

# Notre Bruxelles oublié

## Jean d'Osta

### 11. La première « chauffeuse » de taxi

EN 1977, un journal parisien a signalé le décès d'une vieille dame qui eut naguère son heure de célébrité : elle avait été la toute première « chauffeuse de taxi » de France, ayant reçu sa licence en 1927, tout juste un demi-siècle plus tôt.

Or, à cette époque, Bruxelles avait déjà depuis trois ans une « taxiwoman ». Elle s'appelait Jeanne Beaujean ; elle avait reçu dès 1924 une concession de stationnement au boulevard Léopold II, sur le territoire de Molenbeek.

Je l'ai bien connue, car je demeurais à côté du garage où elle faisait entretenir et réparer son taxi (Garage de l'Yser, chaussée d'Alseberg, 381, à Uccle). Elle s'y montrait souvent, car les pannes, les entretiens, les graissages et les réparations étaient monnaie courante à cette époque héroïque de l'automobile. Et de mon côté, bien qu'âgé de seize ans seulement, j'étais aussi un « bon client » de ce garage : j'y abritais, j'y soignais et j'y astiquais... mon vélo, un superbe « Cycle La Volante », fabriqué dans la maison. En effet, le Garage de l'Yser, où il n'y avait place que pour deux voitures, avait été jusqu'alors un atelier de fabrication et de réparation de bicyclettes (avec forge et four d'émaillage). Les vélos l'encombraient encore et le patron, M. Jules Nutte, passait beaucoup plus de temps à monter des roues de cycles, rayon par rayon, ou à recoudre des « boyaux de course » qu'à réparer des automobiles. Mais il ne voulait pas manquer le train du progrès : c'est pourquoi il s'était « recyclé » dans l'automobile et avait fait place nette pour deux voitures. « L'auto, c'est l'avenir ! », disait-il à ma mère, incrédule. Je me souviens que j'étais occupé à racler le carbure boueux de mon « phare » à acétylène, un samedi après-midi de 1925, lorsqu'une voiture Ford, poussée par une dizaine de gamins, fit une entrée sensationnelle dans le couloir du garage : une jolie femme était au volant. « Je suis tombée en panne près d'ici », dit-elle simplement.

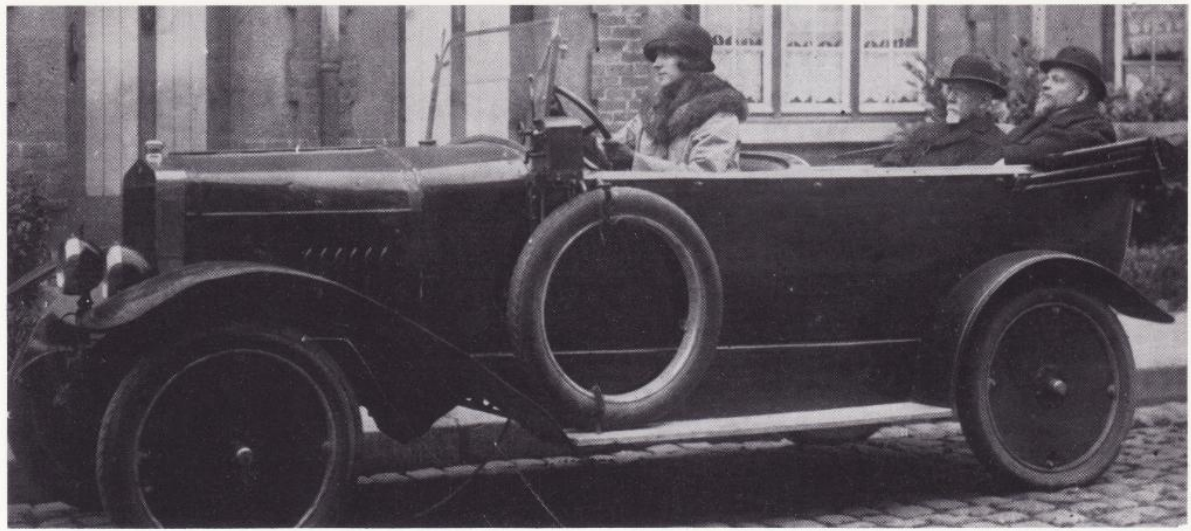
Jules Nutte n'avait encore jamais eu la clientèle d'une automobiliste du beau sexe. Et celle-ci, de surcroît, était une professionnelle : elle conduisait un taxi, comme l'indiquait le compteur-taximètre fixé sur le montant gauche de cette voiture (décapotée).

Aussi M. Nutte usa-t-il de toute sa science, de toute sa célérité et de toute son habileté pour remettre en bon état de marche ce moteur récalcitrant. Et je crois même qu'il ne se fit payer que d'un sourire. Si bien que la belle « chauffeuse », charmée, promit de revenir pour l'entretien régulier de son taxi, quoiqu'elle habitât à l'autre bout de la ville, près du boulevard Léopold II.

Et de fait, elle revint souvent. Elle finit même par déménager pour s'installer à Uccle, avec sa fille de quinze ans, dans un appartement très proche du Garage de l'Yser.

Les mauvaises langues du quartier ont dit que Jules Nutte, un sémillant veuf quadragénaire, avait abusé de son charme, ou bien qu'il avait succombé aux séductions intéressées de cette « Madame Taxi » (c'est ainsi qu'on la nommait dans le voisinage).

Quant à moi, ces commérages d'adultes me préoccupaient fort peu. Ce qui m'intéressait, c'était de pouvoir de temps en temps être véhiculé dans la voiture de cette extraordinaire voisine. (Rouler en auto, à cette époque lointaine, c'était un rêve que bien peu de gamins pouvaient voir s'accomplir !) Parfois, le matin, elle me conduisait à mon athénée, à Saint-Gilles, en même temps que sa fille, élève au lycée.



En 1924, le taxi de Mme Beaujean était décapotable. Et ces deux édiles de Molenbeek ont fait confiance à l'habileté d'une « chauffeuse ». A Bruxelles-ville, la compagnie qui avait le monopole des taxis n'admettait pas de personnel féminin.

Et un jour j'eus la chance de pouvoir accompagner Madame Taxi et sa fille jusqu'à Blankenberghe, je ne sais plus à quelle occasion. Mémorable et merveilleux voyage ! Quelles secousses délicieuses sur les gros pavés des routes bordées d'arbres ! A Assche déjà, comme le radiateur fumait beaucoup, on s'arrêta à la fontaine du marché pour verser un seau d'eau, que j'allai quérir dans un café. Repas de midi à Gand, dans une « friture » de la place d'Armes. Entre Maldegheem et Bruges, l'embrayage resta calé : impossible de changer de vitesse. On roula en première jusqu'à Blankenberghe, en s'arrêtant de temps en temps pour prévenir la surchauffe. Quel plaisir !... Pour 12 F la nuit, un petit hôtel de la rue d'Ouest berça mes rêves (agités et motorisés), tandis qu'un mécanicien local faisait des heures supplémentaires nocturnes sur notre embrayage... Le lendemain, le voyage du retour ne dura que cinq heures. Nous n'eûmes plus d'autre encombre qu'une erreur de parcours dans les rues inextricables de l'agglomération gantoise et qu'une légère fuite dans un radiateur qu'il fallut abreuver plusieurs fois.

Aujourd'hui, bien sûr, je « fais » Bruxelles-Ostende en une bonne heure, comme tout le monde. Mais ce n'est plus une aventure ni une partie de plaisir : c'est une morne corvée.

Comment Mme Beaujean avait-elle pu embrasser la profession de chauffeur de taxi (alors inimaginable pour une femme) ? C'est que l'on était dans les « années folles » : on voyait des femmes se couper les cheveux «à la garçonne », réclamer le droit de vote, fumer des cigarettes. Et le député Paul-Emile Janson avait, à force d'éloquence, fait voter une loi permettant aux femmes de devenir «avocates », — ce que le Conseil de l'Ordre avait toujours refusé, pour des raisons de « dignité ».

Mais l'essentiel, c'est que Mme Beaujean avait du caractère : elle voulait gagner sa vie mieux et autrement que dans la servitude des métiers féminins (toujours subalternes) ou sous la totale dépendance d'un mari. Elle décida de «faire du taxi ».

C'est vainement que Mme Beaujean sollicita les services compétents de Bruxelles-Ville, de Schaerbeek, d'Ixelles, de Saint-Gilles : les refus étaient même parfois agrémentés de grasses plaisanteries. Et lorsqu'ils étaient polis, les préposés disaient simplement : « cela n'est pas un métier de femme ».

Mais à Molenbeek elle eut plus de succès. Sur proposition du secrétaire communal Mennekens, le Collège innova. Sa décision favorable fut toutefois motivée spécialement, en ces termes: « Il ne résulte pas expressément du règlement de police, voté par le Conseil, ni du cahier des charges, que

la faculté d'être admis comme conducteur de fiacre automobile soit réservée uniquement aux hommes. »

Mme Beaujean obtint donc, en octobre 1924, un emplacement au boulevard Léopold II, non sans avoir subi victorieusement un examen de compétence, un contrôle médical et oculaire (les lunettes étaient interdites) et un examen de « topographie » (il fallait connaître de mémoire l'emplacement de toutes les rues de l'agglomération, car l'usage d'un plan ou d'un indicateur était prohibé !).

Pour sa « prise » inaugurale, Mme Beaujean eut l'honneur de voiturier le bourgmestre Mettwie, accompagné d'un échevin. Ils ne payèrent pas la course, mais se firent photographier en cet équipage et Mme Beaujean reçut la photo. (Elle me la donna un jour, en disant : «Tu es plus conservateur que moi ».)

Put-elle exercer ce métier de chauffeur de taxi sans plus de difficultés qu'un homme ? Assurément oui. C'était une maîtresse femme ; elle avait la répartie facile et savait clouer le bec aux clients mal embouchés qui se moquaient de sa féminité. En outre, elle avait un permis de port d'arme et il lui arriva à trois reprises d'assommer, à l'aide d'une matraque de caoutchouc, un client nocturne qui, dans un faubourg désert, essayait de s'emparer de son portefeuille ou de sa vertu.

Elle faisait de vingt à vingt-cinq courses par jour, —chiffre que les chauffeurs d'aujourd'hui n'atteignent plus jamais, à cause des embouteillages et des innombrables feux rouges.

Elle ne connaissait pas un mot de flamand. Mais cela ne lui valut jamais le moindre ennui. « Les gens qui peuvent se payer un taxi connaissent le français», tranchait-elle.

Cependant, c'est en Flandre que Mme Taxi alla se fixer, en 1930, après avoir exercé pendant six ans à Bruxelles un métier qui lui avait rapporté de quoi ouvrir à Blankenberghe le « Grand Garage Neptune» et d'acheter un autobus qu'elle conduisit souvent elle-même, sur les mauvais pavés d'Uytkerke, Zuynkerke et Lisseweghe.

Cette femme si active et dynamique, qui fut sans le savoir une pionnière du Mouvement de Libération de la Femme, est morte peu avant 1970 : aucun délégué syndical des taximen ni aucune porte-parole féministe ne lui ont accordé une oraison funèbre.

Mais puisque l'occasion m'est donnée d'évoquer ici sa mémoire, je crois bien faire en rappelant que Bruxelles eut avant Paris une «chauffeuse de taxi ».

**Jean d'Osta**

**Copyright 1977 by Rossel Edition. Tous droits réservés.  
Imprimé en Belgique sur les presses de l'Imprimerie Rossel.  
Numéro de dépôt légal: D77/1740/30**