dans les années 20.
3 Siège de la chambre syndicale des cochers-chauffeurs de la Seine, vers 1920.
4 Garage taxis G7, années 1930.

1914
naissance de la légende des taxis de la Marne : un mois après la déclaration de guerre de l'Allemagne, le Général Gallieni réquisitionne 600 taxis pour transporter 6000 soldats de Paris jusqu'au front.

1931
en l'absence de transport en commun, 25 000 taxis sont en activité.

1934
la crise du transport en taxi vécue durant les années antérieures fait chuter le nombre de taxis parisiens à 3000.

1937
une nouvelle loi fixe le nombre de taxis parisiens autorisés à 14 000 et le temps de travail passe à 11 heures pour les conducteurs propriétaires.
Une commission paritaire de concertation regroupant les représentants de la profession et de l'administration est créée.

1938
CRÉATION DE L'UNITÉ DE CONTRÔLE DES TAXIS

Suite à la crise de 1929, le milieu du taxi, comme d'autres secteurs, est très touché. Les russes blancs ayant fuit le régime soviétique arrivent massivement en France. Ils seront nombreux à intégrer la profession de conducteur de taxi qui devint, pour la première fois, un mode d'ascension sociale pour une population immigrée.

1 Manifestation du syndicat des cochers-chauffeurs, Levallois 1939. 2 Station de vélos-taxis sous l'occupation.

Parallèlement les constructeurs automobiles investissent dans l'activité du taxi. Alors que Renault développe la compagnie de taxis G7, Citroën crée sa propre compagnie et le constructeur Peugeot propose aux artisans taxis des véhicules robustes et économiques.

Dans le même temps, la profession s'organise et sont créés les statuts d'artisans, d'employés et de locataires. Pour ces deux derniers, la situation est peu enviable. les journées de travail sont harassantes : jusqu'à 18 heures par jour !

Le carburant est à la charge des locataires. Suivant leur employeur, les employés peuvent quant à eux percevoir des primes de bonne recette, de non-accident etc.
Poussés par la crise, nombreux sont ceux qui, de condition modeste, se tournent vers cette activité pour survivre. En cette première moitié des années trente, 32 000 taxis circulent dans l'agglomération parisienne.

Forte d'un syndicat majoritairement composé d'artisans, les chauffeurs de taxi signent en 1937 des accords en vue d'améliorer les conditions de travail : 11 heures maximum de travail quotidien pour les artisans et, pour les salariés : 10 heures maximum, 1 jour de repos hebdomadaire, un salaire fixe de 25% de la recette …

Suite à ces accords, un décret réglemente les tarifs de jour et de nuit.

Pour informer, contrôler et réprimer cette nouvelle réglementation, une section de Police spécialisée est créée pour contrôler l'activité des taxis parisiens. Les *Boers* étaient nés.

À leur création, les Boers ont pour mission de contrôler l'état des véhicules et le respect des horaires des conducteurs. Ils luttent déjà contre le travail illégal.

À cette époque la réglementation prévoyait des carnets et des feuilles horodatées manuscrites, qui devaient être présentées à chaque réquisition des forces de l'ordre.

Les infractions étaient relevées par procès-verbal, ensuite transmis aux tribunaux compétents.

Par décret préfectoral, le numérus clausus fixait à 14 000 le nombre de licences attribuées pour l'exploitation commerciale de l'activité de taxis à Paris.

BOERS

il semblerait que ce mot d'argot ait été introduit par les russes blancs, chassés de leur pays entre 1917-1930 pendant la révolution rouge. À cette époque, nombre d'entre eux travaillaient dans le milieu du taxi.
Le mot « policier » en langue russe se prononce, à la française et avec un accent slave, *« bourrrrre »*, en roulant les r….
Et lorsque les chauffeurs de taxis russes voyaient arriver les policiers chargés de les contrôler, ils s'écriaient un *« attention, voilà les Bourrrres ! »*, devenu rapidement *« Attention, voilà les Boers ! »*.
Encore aujourd'hui, ce terme désigne les policiers parisiens en charge du contrôle des véhicules en charge du transport de personnes.

Station de taxis vers 1930.

1938 - 2008

1939
la FNAT (Fédération nationale des artisans taxis) est officiellement déclarée et obtient satisfaction dans sa première revendication : une subvention pour tous les taxis parisiens et provinciaux.

1 Pénurie d'essence durant la Seconde Guerre Mondiale.
2 Vélo-taxi tandem 1940/1945.

1940
la Seconde Guerre Mondiale éclate, les taxis se font de plus en plus rares, jusqu'à disparaitre. Face à la pénurie de carburant, le cheval est à nouveau utilisé et des engins de fortune apparaissent : des vélos-taxis, et même des calèches tirées à bras d'homme.

1946
un arrêté préfectoral parisien relatif à la départementalisation en région parisienne autorise tous les taxis parisiens à stationner dans les 57 communes du département de la Seine rattachées à leur secteur d'activité. Il leur interdit toutefois de percevoir une indemnité de retour entre Paris et ces communes.

1948
8 500 taxis exercent sur la capitale et les conducteurs propriétaires obtiennent définitivement le statut d'artisan.

1949
l'essence est à nouveau en vente libre. Le nombre de taxis parisiens atteint 10 000.

1950
par arrêté ministériel le nombre de taxis parisiens est porté à 11 000.

1951
mise en service des premières bornes d'appel.

1954
le nombre de taxis parisiens est fixé à 12 500.

1955
un décret réactive l'ancienne distinction entre voiture de petite remise (taxis) et voitures de grande remise (voitures de luxe avec chauffeur au tarif forfaitaire).
L'activité des Boers ne réside plus dans le contrôle des seuls taxis, et leur compétence s'étend à l'ensemble réglementations visant le transport de personnes :
- **les véhicules de place (dits aussi première classe),**
- **les véhicules de place de seconde classe ou taxis, pouvant prendre en charge la clientèle sur la voie publique.**
- **les véhicules de grande remise, considérés comme un transport de luxe,**
- **les véhicules de petite remise ne pouvant transporter la clientèle que sur réservation préalable.**

1956
le premier central radio de taxis est créé à Paris.

1961
les attributions du ministère du Travail en matière de taxis sont transférées aux préfets et l'organisation du taxi en France passe sous la tutelle du ministère de l'Intérieur.

1964
le lumineux taxi doit indiquer les tarifs appliqués pendant la course.

1967
un chauffeur de taxi doit avoir exercé au moins pendant 5 ans comme salarié avant de pouvoir acquérir une autorisation d'exercer comme artisan.

1 Une cliente réglant sa course taxi en 1945.
2 Départ en vacances, gare d'Austerlitz, Paris 1955.
3 Dépôt de Levallois dans les années 1950 : les femmes accèdent à la profession de conductrice de taxi.

1938 - 2008

1 Station de taxis du boulevard Malesherbes à Paris, fin des années 1970.
2 Manifestation de taxis parisiens, 1er février 2002.

3 Contrôle des boers en station, gare du Nord, Paris.
4 Contrôle d'un conducteur de taxi parisien.

1968

la corporation des taxis s'associe aux mouvements de manifestation lancés par les étudiants au mois de mai. Après plusieurs journées de manifestation, les taxis sont reçus à l'Hôtel de Ville de Paris le 12 juin, sous la présidence du Préfet. Plusieurs améliorations sont alors apportées, principalement sur les tarifs et la détaxation des carburants. Les tarifs s'uniformisent à l'intérieur de chaque département.

1973

les véhicules sont soumis à un contrôle technique et les conducteurs à une visite médicale.

1980

le tarif C fait son apparition sur les lumineux taxis.

1982

la Loi Loti n°82-1153 du 30-12-1982 réglemente le transport public routier de personnes et crée les « transports occasionnels ».

1995

promulgation d'une loi qui redéfinit la profession : l'appellation *Taxi* s'applique exclusivement aux véhicules équipés de signes distinctifs (lumineux, compteur horokilométrique, plaque de stationnement) et disposant d'une autorisation de stationnement.
Subordonné à un examen, le certificat professionnel de capacité est rendu obligatoire pour tous les conducteurs de taxi.

2000

la France compte 44 000 taxis répartis sur l'ensemble du territoire national.
Les taxis parisiens sont au nombre de 14 900 et desservent Paris et 83 communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne qui sont rattachées à leur secteur d'activité (communes de stationnement).
La compétence d'exercice des 14900 taxis parisiens s'étend aux 83 communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

2001

un nouveau mode de transport de personne fait son apparition dans la capitale : les MTP (moto transport de personnes).

2003

la licence de taxi coûte 110 000 euros soit plus de 9 fois sa valeur de 1990 !

2007

la détaxe de carburant au bénéfice des taxis est supprimée.
Le nombre de navettes et de motos qui concurrencent les taxis augmente.

2008

proposant une libéralisation dans le secteur du transport et plébiscitant ainsi un système à l'anglaise, le rapport Attali, provoque la colère des conducteurs de taxis.

LES BOERS AUJOURD'HUI

L'affaire Bruno Cholet va attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de mieux contrôler l'activité du transport des personnes dans la capitale, notamment au regard du développement des « taxis clandestins ». C'est ainsi que l'effectif des Boers va être renforcé pour passer de 18 à 75 policiers.

L'AFFAIRE BRUNO CHOLET

Dans le cadre d'une enquête menée pour retrouver l'auteur de l'assassinat d'une étudiante suédoise commis dans des conditions particulièrement atroces, la Brigade criminelle de la Direction de la police judiciaire diffuse la photo d'un suspect, extraite d'une caméra de surveillance de distributeur de billets.
Les Boers reconnaissent alors Bruno Cholet, connu de leur service pour son activité coutumière de taxi clandestin.
Les renseignements fournis par les Boers permettront de faire avancer l'enquête à grands pas.
Après une période de mise sous surveillance et de filatures, Bruno Cholet sera rapidement interpellé.

2009

le prix de la licence franchit pour la première fois la barre de 200 000 euros soit 40 fois sa valeur de 1973.
Une réglementation concernant le transport de personnes par motocyclette est adoptée.
La brigade de nuit Boers est créée.

2010

adoption de la réglementation des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC).
Élargissement de la compétence territoriale des Boers à la petite couronne et à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.
Au mois de novembre, les Boers s'installent sur la plateforme aéroportuaire.

2011

depuis cette date, l'activité des Boers est en constante augmentation.

2012

en constante augmentation depuis 2 ans, cette année-là l'activité des Boers s'établit à : **5561** infractions relevées dont :
- 652 infractions liées au travail illégal
- 452 taxis clandestins

2013

aggravation de la réponse pénale en matière de lutte contre le travail illégal dans le domaine du transport de personnes : pour la première fois, un taxi clandestin est condamné à 14 mois de prison ferme.

PAROLES DE BOERS

Voici les témoignages de quelques anciens membres de l'unité de contrôle des taxis sous forme d'anecdotes.

GUY LALLEMENT

Responsable des Boers de 1989 à 1999

« Entre les commissions de discipline des taxis, le travail judiciaire et les missions de terrain, ces dix années sont passées à une vitesse vertigineuse, épaulé par des équipes de spécialistes formidables et soudées autour d'objectifs professionnels communs.
Durant cette période, la mission a évolué : du simple contrôle des taxis, nous sommes passés au contrôle des transports occasionnels, des grandes remises etc. Et au travail quotidien de voie publique se sont ajoutés les grands événements parisiens tels que : le tournoi de Roland-Garros, les grandes courses hippiques ou encore les défilés de haute couture.
Les plus belles années de ma carrière, je les ai passées chez les Boers ! »

PHILIPPE RABDEAU

Chef des Boers de 1999 à 2002... successeur de G. Lallement

« Lors de mon affectation à la tête des Boers en septembre 1999, les effectifs occupaient un bureau situé dans le commissariat de la gare du Nord.
À mon arrivée, je décidais de poursuivre le travail engagé par mon prédécesseur et d'apporter ma pierre à la « maison Boers » en instaurant la rédaction systématique de procès-verbaux en lieu et place des rapports de Police.
Après une période de formation des fonctionnaires et de modernisation des équipements (l'outil l'informatique faisait ses débuts dans la Police !), nous migrions vers des locaux plus fonctionnels où nous trouvions enfin notre autonomie.
Du matériel dernier cri, une « judiciarisation » des fonctionnaires du service, des nouveaux bureaux spacieux et fonctionnels : les Boers étaient prêts pour les nouvelles missions judiciaires qui les attendaient et notamment pour s'attaquer à la problématique, croissante, des taxis clandestins sur la Capitale.
Les premiers résultats significatifs ne se faisaient pas attendre, et rapidement nous traitions de bout en bout nos procédures judiciaires. »

HENRI BONTEMPELLI

Chef des Boers début 2000

Une tentative d'intimidation avortée

Pensant probablement échapper à la contravention (c'est mal connaître les Boers !), un chauffeur de taxi (CT) interpellé pour application de tarif abusif se targuait de faire partie de mes connaissances. Bien déterminé à le remettre en place, je rejoignais le lieu du contrôle et m'approchait de cet homme, qui m'était par ailleurs parfaitement inconnu.

Moi (HB) : Alors comme ça vous connaissez très bien monsieur Bontempelli ?

CT : Bien sûr ! Et lui au moins il me croira quand je lui dirai que je n'ai rien fait de mal !

HB : Et vous le connaissez comment ? Bien… ou un peu … ?

CT : Très très bien. Et je le connais personnellement même !

HB : Ah bon ? … Pourtant … il ne me semble pas vous connaître !

Pris à son propre piège et s'apercevant que j'étais la personne qu'il prétendait connaître personnellement, il s'agenouilla et me supplia de l'excuser.

Sous le coup d'une suspension de carte professionnelle avec sursis et comprenant que le fait d'avoir été interpellé en train de gruger des clients l'exposait à la révocation de son sursis et à une interdiction d'activité de plusieurs mois, notre apprenti comédien avait tenté le tout pour le tout.

HB : Puisque vous avez tant souhaité me connaître, je vous donne rendez-vous lors de la prochaine la commission de discipline ! Je vais vous apprendre à mieux me connaître !

PATRICK KASPRZAK

au service des Boers depuis le 1er avril 1990

Une scène digne d'un film !

Une soirée du mois de février, j'avais revêtu mon plus beau costume pour passer inaperçu et me fondre dans l'environnement du Fouquet's, d'où je surveillais les allers et venues d'un taxi clandestin que nous tentions d'interpeller depuis plusieurs mois.

Après des heures de surveillance, je repérais enfin le fraudeur en quête de clientèle sur la voie publique à proximité du restaurant.

Sûr de mon coup, je décidais de procéder manu militari à son interpellation.

Je sortais précipitamment de l'établissement et me dirigeait d'un pas vif vers lui, lorsqu'un groupe de touristes japonais marqua l'arrêt, me dévisagea avec insistance et… se rua sur moi, une photo dans une main et un stylo dans l'autre !

Nous étions un soir de cérémonie de remise des Césars. Je quittais un restaurant parisien de renom, marchant seul et élégamment vêtu sur un tapis rouge. Il n'en fallut pas plus, ma chevelure blonde aidant, pour qu'un groupe de touristes japonais me prenne pour…l'acteur américain Robert Redford, dont ils me tendaient la photo pour obtenir un autographe !

J'eus à peine le temps de voir mon chauffeur de taxi clandestin, tout autant intrigué que moi par la scène, prendre la fuite…

Très flatté, certes (pensez donc, Robert Redford !) c'est néanmoins bredouille que je regagnais le service ! Quant à notre chauffeur de taxi clandestin, les touristes japonais et l'acteur ne lui offrirent que quelques jours de répit. Les Boers parvinrent en effet à l'interpeller quelques semaines plus tard, alors qu'il s'adonnait à son activité frauduleuse dans un quartier touristique de la Capitale.

HOMMAGES

À l'occasion de cet anniversaire, les Boers gardent une pensée pour :

- **Le brigadier de Police Céline Godon**
- **Le brigadier de Police Cédric Pinel**
- **Le sous-brigadier de Police Pierre Wagner**

20
VITTEL
5597-CA75
TIBRE