

## Correctif

---

Numéro 309, juillet 2008

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1021125ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1021125ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

---

### Éditeur(s)

Association Recma

### ISSN

1626-1682 (imprimé)

2261-2599 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

---

### Citer ce document

(2008). Correctif. *Revue internationale de l'économie sociale*, (309), 102–102.

<https://doi.org/10.7202/1021125ar>

---

Tous droits réservés © Recma, 2008

Cet article est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

---



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

hommes : Robert Catherine, Pierre Juillet et André Rousselet. Le premier, surnommé « l'Empereur du taxi », créa la Société générale de location (SGL, scindée au milieu des années 50 en deux sociétés : Taxicop et Barco) et lança le premier système de radio-taxis. Le deuxième est homme de taxis – président de la société CGV, qui contrôle alors la compagnie Gat – et de pouvoir – conseiller politique du Premier ministre Georges Pompidou et, plus tard, chargé de mission auprès du président de la République. Le troisième est homme de pouvoir – il fut membre des cabinets de François Mitterrand et de Pierre Mendès-France – et de taxis – il reprit à la fin des années 50 la compagnie G7. Tous trois ne purent que constater « l'inexorable érosion de la rentabilité d'exploitation du taxi ». Il est de plus en plus difficile de faire vivre les apporteurs de capitaux et le chauffeur. Dans « la combinaison "une voiture + un chauffeur + un actionnaire", il y avait un élément de trop ! » affirme Laurent Lasne. C'est ainsi qu'ils développèrent des innovations dans la gestion du métier de taxi : le travail au forfait pour André Rousselet et surtout l'actionnariat salarié pour Pierre Juillet et Robert Catherine. Cette innovation a permis de renouer avec « les paris coopératifs des chauffeurs-cochers de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ». Les trois Scop – Barco, Gat et Taxicop – issues de la transformation de la Gat et de la SGL et réunies au sein de la Gescop ont donné naissance

au central radio Alpha Taxi. Elles regroupent 1 130 chauffeurs associés.

Je laisse le plaisir aux lecteurs de découvrir plus en avant ces formidables histoires et portraits que propose Laurent Lasne à la façon d'un journaliste. Ses lecteurs auront, à n'en pas douter, un autre sujet que le temps qu'il fait à partager avec le chauffeur de taxi qui les conduira à une réunion de travail ou à un aéroport pour partir en vacances. Un livre qui éclaire aussi les discussions actuelles autour de la réforme du métier. Pour Jean-François Morève, « une Scop puise force dans le respect du travail de chacun et dans la mutualisation ». C'est ça, « l'ambition de vivre le taxi autrement ».

**Rémi Laurent ●**

#### Correctif

Suite à une erreur de manipulation lors des dernières étapes de la fabrication du numéro 308, la note de lecture rédigée par Nadine Richez-Battesti s'est trouvée malencontreusement abrégée. Il fallait lire, à la fin de cette note page 94 : « Il souligne plus largement le défi qu'il y a à mieux diffuser la connaissance de ce modèle coopératif, notamment dans les impacts que l'on peut en attendre. » La rédaction tient à présenter toutes ses excuses à Nadine Richez-Battesti et à ses lecteurs.