



LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

PLATEFORME
ET VTC:
LA FRAUDE
GÉNÉRALISÉE

L'ÉTAT COMPLICE !

Intervention de la CGT-Taxis dans le cadre du projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales au senat

30 octobre 2025

30 octobre 2025

Dans le cadre du projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales, M. Alain Duffour, rapporteur pour avis au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, a rencontré les représentants des organisations représentatives du taxi dont la CGT-Taxis, pour une table ronde le mercredi 29 octobre 2025.

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Nous ne sommes pas ici pour vous dire comment lutter contre le travail clandestin des VTC. Vous êtes mieux placés que nous car vous disposez des services, du personnel et des compétences juridiques nécessaires. Cependant, nous tenons à vous rappeler une chose essentielle. Sous la présidence de Nicolas Sarkozy, le gouvernement a commis une faute historique en créant le statut de YTC par la loi Novelli de juillet 2009, contre l'avis unanime de la CGT-Taxis et de toute la profession de taxi. Depuis, l'utilité de ce statut n'a jamais été démontrée. Au contraire, après dix-sept années d'exercice, nous pouvons tous constater que les VTC ne sont ni plus ni moins qu'une copie dégradée de notre profession et qu'ils ont complètement déstabilisé le transport de personnes en France.

Les autorités ont porté atteinte à une profession qui existe depuis plusieurs siècles et dont l'utilité a été reconnue et copiée dans le monde entier.

Le taxi, c'est :

- un compteur et un lumineux, garants de la transparence ;
- une réglementation stricte ;
- un numérus clausus assurant un équilibre sur le marché ;
- un service public essentiel au quotidien.

Un chauffeur de taxi, c'est aussi :

- des investissements: une licence et un véhicule financés par des crédits souvent très lourds ;
- des sanctions sévères en cas de non-paiement des cotisations sociales et fiscales pouvant aller jusqu'à la saisie du véhicule, de la licence, voire des biens personnels ;
- des tarifs fixés par arrêté ministériel, au plus bas niveau.

Les VTC, à l'inverse, représentent :

- une profession dérégulée et incontrôlable, sans limitation de nombre ;
- des fraudes fréquentes, souvent liées à des conditions de travail intenables ;
- une dépendance totale vis-à-vis de plateformes détenues par des multinationales ;
- un non-respect constant des règles : maraude, stationnement illégal, opacité sur l'identité des chauffeurs.

Les plateformes de réservation : le vrai problème

- subventionnent les courses pour casser le marché ;
- pratiquent un dumping social ;
- sont expertes en optimisations fiscales ;
- contournent les lois, comme l'a révélé la commission d'enquête parlementaire sur les Uber Files ;

A cause des lois Novelli qui sont à l'origine des statuts des VTC et des auto-entrepreneurs, les pouvoirs publics ont facilité la mainmise des plateformes sur l'ensemble du transport de personnes. Ces politiques ont abouti à une précarisation généralisée, aussi bien des chauffeurs VTC que des taxis.

Malgré l'adoption de la loi Thévenoud du 1er octobre 2014 (loi 11° 2014-1104) et de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 (loi n° 2016-1920) visant à réguler l'activité des VTC et de leurs plateformes, les autorités n'ont toujours pas mis en œuvre les moyens nécessaires à leur application effective. Hormis le dénombrement des cartes professionnelles délivrées, elles sont aujourd'hui incapables de recenser le nombre réel de VTC en activité qui pratiquent au quotidien une concurrence déloyale.

En conclusion, face à ce désordre avéré, la CGT-Taxis, au nom de l'intérêt général, réitère sa demande pour l'abrogation du statut VTC.

Paris, le 24 octobre 2025

Pour la CSCC CGT-Taxis,

Le secrétariat

LE RÉVEIL DES COCHERS-CHAUFFEURS

Organe de la Chambre Syndicale des Cochers-Chauffeurs CGT (fondé en 1884)

Imprimerie Rivet Presse Édition - Rue Claude-Henri Gorceix - 87000 Limoges

Mise en page: La Petite Imprimerie - Le directeur de publication: Gérard BOUSQUET

Dépôt légal n° 7 - 2000 - ISSN 1760-5180 - N° CPPAP: 1225 S 07479

Éditeur: CSCC CGT Taxis - 3, rue du Château d'Eau - 75010 Paris



Convention collective nationale des taxis : arrêté du 9 octobre 2025 portant extension d'un accord salaires

Décrets, arrêtés, circulaires

CONVENTIONS COLLECTIVES

MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DES SOLIDARITÉS

Arrêté du 9 octobre 2025 portant extension d'un accord conclu dans le cadre de la convention collective nationale des taxis (no 2219)

NOR : TSST2527445A

La ministre du travail, de la santé, des solidarités, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées, Vu le code du travail, notamment son article L. 2261-15 ;

Vu convention collective nationale des taxis du 11 septembre 2001 ;

Vu l'arrêté du 9 octobre 2003 et les arrêtés successifs portant extension de la convention collective nationale des taxis du 11 septembre 2001 et des textes qui l'ont complétée ou modifiée ;

Vu l'accord du 20 juin 2025 relatif aux rémunérations minimales des personnels, conclu dans le cadre de la convention collective nationale des taxis du 11 septembre 2001 ;

Vu la demande d'extension présentée par les organisations signataires ;

Vu l'avis publié au Journal officiel de la République française du 6 septembre 2025 (NOR : TSST2524985V) ; Vu les avis recueillis au cours de l'enquête ;

Vu l'avis motivé de la Commission nationale de la négociation collective, de l'emploi et de la formation

professionnelle (sous-commission des conventions et des accords) recueilli suivant la procédure prévue à l'article R. 2261-5 du code du travail,

Arrête :

Art. 1^{er}. –Sont rendues obligatoires, pour tous les employeurs et tous les salariés compris dans le champ d'application de la convention collective nationale des taxis du 11 septembre 2001, les stipulations de l'accord du 20 juin 2025 relatif aux rémunérations minimales des personnels, conclu dans le cadre de la convention collective susvisée.

A défaut d'accord prévu à l'article L. 2241-5 du code du travail, précisant la périodicité, les thèmes et les modalités de négociation dans cette branche, l'accord est étendu sous réserve du respect de l'obligation de prendre en compte lors de la négociation sur les salaires, l'objectif d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ainsi que les mesures permettant de l'atteindre, en application des dispositions des articles L. 2241-8 et L. 2241-17 du code du travail.

Art. 2. – L'extension des effets et sanctions de l'accord susvisé prend effet à compter de la date de publication du présent arrêté pour la durée restant à courir et aux conditions prévues par ledit accord.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française. Fait le 9 octobre 2025.

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur général du travail,

P. RAMAIN

Nota. – Le texte de l'accord susvisé a été publié au Bulletin officiel du ministère, fascicule conventions collectives no 2025/36, disponible sur le site www.legifrance.gouv.fr/liste/bocc

Un nouvel accord salaires de la honte : la CGT n'est pas signataire de cet accord à minima

Accord du 20 Juin 2025 relatif aux Rémunérations Minimales des personnels de la convention collective nationale des Taxis-4932Z-IDCC 2219

Entre :

- L'Union nationale des Taxis (UNT)
- La Fédération Nationale des Artisans Taxis (FNAT)
- La Fédération Nationale des Taxis Indépendants - FNTI sont affiliées ;
- La Fédération Nationale du Taxi (FNDT)
- La Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme dit CSNERT

Et :

- Fédération Nationale du transport et de la logistique FO-UNCN

ARTICLE 1 – CHAMP D'APPLICATION :

Le présent accord s'applique à l'ensemble des entreprises entrant dans le champ d'application de la présente convention collective et sera applicable à partir du 1^{er} juin 2025.

ARTICLE 3 – PERSONNELS ROULANTS NON TITULAIRES DE LA CARTE PROFESSIONNELLE :

ECHELON 1	Qualifications	Salaire minimal pour 151,67 H mensuelles	Taux horaire
Niveau 1 Conducteur(trice) Débutant(te)	Conducteur(trice) titulaire du permis de conduire B ; visite médicale d'autorisation ;	1.837,86 €	12,11 €
Niveau 2 Conducteur(trice) Confirmé(e)	Conducteur(trice) titulaire du permis de conduire B ; visite médicale d'autorisation ; Ayant au moins 2 années d'expérience dans la profession	1.853,34 €	12,21 €

ARTICLE 4 – PERSONNELS ROULANTS TITULAIRES DE LA CARTE PROFESSIONNELLE :

ECHELON 2	Qualifications	Salaire minimal pour 151,67 H mensuelles	Taux horaire
Niveau 1 Conducteur(trice) Débutant(te)	Titulaire de la carte professionnelle	1.837,86 €	12,11 €
Niveau 2 Conducteur(trice) Confirmé(e)	Titulaire de la carte professionnelle - Ayant au moins 3 années d'expérience dans la profession	1.868,81 €	12,32 €

ARTICLE 5 – PERSONNELS EMPLOYES MAITRISES ET CADRE NON ROULANTS

Statut	Echelon	Gestion des courses	Administratif	Informatique	Technique	Commercial Marketing Communication	Taux Horaire
Employé/Technicien	I	- Téléopérateur / Conseiller	- Employé administratif		Agent technique	Employé commercial	12 € 33
	II	- Téléopérateur expérimenté	- Employé comptable - Gestionnaire facturation	Agent d'exploitation	Tecninicien qualifié	Employé Marketing	12 € 39
	III	- Régulateur / Planificateur / Superviseur	- Référent CPAM - Assistant administratif	Informaticien qualité	Technicien hautement qualifié	Assistant commercial	12 € 68
Agent de maîtrise	IV	- Responsable d'équipe	- Comptable - Gestionnaire de paie - Assistant de direction	Informaticien hautement qualifié / Analyste programmeur	Chef d'équipe	Responsable clientèle	14 € 45
cadre	V	-	- Contrôleur de gestion - Responsable RH - Responsable Administratif		Chef d'atelier	Gestionnaire clientèle	16 € 49
	VI					Responsable clientèle	18 € 57

ARTICLE 6 – MODALITÉS D'APPLICATION DE L'ACCORD SELON L'EFFECTIF DE L'ENTREPRISE :

Les parties signataires du présent accord considèrent qu'il n'y a pas de spécificités d'application dudit accord aux entreprises en fonction de leur taille.

Pour cette raison, aucune stipulation particulière n'a été prise pour les entreprises de moins de cinquante salariés, conformément à l'article L. 2261-23-1 du Code du travail.

ARTICLE 7 - ÉGALITÉ DE TRAITEMENT ENTRE LES SALARIÉS :

L'application de cet accord de salaires doit, dans une même entreprise, donner lieu au respect du principe « à travail égal, salaire égal ». Conformément à ce principe et aux dispositions du code du travail et de la convention Collective, les entreprises veilleront au respect de :

- l'égalité de rémunération entre hommes et femmes. Les femmes, sans que les absences pour maternité y fassent obstacle, se voient attribuer, dans les mêmes conditions que les hommes, le niveau de qualification et le salaire prévus par la présente convention collective et bénéficient des mêmes conditions de promotion et/ou d'évolution, notamment salariale ;
- l'égalité de traitement entre les salariés, excluant notamment toute différence fondée sur l'un des critères visés à l'article L. 1132-1 du code du travail.

ARTICLE 8 : ENTRÉE EN VIGUEUR – DÉPOT – EXTENSION :

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée.

Il fera l'objet des formalités d'extension prévues par les dispositions légales.

Il est établi en un nombre suffisant d'exemplaires pour être remis à chaque organisation syndicale et patronale représentative au niveau de la branche et pour le dépôt auprès des services centraux du ministre chargé du travail, à la Direction Générale du Travail et

au Conseil de prud'hommes de Paris, dans les conditions légales et réglementaires.

ARTICLE 10 : ADHÉSION :

L'adhésion au présent accord se fait dans les conditions prévues par l'article L. 2261-3 du Code du Travail.

ARTICLE 11 : RÉVISION – DÉNONCIATION

Le présent accord pourra être révisé selon les dispositions de l'article L. 2261-7 du Code du Travail.

Il pourra être dénoncé dans les conditions prévues par le Code du Travail, en respectant un préavis de trois mois.

Paris le 20 Juin 2025

Pour les organisations patronales :

- Union Nationale des Taxis (UNT)
- Fédération Nationale des Artisans Taxis (FNAT)
- Fédération Nationale des Taxis Indépendant – FNTI
- Fédération Nationale des Taxis (FNDT)
- La Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme dit CSNERT

Pour les organisations syndicales

- Fédération Nationale du Transport et de la logistique FO-UNCAP

VERBALISATION DES TAXIS SUR LES VOIES RÉSERVÉES À PARIS

Date : 15/10/2025

Bonjour Monsieur BARBIER,

Depuis quelques temps, nos adhérents sont injustement verbalisés au motif d'avoir circuler sur les voies réservées alors qu'ils sont dans l'exercice de leur profession de chauffeur de taxi.

Vous trouverez ci-joints les copies de deux contraventions qui illustrent ce phénomène.

Evidemment, nous les avons aidés à contester.

Cependant, il est anormal, pour ces chauffeurs qui travaillent souvent une soixantaine d'heures par semaine, de devoir perdre du temps et de l'argent en frais postaux pour contester un dysfonctionnement de cette nature.

Nous sollicitons votre intervention pour rappeler aux agents verbalisateurs que les taxis sont autorisés à emprunter les voies réservées quand ils sont en activité (lumineux non gainés).

Nous vous remercions par avance de votre attention,

Cordialement,

Pour la CSCC CGT-Taxis,

Un secrétaire : M. ABID

3, rue du Château d'Eau

75010 PARIS

Tél : 01 44 84 50 40

Réunion du mardi 14 octobre 2025

Déplacement de la station de taxis l'Hôpital Robert Debré

Présents : SAID LALOUANI Karim - CGT-Taxis / CARRE Stéphane - GSCOP / CHERIFI Baya - adjointe à la Subdivision de travaux de voirie du 19^e / CHASSAING Laurent - Chef de Projet pour L'Institut Robert-Debré du Cerveau de l'Enfant



Premier projet de station de taxi temporaire 33-37 boulevard Séurier PARIS 19^e.

Cependant, la proximité du chantier de l'école maternelle (43 boulevard Séurier), programmée de janvier 2026 à décembre 2028, empêche le déplacement à cet endroit. En fonction des contraintes liées aux travaux de l'hôpital ainsi que de l'école maternelle, il a été décidé de déplacer la station de taxi temporairement sur le même trottoir que la sortie principale de l'hôpital Robert-Debré, en face du 33-37 boulevard Séurier PARIS 19^e. Les 5 emplacements prévus pour la station temporaire correspondent actuellement à des places de stationnement payantes et séparées par un terre-plein.

Cette station de taxi temporaire aura une durée d'existence de 27 mois, ce qui correspond à la durée du chantier de l'hôpital Robert Debré.

Les chauffeurs de taxi devront donc faire une manœuvre afin de s'insérer dans ces places de taxi. Un marquage au sol et un panneau « TAXI » pour chacune des places vont délimiter la station. Selon la représentante de la mairie de Paris service de la voirie Mme CHERIFI Baya, la mise en place de la station temporaire sera effective courant novembre 2025.

En outre, elle nous a indiqué qu'un arrêté municipal sera pris pour officialiser la transformation de ces emplacements payants en station de taxis. Cet arrêté permettra à la police municipale de prendre en compte la station de taxi temporaire afin de ne pas verbaliser (FPS) les taxis stationnés. Durant la période du chantier, l'actuelle zone de dépose taxi située en face de l'hôpital sera neutralisée et réservée exclusivement aux urgences maternité. Les taxis devront déposer leurs usagers au niveau des urgences ou en sous-sol.

La Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis a été conviée à une réunion de station dans le cadre des travaux d'extension de l'hôpital Robert-Debré (Paris 19^e).

En effet, Avec la création de l'Institut Robert-Debré du Cerveau de l'Enfant (chantier d'une durée prévisionnelle de 27 mois), il sera nécessaire de relocaliser la station de taxi actuellement située devant l'établissement.

Cette réunion avait donc pour objectif de déterminer un nouvel emplacement temporaire pour la station de taxi, compatible avec les chantiers simultanés de l'hôpital Robert Debré et de l'école maternelle située en face.

Pour information, La station de taxi actuelle se trouve devant l'hôpital Robert-Debré.



Un premier projet prévoyait son déplacement en face de l'hôpital, au 33-37 boulevard Séurier PARIS 19^e.

En outre, la CGT-Taxis demande la mise en place d'une signalétique spécifique pour informer et guider les usagers vers la station de taxi temporaire.

M. CHASSAING Laurent (Chef de Projet pour l'Institut Robert-Debré du Cerveau de l'Enfant) s'est engagé à mettre en place les signalétiques en question. Il va en outre proposer aux syndicats de taxis une réunion de fin de chantier afin de décider de l'implantation définitive de la station de taxi.

Pour la Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis, il est primordial qu'à l'issue du chantier, qu'une station de taxi à minima équivalent en termes de place (au moins 5 places) et de visibilité pour les usagers soit reconduite.

Les chauffeurs de taxis ne doivent en aucun cas être éloignés de leurs usagers et être les grands oubliés du réaménagement de l'hôpital Robert Debré.

Le Secrétariat, 14/10/2025



Station de taxi temporaire en face du 33-37 boulevard Séurier PARIS 19^e.

Réunion avec le préfet délégué aux aéroports M. DAGAIN du 1^{er} octobre 2025

La CSCCC CGT-Taxis a été invitée le 1^{er} octobre 2025 par le préfet des aéroports pour échanger sur les problématiques que les taxis rencontrent aux aéroports.

Pétition CDG

Le premier sujet évoqué a été la pétition signée cet été 2025 par des chauffeurs de taxi mécontents des conditions de travail à CDG dont :

- le racolage ;
- la régulation et la gestion de la base arrière par GSF à CDG (soupçons de corruption, le manque de professionnalisme) ;
- la restauration (rapport qualité-prix ; hygiène) ;
- une demande d'augmentation du délai de retour pour les courses de proximité.

Fin août, un représentant de la CGT-Taxis avait rencontré des auteurs de cette pétition à la base arrière de CDG où il avait pu entendre leurs revendications. Ce même jour, ce camarade de la CGT-Taxis accompagné des auteurs de la pétition avaient été reçus par un responsable de la GSF au poste de régulation de la base arrière.

Chacun avait eu la possibilité de relater les dysfonctionnements constatés comme par exemple le manque de taxis dans les terminaux. Un cas précis avait été effectivement vérifié en notre présence lors de cette rencontre grâce au visionnage de la vidéo (absence de taxis devant le T3 alors qu'il y a une file importante de clients pendant plusieurs minutes).

Les équipes de la GSF s'étaient montrées à notre écoute et sont dites prête à recevoir nos doléances étayées pour prendre les mesures nécessaires.

ADP

En ce qui concerne ADP, un dialogue régulier a été établi et plusieurs de nos revendications ont été mises en place comme par exemple une meilleure signalétique taxi pour mieux orienter les passagers, des écrans interactifs d'estimation de prix et de temps, des doubles barrières sur le cheminement des taxis,...

Restauration

Cependant, beaucoup de choses restent à améliorer. Le restaurant installé dans la base arrière pratique des tarifs exorbitants pour une qualité qui laisse à désirer. De plus, il est anormal que les chauffeurs ne puissent pas avoir le choix entre plusieurs restaurants comme dans les terminaux par exemple. Ce problème est dénoncé depuis plus de vingt ans et la mise en place de la base arrière contre notre volonté !

Pendant la période du COVID, nous avions obtenu que des camions-restaurant soient autorisés à venir s'installer dans la base arrière à Orly. Les chauffeurs avaient été pleinement satisfaits par cette offre de qualité et variée à des prix raisonnables. La CGT-Taxis demande le retour de ces camions.

COPO

Pour répondre à certains chauffeurs quant à l'augmentation des délais de retours de proximité (COPO : 30 minutes le jour, 20 minutes la nuit), nous leurs rappelons que ces délais ont été fixés en concertation avec les représentants des chauffeurs de taxi. Cette durée ne peut pas être conditionnée à des aléas comme le trafic ou les travaux.

Le racolage

La CGT-Taxis a ensuite rappelé une fois de plus que le sujet le plus préoccupant demeure le racolage qui ne cesse de s'amplifier au fil des ans tout en devenant de plus en plus agressif. Nous avons remarqué que certains racoleurs sont installés dans les terminaux et dans les gares depuis plusieurs années. Nous déplorons le manque de présence policière dédiée à ce problème mais surtout la passivité de certains policiers. Nous avons du mal à comprendre que des rixes puissent avoir lieu dans un aéroport international sans aucune intervention policière malgré la présence d'un nombre inouï de caméras. Encore une fois, la CGT-Taxis a réitérée sa préférence pour une présence policière permanente plutôt qu'à des actions coups de poing d'une efficacité limitée dans le temps.

Pour pallier le manque criant de fonctionnaire de police, l'ensemble des syndicats du taxi parisien avaient demandé à ADP de mettre en place des vigiles pour seconder les forces de l'ordre à l'image de la sécurité mis en place par la RATP ou la SNCF.

Taxis communaux d'Orly

La présence des taxis communaux d'Orly constitue une aberration déjà constatée dans un rapport de la chambre de commerce de Paris datée de 1996. En effet, comment expliquer la présence de deux catégories de taxis dans l'enceinte d'un même aéroport avec des tarifs différents mais où le client a le droit de choisir son taxi ? Toutes les destinations peuvent être desservies par les deux catégories de taxis mais à des prix différents.

Il est injuste que les taxis d'Orly aient la permission des autorités de trier les courses en se positionnant devant la charge des taxis parisiens au coté des racoleurs. Nous demandons l'arrêt immédiat de ce tri de course qui s'apparente à du racolage suivant la définition de la réglementation taxi.

Taxis «van» : stop au non respect de la réglementation taxi

15/10/2025

Bonjour Monsieur DAGUIN,

Un groupe de travail ADP CDG/ORLY se réunira le 21/10/2025 pour traiter du sujet des files de taxis équipés de véhicules VAN à l'initiative d'ADP.

Comme nous l'avons évoqué ce matin lors de nos échanges, aussi bien la CSSCTP (M. JACOPIN) que la CSCC CGT-Taxis sont opposées à ces files VAN.

En effet, nous estimons qu'ADP enfreint la réglementation des taxis parisiens et plus précisément l'article 24 (modifié par arrêté inter-préfectoral n° 2010-00033 du 15 janvier 2010 et par arrêté inter-préfectoral n° 2013- 00898 du 14 août 2013) (modifié par arrêté n° 2022-00007 du 5 janvier 2022 – RAA du 5/01/2022) qui précise :

- « 5° Placer son véhicule sur les stations (tête de station ou parc de réserve) dans l'ordre d'arrivée derrière le dernier véhicule et le faire avancer dans cet ordre vers la tête»
- "8°Ne prendre en charge, lorsqu'il existe des chaînes d'attente, notamment dans les gares et les aérogares, que les voyageurs se trouvant dans les chaînes et dans l'ordre normal ; lorsque l'accès des stations est contrôlé par le badge mentionné au 5° de l'article 6, le conducteur doit se conformer aux prescriptions émanant du système électronique de contrôle des accès ; si un service d'ordre habilité est sur place, il doit se conformer à ses instructions"

Or, cette file de taxis VAN permet à ces chauffeurs de stationner séparément des autres types de véhicules dans des files séparées et Ils ne respectent donc pas l'ordre d'avancée normal.

Ce système de régulation mis en place par ADP, en totale contradiction avec notre réglementation, crée de facto deux catégories de taxis avec des droits différents, ce qui est contraire à l'esprit de notre réglementation.

De plus, nous estimons qu'ADP outrepasse ses prérogatives qui doivent se limiter à dispatcher des taxis depuis la base arrière en direction des terminaux.

Les clients qui ont des demandes particulières (VAN, siège bébé, voiture écologique, voiture de prestige...) ont la possibilité de commander un taxi via une plateforme de réservation.

Pour toutes ces raisons, nous sollicitons votre intervention en tant que représentant de notre autorité de tutelle afin de faire respecter notre réglementation.

Vous remerciant par avance de votre attention,

Cordialement,

Pour la CSCC CGT-Taxis,
Un secrétaire : M. ABID
3, rue du Château d'Eau
75010 PARIS
Tél : 01 44 84 50 40
<http://www.cgt-taxis.fr/>

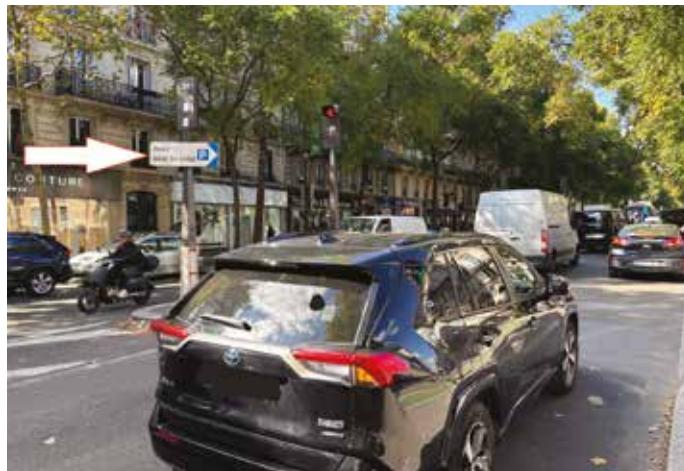
Gare du nord : le saccage continue

22 octobre 2025



La CGT-Taxis a toujours été opposée à la mise en place des nouveaux aménagements de la gare du Nord décidés par la mairie de Paris qui interdisent la circulation et la dépose pour les chauffeurs de taxi sur la cour Napoléon III. Par ailleurs nous avons bataillé pour maintenir la station de taxi en surface en face de la rue de Compiègne. Seule la dépose taxi a été transférée en sous-sol.

L'accès au parking dépose taxi de la gare du Nord est très difficile d'accès. La signalétique est quasi inexistante. Il n'y a qu'un seul panneau très discret se trouvant sur l'axe central du boulevard Magenta en direction du Métro Barbès-Rochechouart.



De plus, l'accès à la dépose minute de la rue de Compiègne est systématiquement embouteillé par un nombre incalculable de véhicules (particuliers ou VTC) qui empêchent la fluidité de la circulation. L'accès au parking est extrêmement étroit et difficile d'accès. La signalisation à destination des taxis est illisible.

La station de taxi qui était rue de Dunkerque en face du RER B de la gare du Nord a été supprimée sans aucune concertation avec les organisations syndicales. A la place de la station, la Mairie de Paris

a mis en place un parking vélo alors qu'il y en a déjà un situé à une centaine de mètres d'une capacité de 600 vélos ! Il va falloir attendre 6 mois pour obtenir une compensation de cette station. La CGT-Taxis dénonce continuellement cette politique de casse de nos stations.



Nos adhérents nous ont signalés des dysfonctionnements à la gare du Nord : des van taxi chargent en direct sans respecter la file d'attente et trient les courses. Les représentants de la CGT-Taxis ont pu constater sur place une connivence des régulateurs avec les racoleurs et certains chauffeurs de taxi van qui effectivement ne respectent pas l'ordre de passages. Nous avons également constaté la passivité des forces de l'ordre pourtant omniprésente dans l'enceinte de la plus importante gare d'Europe.

Nous avons alerté les autorités compétentes mais si aucune réponse à ce problème n'est apportée alors nous envisageons l'organisation d'un mouvement de protestation.

Le secrétariat.

Forfaits post stationnement (FPS) appliqués aux taxis - 3 octobre 2025



PRÉFECTURE
DE POLICE

Liberté
Égalité
Fraternité



Direction des usagers et
des polices administratives
Sous-direction des déplacements
et de l'espace public

Participants :

Ville de Paris : Francis PACAUD, chef du service des Déplacements de la Ville de Paris - Nicolas ROY, chef de l'Agence de la Mobilité DVD

Organisations de taxis :

MM. JACOPIN et CHAVINIER, représentants de la CSSCTP
MM. DUARTE et ABID, représentants de la CSCC-CGT Taxis
MM. RASCALON et UNDERWOOD, représentants de la CSLVA
M. PROVOTELLE représentant de la chambre syndicale des loueurs d'automobile (CSLA)
M. FARHAT représentant du syndicat de défense des conducteurs du taxi parisien (SDCTP)

Préfecture de police :

Charles BARBIER, sous-directeur

Caroline CHATEAU-MAIRE, Cheffe du bureau des taxis et transports publics Paul LAUBLY, adjoint au chef de bureau de la réglementation et de la gestion de l'espace public

M. Barbier rappelle le contexte : une insatisfaction globale des taxis sur le traitement des FPS de la Ville de Paris, dont le préfet de police et la Maire de Paris sont parvenus ensemble au constat de la nécessité de travailler à une amélioration de la situation pour les professionnels du taxi parisien. A la dernière CLT3P, le préfet de police a par conséquent demandé la constitution d'un groupe de travail dédié à cette question pour assouplir l'application du FPS d'une part et sa contestation par les taxis d'autre part (RAPO).

M. Pacaud explique que le FPS n'est pas l'application pénale d'un procès-verbal de stationnement, mais le paiement d'une occupation de la voie publique, qui est payante. Ce paiement peut être réalisé a priori ou a posteriori avec application d'une majoration.

Ce n'est donc pas une sanction mais une facturation a posteriori: il correspond à une durée de stationnement de 6 heures (50 euros en zone 2, 75 euros en zone 1). Sa tarification est fonction du type de véhicule: le tarif du FPS est multiplié par trois si le poids du véhicule dépasse 2 tonnes (électrique) ou 1,6 tonnes si thermique ou hybride.

Il existe des cas de gratuité:

- Véhicules basses émissions (VBE) ou véhicules spécifiques (GPL, etc.)
- Véhicules H adapté aux personnes en situation de handicap.

De même, des tarifs préférentiels sont disponibles pour certains professionnels: dépanneurs, plombiers (Tarif pro mobile: 1 euro/heure).

Concrètement, une voiture du prestataire contrôle la plaque minéralogique et vérifie par interrogation du fichier l'achat d'un ticket de stationnement. S'il n'y a pas de ticket enregistré, 5 photos sont prises : contexte, environnement, marquages au sol, proximité de personnes...

Ces photos sont ensuite contrôlées par des agents assermentés en salle: vérification de la présence de quelqu'un à côté de la voiture ou dans la voiture, coffre ouvert etc. Lors du prochain renouvellement du marché, l'IA pourrait servir à éliminer les faux cas négatifs.

A priori, les photos permettent de voir le toit de la voiture et donc le lumineux rouge, vert ou éteint (dû) ou gainé s'il ne travaille pas. La jurisprudence du tribunal du stationnement payant est claire : si le conducteur reste à proximité du véhicule, il s'agit d'un arrêt¹. Sinon c'est un arrêt non autorisé.

M. Jacopin souligne que rien que pour GESCOPE, cela représente 40 FPS par jour, soit 1500 euros/jour et donc plus de 500000 euros annuels.

M. Pacaud précise qu'avant l'été, la Ville avait proposé aux organisations d'envoyer leurs FPS litigieux, mais seulement deux ont été reçus (où le marquage taxi était effacé donc ont logiquement été annulés).

Sur la proposition de référencement des véhicules identifiés PMR sur la carte grise, seuls 154 ont été communiqués à la Ville à ce jour, concernant

uniquement des sociétés (gratuité). Etant donné le parc de plus de 1000 véhicules adaptés circulant à Paris, il reste encore beaucoup de marge pour traiter ce parc. Les organisations de taxis remercient M. Belliard pour cette mesure salutaire (M. Belliard a adressé un mail aux représentants des taxis pour leur faire part de cette possibilité).

Les modalités pour faire un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) sont de préférence un RAPO dématérialisé, possible dans les 30 jours suivant la notification du FPS. 56 % des RAPO aboutissent favorablement pour l'usager.

Sur les 5 millions de FPS/an, 4% sont contestés (environ 200 000 RAPO), dont 4% finissent au contentieux au tribunal du stationnement payant/ commission des recours (rattaché au Conseil d'Etat).

¹ Article R110-2 du code de la route

- arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer;
- stationnement: immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt;

Deux prestataires de la Ville de Paris sont en charge des FPS et des RAPO : Moovia _ SAGS (devenu Q Park). Toutes les grandes villes sont actuellement en LAPI.

M. Pacaud rappelle qu'il n'y a pas de principe de gratuité généralisée du stationnement à Paris pour les taxis, les tarifs étant par ailleurs décidés par un vote en Conseil de Paris.

Avancées du groupe du travail et conclusions opérationnelles :

Precisions réglementaires et de faisabilité à apporter :

- Etude de la réglementation définissant le véhicule taxi en service actif, en particulier pour déterminer la possibilité d'utiliser comme repère le lumineux gainé /rouge/vert/éteint (action : PP et Ville de Paris);
- Droits attachés à une ADS par rapport au code de la route, notamment sur l'interprétation d'une possibilité de se stationner partout sur la voie publique (action: PP et Ville de Paris et éventuellement DGITM);

Informations à apporter à la Ville de Paris par les organisations professionnelles :

- Les cas litigieux de RAPO débouchant sur un maintien du FPS malgré les documents apportés au dossier (action: OP de taxis);
- La liste et les exemples des documents qui pourraient être apportés à l'appui d'une procédure de RAPO par les taxis (bulletin de course prévu par la réglementation...) (action : OP de taxis)

Documents à rédiger

- Fiche de doctrine à destination des téléinstructeurs/validateurs de FPS pour lister les cas d'analyse pour les taxis, en amont du FPS (action: Ville de Paris)
- Fiche de doctrine à destination des instructeurs de RAPO pour lister les cas d'acceptation du RAPO en aval du FPS (action : Ville de Paris avec le concours des OP de taxi)

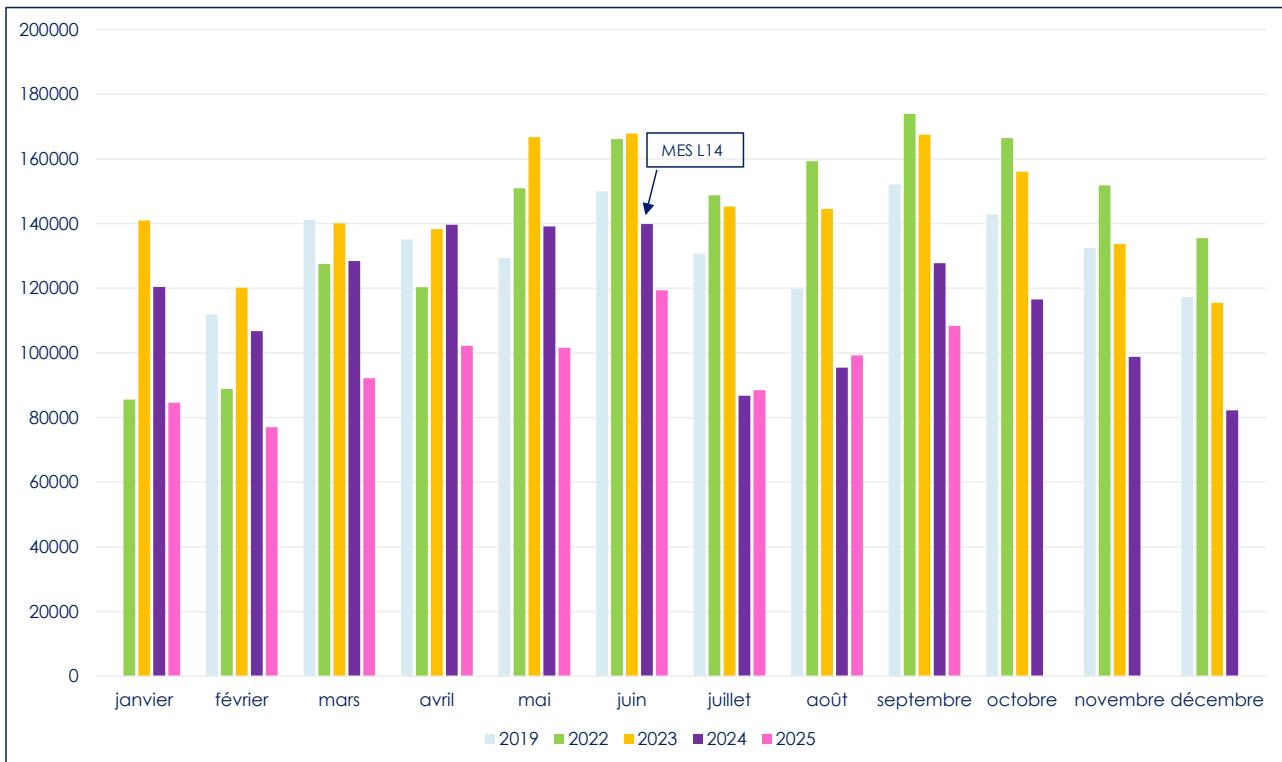
Divers

- La Ville de Paris organise une visite sur site de ses prestataires (centrale de contrôle du stationnement);
- La Ville de Paris étudie l'éligibilité des taxis au dispositif pro mobile pour des tarifs préférentiels (Code NAF des professionnels de taxis et VTC 4932 Z) pour éventuellement atténuer la condition de PTAC pour les véhicules électriques de plus de 2 tonnes . NB: à partir de janvier 2026, les codes NAF taxi et VTC seront différenciés.
- Travail sur ces sujets par échanges écrits avant une prochaine réunion sous ce format en janvier 2026.

Points de contacts de la Ville de Paris pour le suivi: Elisabeth Guillemin et Nicolas Roy

Charles BARBIER, sou-directeur

1. BASE ARRIÈRE TAXIS – COMPARAISON DE FRÉQUENTATION MENSUELLE DEPUIS 2019



Source : Sopra Steria

PAGE 12

1. BASE ARRIÈRE TAXIS

EVOLUTION DU TEMPS D'ATTENTE MOYEN MENSUEL & NB TAXIS MOYEN PAR JOUR

	2022		2023		2024		2025	
	Moyenne nb taxis	Temps moyen d'attente						
JANVIER	2 760	01:46	4 398	00:44	3 884	01:08	2 730	01:29
FÉVRIER	3 172	01:19	4 291	00:51	3 680	01:09	2 751	01:22
MARS	4 113	00:57	4 519	00:47	4 143	01:01	2 973	01:21
AVRIL	4 010	00:57	4 609	00:47	4 655	00:54	3 405	01:13
MAI	4 868	00:38	5 379	00:39	4 486	00:57	3 277	01:10
JUIN	5 539	00:26	5 594	00:24	4 663	00:49	3 978	00:56
JUILLET	4 799	00:31	5 486	00:40	2 798	01:32	2 854	01:20
AOÛT	5 139	00:33	4 661	00:49	3 080	01:26	3 200	01:21
SEPTEMBRE	5 798	00:22	5 581	00:34	4 258	00:57	3 611	01:04
OCTOBRE	5 368	00:27	5 034	00:41	3 758	01:01		
NOVEMBRE	5 061	00:35	4 456	00:51	3 293	01:12		
DÉCEMBRE	4 370	00:40	3 726	00:59	2 651	01:12		
Moyenne	4 583	00:45	4 745	00:43	3 779	01:06	3 198	01:20

-29%

1. BASE ARRIÈRE TAXIS – SUIVI DU NB DE LICENCES DISTINCTES AYANT FRÉQUENTÉ LA BAT ET % DU NB MOYEN DE ROTATIONS

	Nb licences	% du nombre moyen de passage(s) à la BAT					
		1	2	3	4	5	6 et +
Janvier 24	12 513	65%	21%	9%	4%	1%	0%
février	12 208	66%	21%	8%	3%	1%	0%
mars	13 007	67%	21%	8%	3%	1%	0%
avril	13 540	65%	21%	8%	4%	1%	0%
mai	13 528	66%	21%	8%	3%	1%	0%
juin	13 755	67%	21%	8%	3%	1%	0%
juillet	12 182	70%	20%	7%	2%	1%	0%
août	10 987	62%	22%	11%	4%	1%	0%
septembre	13 065	66%	21%	9%	4%	1%	0%
octobre	12 806	68%	20%	8%	3%	1%	0%
novembre	12 272	69%	20%	8%	3%	1%	0%
décembre	11 787	70%	20%	7%	2%	1%	0%
Janvier 25	11 429	68%	20%	8%	3%	1%	0%
février	10 774	68%	20%	8%	3%	1%	0%
mars	11 029	67%	20%	8%	3%	1%	0%
avril	11 406	65%	21%	9%	4%	1%	0%
mai	11 173	65%	21%	9%	4%	1%	0%
juin	12 603	66%	21%	8%	3%	1%	0%
juillet	11 511	69%	20%	8%	3%	1%	0%
aout	11 396	60%	22%	11%	5%	2%	0%
septembre	12 152	66%	21%	9%	4%	1%	0%

Tendance à la baisse depuis le mois de septembre 2024.

INTERVENTIONS TECHNIQUES À LA BAT.



RÉPARATION DES POIGNÉES DE PORTE CASSÉES.



RÉPARATION DE DISTRIBUTEURS DE SAVONS CASSÉS.



REMISE EN PLACE DES MIROIRS « DISPARUS »



RÉPARATION DE GONDS DE PORTES CASSÉS.



EN SAVOIR PLUS SUR VOS DROITS : LA DÉNONCIATION DE CONDUCTEUR

Depuis 2017, l'article L.121-6 du Code de la Route a introduit une nouvelle infraction : celle de la non-dénonciation de conducteur

Pourquoi je reçois cette contravention ?

Depuis le 1er janvier 2017, le représentant légal d'une société qui reçoit un avis relatif à certaines infractions au Code de la Route (non-port de la ceinture de sécurité, téléphone au volant, distances de sécurité non respectées, lignes continues, excès de vitesse...) a l'obligation d'informer l'administration de l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule **dans les 45 jours de la réception de cet avis d'amende**.

À défaut d'effectuer cette démarche, la société peut être sanctionnée d'une amende pouvant aller jusqu'à 3 750€ !

Qu'en est-il des professions particulières ?

En tant qu'artisan, il n'est pas rare de constater que l'administration **vous considère, à tort, comme une personne morale** au sens de cet article L. 121-6. Vous avez pu recevoir alors un avis de contravention, n'entrant aucune perte de point mais vous condamnant à régler une amende forfaitaire de 675 € (majorée à 1 875 € en cas de non-paiement ou de contestation dans les délais). La mise en œuvre de cette nouvelle infraction pose de nombreuses problématiques tant sur le fond que sur la forme, et un recours auprès du Ministère de l'Intérieur a été déposé par le Défenseur des Droits.

Comment la MFA me vient-elle en aide ?

Dans l'attente d'une adaptation de la législation, les juristes de la **Protection Juridique MFA** vous guident dans les démarches de contestation à effectuer si vous recevez un tel avis de contravention.

Dans un premier temps, vous êtes invité à adresser rapidement sous pli recommandé la **REQUÊTE EN EXONERATION** annexée au PV.

Il est important de rappeler dans ce courrier de contestation qu'en votre qualité de professionnel, vous exercez votre activité en tant que **personne physique**, et que vous ne pouvez dès lors être considéré comme une personne morale, seule visée par l'article L. 121-6 du Code de la Route.

Ce texte ne visant pas les personnes physiques exerçant une activité professionnelle, et ayant réglé le montant de l'infraction initiale (paiement valant reconnaissance), vous êtes légitime de demander le classement sans suite ou à défaut votre convocation devant le Tribunal de police compétent.

Dans cette dernière hypothèse, la **Protection Juridique MFA** vous accompagne utilement en transmettant le dossier au conseil de votre choix et en prenant en charge les honoraires à hauteur des plafonds contractuellement garantis.

Pour en savoir plus sur la protection juridique, rendez-vous sur le site **MFA** en scannant le QR Code ci-dessous



Budget Lecornu : un concentré de violence sociale

Face à la mobilisation massive de la population, le premier ministre a été contraint à renoncer au vol de deux jours fériés, et à "suspendre" en décalant la réforme des retraites. Malgré tout, le budget qu'il présente reste bien pire que celui de son prédécesseur. Décryptage

Embourbé dans une crise démocratique qu'il a lui-même provoquée par son entêtement à faire passer des réformes toujours plus antisociales (notamment la réforme des retraites, contre l'avis de la population, de tous les syndicats et du parlement), Emmanuel Macron a été contraint de changer une nouvelle fois de premier ministre (le cinquième depuis le début du quinquennat). Un changement de casting n'implique pas un changement de politique, et le budget présenté par Sébastien Lecornu est dans la continuité de celui de François Bayrou : antisocial.

Retraites : un décalage plutôt qu'une suspension

Les mobilisations massives de 2023 et 2025 l'ont montré : **la réforme des retraites est rejetée par une grande majorité de Français-es**. Pour sauver sa place, Sébastien Lecornu a été contraint d'annoncer une « suspension » de la réforme des retraites – une première brèche dans ce qui était un véritable totem intouchable pour le président et ses gouvernements, à mettre à l'actif de la mobilisation des travailleur·ses.

Mais il ne faut pas se laisser berner : au delà des annonces, la proposition du premier ministre, en réalité plus un décalage qu'une réelle suspension, est loin d'être satisfaisante :

- elle ne concerne que les générations **de 1964 à 1968** ;
- ces personnes **ne partiraient que trois mois plus tôt** que ce que prévoit la réforme (et non pas à 62 ans et 9 mois) ;
- l'application de cette disposition **entérinerait l'âge de départ à 64 ans** ;
- pire cette suspension **ne concernerait même pas les carrières longues** (celles et ceux qui ont commencé à travailler avant 20 ans).

Cette proposition est inacceptable. La seule vraie suspension, c'est le blocage immédiat de la réforme à 62 ans, 9 mois et 170 trimestres pour l'ensemble des générations, avant son abrogation pure et simple.

Pour financer le blocage (100 millions d'euros en 2026 et 4 milliards d'euros en 2030) puis l'abrogation (3,5 milliards d'euros en 2026 et 15 milliards d'euros en 2030), une multitude de dispositions peuvent être prises et notamment :

- la suppression progressive des 80 milliards d'exonérations de cotisations sociales dont 5,5 milliards d'euros qui ne sont pas compensés par l'État et qui participent aux trappes à bas salaires ;
- l'égalité de salaires femmes-hommes qui rapporterait au minimum 6 milliards d'euros par an pendant quarante ans ;
- l'élargissement de l'assiette des cotisations pour y intégrer toutes les primes, l'intéressement et la participation (4,4 milliards d'euros) ;
- l'augmentation du forfait social sur les dividendes (alignement sur les cotisations dites patronales 10 milliards d'euros minimum) ;
- la lutte contre le travail illégal, qui fait perdre de 6 à 8 milliards d'euros de cotisations retraite.

Un budget encore plus brutal pour les plus vulnérables

Face à la mobilisation, **le gouvernement a dû renoncer à la suppression de deux jours fériés**. Mais cette proposition n'était que la pointe émergée de l'iceberg, et le budget de Sébastien Lecornu reste une charge antisociale sans précédent :

- **franchises et participations médicales** (reste à charge sur les médicaments, rendez-vous médicaux, transports sanitaires...) passant de 100 euros à entre 250 et 350 euros par an et par personne, s'ajoutant à l'explosion des dépassements d'honoraires et du montant des complémentaires santé ;
- **gel des pensions, prestations sociales** (allocations familiales, logement, adulte handicapé, RSA) **et salaires des fonctionnaires**, ce qui équivaut à une **baisse** compte tenu de l'inflation ;
- **baisse du budget des services publics et suppression de plus de 3 000 postes** dans la fonction publique et les organismes de Sécurité sociale, alors que les hôpitaux, les écoles, les universités, les crèches... n'ont déjà pas les moyens de fonctionner correctement ;
- maintien du **projet de réforme de l'assurance chômage**, visant à faire 3 milliards d'euros d'économies sur le dos des privé·es d'emploi.

En résumé : pour préserver les ultra-riches et les grandes entreprises (211 milliards d'euros par an d'aides publiques aux entreprises privées sans conditions ni contreparties), le gouvernement fait peser **la quasi-totalité de l'effort budgétaire sur la population dont les plus vulnérables** (personnes âgées, personnes en situation de handicap et/ou malades, petits salaires, privé·es d'emploi...), alors même que l'Insee alerte sur le niveau de pauvreté record en France !

Poursuivre la lutte

Si les grèves et manifestations de septembre et octobre ont réussi à contrecarrer le discours en apparence inébranlable du gouvernement et à ouvrir une première brèche, les travailleur·ses ne peuvent se contenter de ces annonces. La lutte doit se poursuivre jusqu'à **l'abandon total de la réforme des retraite et l'envoi de ce budget de la honte à sa place : dans les oubliettes de l'histoire**.

Répondre à la crise qui frappe la France passe par la mise en œuvre de véritables mesures de progrès social et d'égalité :

- la mise en place de **dispositifs qui taxent les gros patrimoines et les très hauts revenus** et qui contraint le versement des dividendes ;
- la **conditionnalité des 211 milliards d'aides publiques** aux entreprises privées ;
- les **moyens** permettant aux **services publics** d'exercer correctement leurs missions ;
- des **mesures contre les licenciements et des investissements dans la réindustrialisation** et la transition écologique ;
- l'**augmentation des salaires, des pensions et des minima sociaux**

"Suspension" ou blocage de la retraite à 64 ans, quel impact pour vous ? Accéder au simulateur

« Octobre rose », cancer du sein, santé des femmes, au travail et dans la vie : il est urgent d'agir !

Maryse Thaïron-Chopin, cheminote retraitée, militante à la CGT et présidente de la fédération « Les comités féminins pour la prévention et le dépistage des cancers », nous explique « Octobre rose », ses enjeux et ses limites. Plus largement, elle alerte : il est urgent de mettre en place une véritable politique de santé publique et de prendre en compte les femmes et leur santé, au travail et dans la vie.



Qu'est-ce qu'on appelle « Octobre rose » ?

Après la généralisation du dépistage organisé du cancer du sein en 2004, la mobilisation a porté la nécessité d'un temps fort de sensibilisation pour la prévention et le dépistage du cancer du sein.

C'est ainsi qu'est né en 2005 ce mois de mobilisation plus connu sous le nom d'« Octobre rose », pour inviter les femmes à participer au dépistage organisé du cancer du sein, qui permet de détecter des cancers à un stade précoce et augmente les chances de guérison (neuf cancers du sein sur dix). Le cancer du sein touche près d'une femme sur huit, c'est le cancer le plus fréquent chez les femmes (33 %) et il demeure le plus meurtrier.

La France détient d'ailleurs le plus triste record en la matière : notre pays a la plus grande incidence des cancers du sein au monde (source : Suzette Delaloge, cancérologue à l'institut Gustave-Roussy, citée dans un article du Monde en date du 25 septembre 2025).

En quoi consiste le dépistage organisé ?

Il s'adresse aux femmes de 50 à 74 ans. Tous les deux ans, les femmes concernées reçoivent une invitation à faire une mammographie (avec la liste des centres/cabinets de radiologie) : deux clichés par sein et un examen clinique (visuel et palpation), par une-médecin radiologue puis une double lecture, dans un centre régional de coordination des dépistages des cancers (CRCDC) par des radiologues sénologues spécialement formé-es à la deuxième lecture.

Le dépistage organisé est gratuit et pris en charge par l'assurance maladie... à l'exception des examens complémentaires !

Si 80 % des cancers du sein surviennent après 50 ans, pas question d'occulter la nécessité d'un dépistage précoce et notamment à partir de 40 ans. Et pas question d'abandonner après 74 ans.

La santé des femmes plus âgées ne peut être traitée à la légère ! Tout comme pour le dépistage organisé du cancer du col de l'utérus qui s'arrête à 64 ans.

Les femmes ont une vie, à tout âge, et elle compte.

Et pour répondre tout de suite à la question qui ne manque jamais d'arriver... Et les hommes ? Moins de 1 % des cancers du sein concernent les hommes et le cancer du sein représente moins de 1 % des cancers masculins. Le principal facteur de risque est d'ordre génétique.

Les Comités féminins pour la prévention et le dépistage des cancers : les usagères s'adressent aux usagères

La Fédération des Comités féminins pour la prévention et le dépistage des cancers est une association de terrain, de proximité, uniquement composée de bénévoles, non professionnelles de santé, des militantes engagées venant de tous horizons, des usagères de la santé qui s'adressent à d'autres usager-es de la santé et qui interviennent auprès de tous les publics, toute l'année. Autrement dit, des femmes qui s'adressent à d'autres femmes et qui sont en responsabilité dans leur association.

La Fédération est née en 2000 et dès 2001 elle a participé à des **groupes de travail sur le dépistage du cancer du sein** puis sur le **dépistage du cancer colorectal** et du **cancer du col de l'utérus**. Elle a fortement contribué en 2005 à la **création du mois de sensibilisation dit « Octobre rose »** pour la prévention et le dépistage du cancer du sein. Parce qu'une politique de santé publique de dépistage organisé doit être entièrement gratuite, sans aucun reste à charge ! **Vingt ans plus tard, il reste encore tant à faire.**

Le rôle des Comités féminins c'est aussi d'**interpeller les pouvoirs publics et les professionnel·les de santé** sur les nombreuses difficultés rencontrées par la population, des difficultés qui sont la **conséquence des politiques de casse du service public de santé**. La santé est un droit, pas un privilège.

Contact :
federation@comitesdepistagecancers.fr

Est-ce qu'il y a matière à se satisfaire de cette politique de prévention ?

Bonne question ! La réalité, c'est que **44 % seulement des femmes concernées en 2024 y ont participé**, contre **48,6 % en 2023**, avec une tendance à la baisse dans toutes les classes d'âge. On est très loin des **70 % recommandés pour faire baisser la mortalité** ! Et on constate des disparités importantes selon les départements. En 2023, les plus fortes participations sont observées en **Bourgogne-Franche-Comté, Normandie et Bretagne** (54 %) ; les taux de participation régionaux les plus bas sont observés en **Guyane** (15,7 %), **Corse** (30,4 %) et **Provence-Alpes-Côte-d'Azur** (36,2 %).

S'il est essentiel de rappeler que le dépistage est une chance et qu'il est important d'y participer, les difficultés d'accès sont nombreuses et le **renoncement aux soins une réalité** et plus particulièrement chez les femmes, qui constituent la **majorité des personnes en situation de précarité**.

Le Haut-Conseil à l'égalité (HCE), dans son rapport « La santé et l'accès aux soins : une urgence pour les femmes en situation de précarité » (2017), indique que « *les femmes en situation de précarité ont un moindre suivi gynécologique : [...] elles ont moins souvent recours aux dépistages du cancer du sein et du col de l'utérus que l'ensemble des femmes. Parce qu'elles traversent une situation de précarité, ces femmes connaissent une santé dégradée et un moindre accès aux soins : selon une étude de juin 2016, les femmes représentent 64 % des personnes ayant reporté ou renoncé à des soins au cours des douze derniers mois.* »

Tu insistes sur le renoncement aux soins, peux-tu préciser ?

Quelques chiffres montrent l'ampleur du phénomène et la gravité de la situation : **65 % des Français·es déclarent avoir dû renoncer à des soins** au cours des douze derniers mois ; 43 % des habitant·es des zones rurales ont des difficultés à consulter un·e médecin (d'après « Le carnet de santé de la France 2025 » publié par la Mutualité française en septembre).

11 % de la population n'a pas de médecin (soit 6 millions de personnes) et **87 % du territoire est classé en désert médical** ! Les 25 % de généralistes installé·es dans les 13 % de l'Hexagone les mieux dotés suivent **moins de 500 patient·es**, alors que celles et ceux qui exercent dans des déserts médicaux en ont **2 500 chacun·e** (d'après L'Humanité magazine en mai 2025). Et pour certaines spécialités, **trouver des médecins en secteur 1 devient de plus en plus difficile**, creusant un peu plus encore les inégalités de santé et les disparités territoriales.

La réalité, ce sont aussi des **délais de plus en plus longs** pour un rendez-vous de mammographie de dépistage – **jusqu'à un an** – et **des femmes qui renoncent** après avoir appelé plusieurs cabinets de radiologie.

La difficulté tient aussi au **manque de cabinets de radiologie** : fermetures, regroupement, retraite, manque de médecins radiologues, déconsidération et donc parfois arrêt de l'activité de sérologie, spé-

cialité peu prisée s'il en est... On observe également des **cabinets de radiologie rachetés par des groupes financiers**, à l'instar de ce qui s'est produit avec l'analyse médicale, groupes qui **privilégient les examens lucratifs au détriment de la santé publique** et parfois même sans médecin radiologue sur place ! Impossible d'y faire une mammographie de dépistage.

À noter aussi : **le manque de transports** qui ne permet pas de se déplacer et qui conduit aujourd'hui à mettre en place localement des dispositifs de transport ou encore à réfléchir à différents types de dispositifs mobiles pour aller au-devant des populations.

Enfin, près de **3 millions de personnes** (5 % de la population) **n'ont pas de complémentaire santé** et parmi les 800 000 retraité·es qui n'en ont pas, **plus de la moitié sont des femmes**. Quand un examen complémentaire comme l'échographie n'est pas pris en charge et qu'il faut faire face à des dépassements d'honoraires (**parfois 30 euros pour une échographie**), la santé devient un luxe ! Et des femmes y renoncent.

Que faire alors ?

Les examens complémentaires liés à la mammographie de dépistage doivent être pris en charge sans reste à charge et sans dépassements d'honoraires ! **Une politique publique de dépistage organisé doit être entièrement gratuite**.

Et les politiques de prévention ?

La prévention met l'accent sur les facteurs de risque (tabac, alcool, sédentarité, alimentation, addictions...), c'est-à-dire **des comportements individuels**, mais elle occulte la **pauvreté** (10 millions de personnes), les causes environnementales (pollution, pesticides, polluants éternels, etc.). **La loi Duplomb est l'exemple même du mépris de la santé des femmes et des hommes**, du mépris plus globalement pour le vivant. Or personne ne peut ignorer les impacts majeurs sur la santé.

Derrière des comportements individuels, il y a des vies, des histoires, des parcours. **On ne peut renvoyer les personnes à leur mode de vie sans interroger leur vécu, leur réalité**. Et la frontière est mince entre prévenir et tenir pour responsable.

Qu'en est-il de la santé des femmes au travail ?

Les conditions de travail, l'organisation du travail, la nature des emplois ont un impact sur la santé. Les cancers professionnels sont une réalité y compris pour les femmes. Travail de nuit, horaires décalés, exposition à des produits cancérogènes, pressurisation, exposition aux rayonnements ionisants... Il est établi que **les horaires de nuit augmentent de 26 % les risques de cancer du sein** et pourtant, le cancer du sein n'est pas inscrit dans le tableau des maladies professionnelles du Code de la Sécurité sociale. Il serait trop compliqué de faire le lien entre travail et cancer du sein, alors que pour les cancers de la prostate, non, ils sont dans le tableau ! Cherchez l'erreur...

Sexiste le tableau de reconnaissances des maladies professionnelles ? Oui, sans aucun doute. **Tant que l'androcentrisme de la société et de la médecine persistera, les femmes seront mal soignées, mal prises en charge, et leurs maladies professionnelles ignorées – voire niées**.

Santé publique France estime à 7 % la part des cancers attribuable au travail en France en 2017 pour les hommes, contre 1,9 % chez les femmes. Et l'enquête Sumer suggère que neuf personnes sur dix exposées à des cancérogènes seraient des hommes.

« *Les expositions cancérogènes subies par les femmes sont frappées d'une invisibilité supplémentaire. Nos recherches montrent que les expositions aux cancérogènes dans les métiers à prédominance féminine sont particulièrement méconnues, comme dans les activités de net-*

toyage ou d'aide à la personne [...]. L'étude de la composition des produits de ménage grand public montre la présence de sept cancérogènes dans des produits à usage courant. Même si ce ne sont pas toujours des expositions fortes, elles sont continues et très fréquentes » (Moritz Huns-mann, chercheur au CNRS).

À ce jour, **seuls sept cancers du sein ont été reconnus en maladie professionnelle** (six femmes, un homme) : il est temps que cela change !

Et la CGT dans tout ça, que porte-t-elle pour améliorer la santé des femmes au travail ?

En matière de santé au travail, il y a énormément à faire – c'est peu de le dire. On part de tellement loin !

D'abord et avant tout, **il faut déjà parler de LA santé des FEMMES** ! Il ne s'agit pas d'opposer les femmes aux hommes mais de prendre en considération la santé des femmes. La santé des femmes salariées, privées d'emploi, retraitées n'est pas une option, ni un sujet mineur qui ne mériterait pas que l'on s'y attarde.

À l'évidence, **la santé est un champ légitime d'intervention des organisations syndicales et des instances de représentation des salariées**. Si on ne s'en préoccupe pas, qui le fera ?

Une foultitude de solutions existe ; elles doivent être mises en œuvre de façon simultanée et proportionnée, à tous les niveaux :

- faire appliquer par les employeurs l'obligation légale de construire un document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) qui soit genre, c'est-à-dire qui mette en œuvre une approche différenciée de l'évaluation des risques professionnels femmes-hommes ;
- former tou·tes les acteur·ices de la prévention à une approche genre ;
- adapter les mesures de prévention aux conditions de travail des femmes en les élaborant avec les premières concernées ;
- collecter des données genrees dans le bilan annuel sur le nombre de salariées en arrêt de travail pour un cancer, élément essentiel pour mettre en place des politiques de prévention, d'amélioration des conditions de travail ;
- élaborer une stratégie nationale pour la santé des femmes, incluant un volet « santé au travail » reconnaissant le rôle pivot de la médecine du travail, y compris pour les privé·es d'emploi ;
- renforcer les moyens humains dédiés à la prévention et au contrôle (médecine et inspection du travail) et les former spécifiquement à la santé des femmes ;
- faire de la médecine du travail un levier essentiel pour améliorer la santé des femmes en situation de précarité au travail et des privé·es d'emploi ;

- voir la liste des critères de pénibilité pour :
 - modifier les seuils des critères existants (exemple : port de charges lourdes ou exposition au bruit),
 - en créer de nouveaux pour prendre en compte les conditions de travail des femmes (exemple : considérer les produits ménagers comme des « agents chimiques dangereux »),
 - intégrer de nouveaux facteurs de pénibilité propres aux emplois occupés majoritairement par des femmes (exemple : l'exposition aux risques biologiques) ;

- reconnaître comme maladies professionnelles les cancers du sein (en lien avec le travail de nuit notamment) et les cancers des ovaires (exposition à l'amiante en particulier) ;

- prendre en compte de façon générale l'impact du travail sur la santé des femmes à la retraite ;

- favoriser la reprise du travail dans les meilleures conditions : temps partiel thérapeutique sans perte de rémunération, adaptation des postes de travail et des conditions de travail, respect des conditions de reprise sans culpabilisation, remise à niveau professionnel si nécessaire, dans les meilleures conditions (temps, matériel, accompagnement) ;

- instaurer une journée de dépistage prise en charge par les employeurs comme dans les pays nordiques (Danemark, Suède, Finlande, Norvège) où le dépistage est réalisable sur le temps de travail. Ces pays atteignent un taux de dépistage de 80 % !

C'est peut-être un détail pour vous... Suppression de la deuxième lecture : attention danger !

La suppression de la deuxième lecture, dans les centres régionaux de coordination des dépistages des cancers (CRCDC), revient régulièrement sur le tapis, non pas parce qu'elle serait inefficace – **5 % des cancers détectés dans le cadre du dépistage** le sont grâce à la deuxième lecture, ça en fait des vies ! – mais bien pour faire des économies. Là encore, la plus grande vigilance s'impose.

Et si, pour atteindre l'objectif de 70 %, on additionnait le dépistage organisé et le dépistage individuel ? C'est la petite musique entendue ça et là. Or ce sont **deux examens différents** : il n'y a pas de deuxième lecture dans le dépistage individuel, un **reste-à-chARGE d'environ 30 %** et de fréquents **dépassements d'honoraires**, sans compter de **fortes disparités territoriales** (en Île-de-France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Corse, on a 37 % de dépistages individuels contre 7 % en Bretagne).

Gommons ainsi les inégalités d'accès ! Masquons les politiques destructrices de casse du service public de santé. Masquons les manques de moyens ! Vous avez dit politique de dépistage, vous avez dit politique de santé publique ?

Quatre-vingts ans après la création de la Sécurité sociale par le Conseil national de la Résistance, plus que jamais il est impératif de « cotiser selon ses moyens et recevoir selon ses besoins » !



La Confédération Générale du Travail exprime sa solidarité pleine et entière avec le peuple de Madagascar, engagé depuis plusieurs semaines dans une mobilisation pacifique pour la justice sociale, la démocratie et le respect de ses droits fondamentaux. Ces mouvements, portés par les travailleuses, travailleurs et dont les jeunes malgaches sont à l'origine, s'inscrivent dans une dynamique internationale.

Partout, ces luttes traduisent la même aspiration : prendre la parole, imposer des institutions réellement démocratiques et placer l'intérêt collectif au-dessus des logiques de pouvoir et de rente.

Il semblerait que le président Andry Rajoelina ait quitté le territoire Malgache avec l'aide de la France, alors que le pays connaît un mouvement social et politique d'une ampleur inédite. La situation que traverse le pays et le départ d'Andry Rajoelina de Madagascar doit être l'occasion d'un apaisement et d'un véritable renouveau démocratique, sans intervention extérieure, ni ingérence et dans le respect de la volonté populaire.

La CGT appelle :

- À assurer la sécurité et la protection des travailleuses, travailleurs et manifestant·es, dans cette nouvelle phase qui s'ouvre ;
- À garantir que le retour au calme relatif ne se traduise pas par des représailles, ni par la remise en cause des libertés syndicales et publiques ;
- À impliquer pleinement les organisations syndicales malgaches dans la transition politique et sociale à venir ;

• À tourner la page des violences et des ingérences, et à garantir que les institutions futures soient au service du peuple malgache et de sa souveraineté ;

• A veiller à ce que les forces armées ne profitent en aucun cas de la situation actuelle pour confisquer le pouvoir, détourner la transition ou imposer un nouvel ordre autoritaire contraire à la volonté populaire.

La CGT salue la détermination des centrales syndicales malgaches, qui joue un rôle important dans la défense des droits sociaux et dans la recherche de solutions pacifiques à la crise. Nous saluons la détermination et la dignité du peuple malgache, qui par sa mobilisation pacifique ouvre une voie vers la justice et la démocratie. Ce soulèvement populaire s'inscrit dans un même élan que celui des peuples du Pérou, du Maroc ou du Népal : partout, des jeunes, des femmes et des hommes se lèvent pour leurs droits, leur dignité et la démocratie. La CGT réaffirme que ces luttes, bien qu'ancrées dans des réalités différentes, portent une même aspiration universelle à la justice sociale et à la liberté. C'est dans cet esprit que nous appelons à renforcer la solidarité internationale avec le peuple Malgache.

Montreuil, le 15 octobre 2025



ACCIDENTS DE LA VIE

NOUVEAU
créé par la
MFA



**PROFITEZ
PLEINEMENT
DE VOTRE
QUOTIDIEN !**

**Désormais, la MFA
protège aussi votre famille**

L'assurance Accidents de la vie, c'est :

**Une couverture
globale**

Vous bénéficiez d'une protection complète pour **vous et votre famille**.

**Des garanties
adaptées**

Que vous soyez seul, en couple ou en famille, nous vous proposons des garanties **qui correspondent à vos besoins**.

**Le choix de votre
niveau de garanties**

Vous déterminez le montant **du capital fixe** qui vous est versé ainsi que le montant **du forfait journalier** en cas d'hospitalisation.

mfa.fr



MFA TAXI



POUR ROULER EN TOUTE SÉRÉNITÉ, ROULEZ COUVERT !

Parce que votre permis de conduire est essentiel à l'exercice de votre métier, avec la protection juridique, sa défense est assurée !

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS
DE VOTRE CONSEILLER !

mfa.fr
01 49 68 68 68

Mutuelle Fraternelle d'Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables
régie par le Code des Assurances - 6, rue Fournier - BP 311 - 92111 Clichy Cedex -
Enregistrée au répertoire Sirene sous le numéro 784 702 391.

MFA Mutuelle
Fraternelle
d'Assurances