



LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

50 € POUR LES TAXIS !

L'INSULTE
DE LECORNU
ENVERS
LES TAXIS



*La CGT-Taxis revendique la nationalisation
des entreprises pétrolières !*

SCANDALE

**50 € de Lecornu
contre 1364 € de surcoût
réel pour les taxis**

Nos tarifs sont fixés par l'État. Nous ne pouvons pas répercuter la hausse du carburant. Le gouvernement nous offre 50 € - pour un surcoût réel de **1364 €** par an.

C'est une insulte !

AIDE
GOUVERNEMENTALE

50 €

SURCOÛT
RÉEL/AN

1364 €

BÉNÉFICES
TOTALÉNERGIES

+ 51 %

TI 2026

PENDANT CE TEMPS

**TotalÉnergies bondit de + 51 % de bénéfices au 1^{er} trimestre 2026.
Le gouvernement regarde ailleurs.**

NOS REVENDICATIONS

- 1** TVA à 5,5 % sur le CA des taxis
+2250 € de gain moyen annuel pour un CA de 50 000 €.
- 2** Baisse de la TVA sur le carburant à 10 %
Comme l'Espagne, le gouvernement français peut le faire.
- 3** Contrôle démocratique des sociétés pétrolières
Fin de la dictature de l'argent sur nos conditions de travail

Le pouvoir aux travailleurs ! Pas aux spéculateurs !

Une fois de plus, le gouvernement français complice des multinationales profiteuses

50 € pour les taxis : l'insulte de Lecornu faite aux taxis

Une fois de plus, le gouvernement Lecornu se moque des taxis. Il n'apporte aucune réponse concrète aux taxis suite à la hausse des prix des carburants. Faut-il rappeler que nos prix sont fixés par l'État et que nous ne pouvons pas répercuter la hausse de prix dans nos tarifs? Comment pouvons-nous alors faire face à une telle augmentation? Si l'on considère une consommation de 4000 litres et une augmentation moyenne de 34 cts depuis un an [1], cela fait un surcoût de 1364 €. Nous sommes bien loin de l'aide de 50 € « offerte » par le premier ministre.

Baisse de la TVA!

La solution était pourtant simple et a d'ailleurs été appliquée par le gouvernement espagnol: la baisse de la TVA à 10 % sur les carburants. La CGT-Taxis revendique également depuis des années un retour à une TVA à 5,5 % sur le chiffre d'affaires des taxis ce qui aurait pour conséquence un gain moyen de 2250€ par an (pour un CA de 50000 € HT). L'Union Européenne a mis en garde l'Espagne qui maintient cette baisse [2] qui profite à toute sa population. L'usage d'un véhicule est en effet majoritairement un besoin et pas un loisir. L'immobilisme du gouvernement français est donc bien un choix.

Comme à son habitude, ce énième gouvernement Macron n'apporte aucune réponse aux préoccupations des travailleurs, en l'occurrence ceux du taxi, gros consommateur de carburant, mais nous pouvons élargir cela à tous les travailleurs dépendant de leurs voitures pour travailler ou vivre tout simplement.

Ce gouvernement encourage donc comme à son habitude et c'est là sa nature profonde, les spéculateurs à s'enrichir et les travailleurs à s'appauvrir. Le taxi l'a déjà expérimenté

avec les plateformes de type Uber qui ont le soutien illimité du gouvernement français alors qu'elles dérèglent et paupérisent notre profession tout en étant les spécialistes de l'évasion fiscale!

Bénéfice TOTAL : + 51 % au premier trimestre 2026

Pendant ce temps sur la question de l'hyper inflation des prix du carburant, les multinationales du pétrole multiplient les profits sur notre dos, ce qui démontre bien que la hausse des carburants alimente avant tout les bénéfices de ces multinationales. Ainsi, TotalEnergies a vu ses bénéfices bondir de 51 % au premier trimestre 2026 [3]! Une fois de plus, le gouvernement français tourne la tête, faisant mine de ne pas voir l'absurdité de ce système.

Pour la nationalisation des entreprises pétrolières!

Des solutions existaient notamment en baissant la taxation des carburants ou tout simplement en reprenant le contrôle de ces sociétés pétrolières sous le contrôle démocratique des travailleurs. Nous voyons en effet une fois de plus que ces multinationales sont beaucoup plus puissantes que la volonté populaire. Nous sommes loin de l'idéal de démocratie que l'on nous vend quotidiennement dans des médias complices mais bien face à une situation où une minorité de profiteurs nous imposent leurs décisions sans que nos institutions prétendument démocratique, et donc représentante du peuple, ne puissent ou ne veulent mettre fin à cette dictature de l'argent.

Les travailleurs du taxi doivent exiger un changement de système politique où le pouvoir serait aux mains des travailleurs et non des spéculateurs.

1] <https://carbu.com/france/prixmoyens>

2] https://www.bfmtv.com/economie/international/l-espagne-a-baisse-la-tva-sur-le-carburant-et-elle-n-avait-pas-le-droit-bruxelles-tape-sur-les-doigts-de-madrid-qui-n-entend-pas-revenir-sur-son-taux-reduit-de-10_AV-202604080559.html

3] <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/l-info-de-france-inter/totalenergies-voit-ses-benefices-bondir-de-51-au-premier-trimestre-en-captant-la-hausse-des-prix-des-carburants-9247391>

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



INDECOSA-CGT exige un prix maximum à la pompe de 1,70 euro

L'ASSOCIATION POUR L'INFORMATION ET LA **DEFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIES**



Communiqué
INDECOSA-CGT



15 avril 2026

CARBURANTS :

INDECOSA-CGT exige un prix maximum à la pompe de 1,70 euro.

Les prix des carburants repartent à la hausse. À la pompe comme sur les factures d'énergie, l'addition va être de plus en plus salée, mais nos salaires, eux, n'augmentent pas!

Les grandes compagnies pétrolières ont réalisé des profits records ces dernières années. Le prix payé à la pompe n'a plus grand-chose à voir avec le coût réel de production - bien inférieur. Une partie importante de ce que nous payons sert à alimenter la spéculation, donc des profits supplémentaires.

Des milliards d'euros ont été versés aux actionnaires pendant que les salarié-es doivent compter chaque euro pour finir le mois.

Laisser les prix de l'énergie dépendre uniquement des marchés est trop dangereux.

L'énergie est un bien essentiel et elle ne peut pas être traitée comme une marchandise comme les autres, car ce sont les salarié-es qui supportent le coût des hausses.

L'État doit intervenir pour empêcher la spéculation et protéger la population. Il est tout à fait possible par la loi d'encadrer les prix des carburants, de taxer les profits exceptionnels des grands groupes et d'utiliser cet argent pour financer des mesures utiles.

Aussi, INDECOSA-CGT exige du gouvernement un prix maximum à la pompe de 1,70 euro pour l'ensemble des carburants.



Monsieur Philippe Tabarot

Ministre des Transports
Ministère des Transports
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris
L'Hay-les-Roses, le 9 avril 2026

Monsieur le Ministre,

Vous le savez, les taxis parisiens sont engagés dans un mouvement d'ampleur de décarbonation des mobilités. Que ce soit avec des flottes de véhicules plus « propres », des véhicules adaptés aux PMR UFR, une solution contre l'autosolisme à Paris et au-delà, les taxis parisiens sont des acteurs vertueux de la mobilité.

Face aux difficultés de la hausse prodigieuse des carburants fossiles, nous sollicitons votre soutien face au principal intrant de nos métiers : la hausse significative du prix des carburants. Cette situation met en péril la viabilité économique des exploitations individuelles, la continuité du service public de transport de proximité, réduit les revenus des professionnels indépendants et fragilise l'accès à la mobilité pour nos concitoyens, notamment en zones peu desservies. D'autant plus que nous avons un prix réglementé par l'état, ne leur permettant pas de répercuter librement l'augmentation de leurs charges sur le prix des courses.

Aussi, nous sollicitons votre éclairage pour la mise en place, à titre exceptionnel et prioritaire, des mesures suivantes :

- La négociation et la mise à disposition de cartes carburant à tarif négocié au plan national et régional pour l'ensemble de la profession.
- Un retour du taux de TVA de 5,5 % sur les prestations de transport par taxi au lieu du taux de 10 % actuel.
- Une TICPE flottante comme ce fut le cas entre 2000 et 2002, qui a permis de faire face à la hausse du carburant à l'époque.
- Des aides ciblées à la conversion vers des véhicules moins polluants (bonus spécifique, subvention à l'achat pour véhicules hybrides/électriques, disparue aujourd'hui ou non adaptée à notre activité) avec priorisation des stations de recharge dans Paris et ses abords.
- L'étude d'un mécanisme temporaire d'indemnisation indexée sur l'évolution du prix du carburant pour préserver le pouvoir d'achat des chauffeurs.

Toutes ces mesures pourraient être complétées par la création d'un comité de suivi (Ministère, préfecture, représentants de taxis parisiens) pour piloter ces mesures.

Nous restons à votre disposition pour fournir des données chiffrées et organiser une rencontre entre nos représentants syndicaux parisiens et vos services ou vous-même. Une action rapide permettra de préserver l'emploi, la mobilité de proximité et d'éviter des faillites.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Au nom de l'ensemble des organisations syndicales signataire de ce courrier

Christophe Jacopin

FACTURATION ÉLECTRONIQUE L'ESSENTIEL POUR LES TAXIS

SIMPLE, CLAIR, UTILE



C'EST QUOI LA FACTURATION ÉLECTRONIQUE ?

C'est le remplacement des factures papier par des factures numériques, envoyées et reçues via une plateforme officielle agréée par l'État. Ces factures sont automatiquement transmises à l'administration fiscale.



CE QUE ÇA CHANGE AU QUOTIDIEN



EXEMPLE 1

Tu fais une vidange chez ton garagiste :

Aujourd'hui, il te donne un reçu papier. À partir de septembre 2026, il te demandera ton numéro SIREN et t'enverra la facture directement sur ton smartphone, via une plateforme officielle. Plus besoin de conserver des papiers.




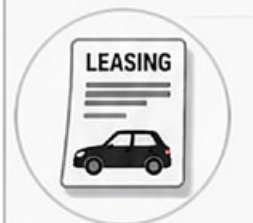
EXEMPLE 2

Un client professionnel monte dans ton taxi :

Il travaille pour une entreprise et a besoin d'une facture pour ses notes de frais. À partir de septembre 2027, tu devras lui envoyer une facture électronique (via ton application ou ta plateforme). Il te donne son SIREN, tu envoies en quelques clics.



 Pour tes clients particuliers pas besoin de facture électronique. Uniquement les clients professionnels sont concernés.



EXEMPLE 3

Ton leasing auto :

Ton organisme prêteur t'enverra tes factures liées aux loyers de ton leasing sous format électronique. Tu les retrouveras directement dans ton espace sur la plateforme choisie, classées et archivées automatiquement.



LES 2 DATES À RETENIR



1^{er} septembre 2026

Tu dois pouvoir **RECEVOIR** des factures électroniques de tes fournisseurs.

Seules les factures émises à partir de septembre 2026 sont concernées ; tu dois conserver les factures papier émises avant cette date.



1^{er} septembre 2027

Tu devras **ENVOYER** des factures électroniques à tes clients professionnels.



CE QUE TU DOIS FAIRE MAINTENANT POUR LE 1^{ER} SEPTEMBRE 2026

1

Lire notre article disponible sur notre site web :



LA FACTURATION ÉLECTRONIQUE, ENCORE UNE NOUVELLE CONTRAINTE IMPOSÉE AUX CHAUFFEURS DE TAXIS!

2

Choisir une plateforme agréée pour recevoir tes factures :



Je consulte la liste des plateformes agréées

3

Si tu n'arrives pas à choisir, contactes ton syndicat début septembre 2026 et nous t'aiderons dans ces démarches.



POUR PLUS D'INFORMATIONS
impots.gouv.fr
ou au 0 806 807 807
(lundi-vendredi, 8h30-18h, appel gratuit)

**ENSEMBLE,
PLUS FORTS !**



cgt-taxis.f



Anticipation et régulation du déploiement des robotaxis à Paris



L.R. AR N° 880 001 278 382 116

Monsieur Philippe Tabarot

Ministre des Transports
Ministère des Transports
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris
L'Hay-les-Roses, le 4 juin 2026

Objet : Anticipation et régulation du déploiement des robotaxis à Paris

Monsieur le Ministre,

Au nom des organisations représentatives des taxis parisiens, nous vous adressons ce courrier afin d'attirer votre attention sur le déploiement des robotaxis, qui constitue une évolution majeure pour les mobilités urbaines.

Plusieurs métropoles en Europe, telles que Londres, Munich ou encore à Zagreb, ont déjà lancé ou annoncé des tests de service de robotaxis.

Si cette innovation technologique peut contribuer à la modernisation de l'offre de transport et à une meilleure optimisation des déplacements, son déploiement appelle une vigilance particulière. Une intégration maîtrisée, ciblant notamment les zones insuffisamment couvertes, pourrait constituer un levier d'amélioration du service rendu aux usagers.

D'ailleurs, selon Félix Carreyre, docteur en économie des transports, les véhicules autonomes seraient plus utiles dans les zones périurbaines ou rurales car ils viendraient en complément de l'offre de transport en commun sans concurrencer les autres modes de transport.

Mais à l'inverse, un développement non encadré ferait peser des risques significatifs sur l'équilibre global du système de transport, les conditions de circulation, ainsi que sur les professionnels taxis.

Dans ce contexte, nous aimerions connaître la stratégie du gouvernement en termes de déploiement des véhicules autonomes.

Par ailleurs, il apparaît indispensable que les acteurs historiques du transport, en premier lieu les taxis, soient pleinement intégrés aux discussions relatives à l'élaboration du cadre réglementaire des robotaxis. Une concertation élargie permettrait de mieux intégrer les robotaxis au système de transport et d'anticiper les conséquences économiques et sociales de cette évolution, tout en garantissant une transition équitable.

Afin d'organiser et d'accompagner cette mutation, nous proposons d'étudier la mise en place de mesures concrètes :

1- Une régulation du nombre de robotaxis

- La mise en place d'un numerus clausus de licences, afin de garantir un partage équilibré de l'espace public et une répartition de l'offre sur le territoire plutôt que de reproduire l'anarchie, comme ce fut le cas avec l'arrivée d'UberPop.
- L'attribution de ces licences en priorité aux titulaires de licences de taxis afin d'assurer une continuité économique.
- Un déploiement progressif et encadré localement afin d'évaluer l'impact sur les autres modes de transport, la congestion et de laisser le temps aux acteurs traditionnels de s'adapter.

2 - Un accompagnement des chauffeurs de taxi avec :

- Des dispositifs de reconversion professionnelle pour les chauffeurs le souhaitant.
- Des programmes de formation permettant aux professionnels d'intégrer les nouveaux métiers liés à la mobilité autonome.

Ces mesures contribueraient à assurer une transition plus juste et à préserver l'équilibre économique du secteur, tout en accompagnant l'innovation.

A l'inverse, l'émergence non encadrée des robotaxis risque d'entraîner une perte de valeur des licences de taxi, ainsi qu'une diminution significative des revenus pour les chauffeurs.

C'est pourquoi, il sera nécessaire d'envisager la création d'un fonds de compensation destiné à indemniser la dépréciation des licences de taxi, ainsi que les parts sociales des sociétaires pour les coopératives.

Nous souhaitons ainsi attirer votre attention sur la nécessité d'associer étroitement les représentants des taxis, et notamment les représentants du taxi parisien (car Paris sera la première ville impactée) aux réflexions en cours et de mettre en place des dispositifs concrets pour que les taxis puissent contribuer activement à cette transformation plutôt que de la subir.

Dans l'attente de votre retour, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Au nom de l'ensemble des organisations syndicales signataire de ce courrier

Christophe Jacopin - Secrétaire général

Compte rendu de la Commission Locale de Transport Public de Personnes (CLTP3P) - Île-de-France, le 12 mai 2026

Contexte et ouverture

Le préfet de police ouvre la séance en soulignant les enjeux majeurs du secteur : conjoncture économique difficile, hausse des carburants, évolution réglementaire, accès aux infrastructures de transport, lutte contre le racolage, et développement des véhicules autonomes. Il souligne que l'Île-de-France concentre un tiers des licences taxi françaises et 70 000 chauffeurs VTC.

1. Gare du Nord – Réorganisation de la dépose

C'est le sujet le plus tendu de la réunion. La fermeture prochaine de la cour des taxis (pour 3 ans, travaux Transanche/SNCF) oblige à repenser l'organisation.

Solution proposée : dépose taxi rue de Compiègne (75 m) + reprise en sous-sol (parking).

Principales objections des professionnels :

- La rue de Compiègne est trop étroite pour absorber 350 véhicules/heure
- Le parking sous-sol est inaccessible aux véhicules TPRM (hauteur > 2,08 m) et aux véhicules hydrogène
- Problèmes de sécurité dans le parking (vandalisme signalé)
- Discrimination entre types de taxis jugée illégale
- La piétonnisation du boulevard de Denain et de la rue de Dunkerque par la Ville de Paris est pointée comme cause principale de la situation

Reproches à la Ville de Paris : plusieurs OS l'accusent d'avoir créé la situation par ses aménagements urbains sans concertation préalable.

Décision : une réunion de concertation est prévue sous 15 jours avec tous les acteurs (Ville, SNCF, RATP, OS) pour tenter de trouver une solution commune, potentiellement une expérimentation de 6 mois.

2. Délivrance de nouvelles ADS (licences)

Position de la préfecture : pas de création de nouvelles licences en 2026, mais redoubler les efforts sur la réattribution des licences non exploitées.

Débat :

- Certains syndicats sont favorables aux nouvelles ADS (argument : les VTC prolifèrent sans régulation, les taxis doivent renforcer leur présence)
- D'autres sont opposés à court terme, en attendant un indice économique fiable
- Demande de retrait des ADS attribuées aux sociétés dans le cadre des JO, jugées non exploitées conformément à leur destination

3. Nouvel indice économique

La préfecture lance un groupe de travail pour construire un indice objectif (nuitées hôtelières, fréquentation gares/aéroports, temps d'attente clients, etc.) permettant d'orienter les décisions sur les ADS. Objectif : résultats à l'automne 2026.

4. Contrôle de l'exploitation continue des ADS

Un projet d'arrêté préfectoral vise à mieux vérifier que les ADS sont réellement exploitées, pour récupérer les licences dormantes et les réattribuer. Plusieurs précisions techniques sont demandées (loca-

tions financières, courses conventionnées, distinction titulaire/localitaire-gérant).

5. Lutte contre le racolage

Bilan des opérations :

- 25 à 33 opérations/mois menées par la DOPC, PAF et DPSP
- Hausse de 23 à 30 % des contraventions en 2026 vs 2025
- Opération marquante du 13 avril à CDG (66 véhicules contrôlés)
- Opération du 24 avril gare de Lyon (64 effectifs engagés)
- Nouveaux arrêtés anti-racolage pris sur CDG et Orly (zones d'exclusion), en vigueur depuis quelques jours seulement

Limites reconnues : manque de moyens humains (agenda chargé : PSG, Coupe du monde, 14 juillet, départ du pape), racoleurs qui s'organisent en réseau avec rabatteurs.

Annonces du préfet : recrutement de réservistes de la police nationale spécialisés sur les plateformes aéroportuaires + campagne de communication visuelle pour alerter les voyageurs.

6. Bilan d'activité 2025 (formation plénière)

- Délivrance de cartes professionnelles en baisse (~20 %) mais délais de traitement réduits de 52 à 22 jours
- 42 commissions de discipline tenues (contre 34 en 2024)
- Hausse des VTC présentés en commission (80 en 2025)
- 11 fausses attestations d'aptitude détectées ; renforcement des contrôles en 2026 (empreintes digitales)
- 7 agréments de centres de formation retirés ou non renouvelés sur 11

7. Conventionnement CPAM (transport sanitaire)

- 3 419 taxis reconventionnés sur ~3 700 demandes
- 252 dossiers encore en attente (délai jusqu'au 31 mai)
- Nouveau critère : territorialité (majorité de courses dans la zone ADS élargie à la petite couronne)
- 229 M€ de dépenses de transport en 2025 (données arrêtées à novembre)

Autres sujets évoqués

- FPS (amendes stationnement) : verbalisations jugées abusives sur les taxis en service ; groupe de travail demandé d'urgence avec la Ville de Paris
- Stations de taxi : inquiétudes sur leur réduction et leur visibilité malgré des chiffres officiels stables
- Fraude aux examens VTC : formations vendues 20 € (pour un examen à 241 €) via des plateformes, générant un afflux massif de candidats
- Escroqueries « sumup » : touristes facturés 4000 € au lieu de 40 € ; plan d'action judiciaire en cours
- Renouvellement des membres de la CLTP3P : candidatures ouvertes du 15 mai au 15 juillet 2026
- Règlement intérieur de la commission : adopté à l'unanimité

Bonjour,

En complément du message d'hier, je me permets de vous envoyer des éléments du nouvel ARRÊTE PRÉFECTORAL N° 2026 - 00286 relatif aux mesures de police applicables sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Vous trouverez en exergue quelques éléments extraits de la refonte de l'Arrêté de Police Générale (APG) dont la nouvelle version est entrée en vigueur le 13 mars 2026. L'une des nouveautés intégrées à cet APG est d'identifier des zones où la position statique durable est interdite sur les créneaux horaires 6h-13h et 17h-23h. Ces 5 zones concernent :

- au Terminal 1, niveau 5 (zone arrivée), portes n° 24 à 30,
- au Terminal 2A, porte n° 5,
- au Terminal 2BD, couloir de circulation situé entre la porte 3M266 et les portes 3M248 et 3M248A,
- au Terminal 2E, zone arrivée, portes n° 6, 8 et 10,
- au Terminal 2F, zone arrivée, portes n° 10 et 16.

Cette information a été portée à la connaissance de l'ensemble des prestataires de sécurité publique (aérogares et hors aérogares) sur la mise en place de ce nouvel APG, et travail sur les éléments de langage à tenir par les agents de sécurité.

De plus, je profite de ce message pour vous informer de la mise en service opérationnel d'un Centre de Supervision Vidéo Aéroportuaire (CSVA) depuis le 1^{er} avril 2026 qui est armé en 7/7 sur le créneau 6h-22h. Un plan de ronde virtuelle intègre une surveillance particulière quotidienne et régulière sur l'ensemble des points de racolage identifiés afin de détecter les rassemblements en temps réel.

Il existe aussi une articulation du dispositif CSVA entre les prestataires de sécurité publique, les opérationnels ADP des territoires concernés ainsi que les Services Compétents de l'Etat pour déclencher des interventions de police le cas échéant.

Je reste disponible pour toutes vos questions.

Cordialement.

Eric GRIZON

Aéroports de Paris

Responsable Pôle Mobilités et parcours clients Paris-Charles-de-Gaulle

Unité Opérationnelle CDGU

Réunion multi-acteurs (préfecture de police, SNCF, RATP, Ville de Paris, mairie du 10^e, syndicats de taxis) pour trouver des solutions à la congestion autour de la Gare du Nord, aggravée par des travaux prévus à partir de février 2027.

Contraintes identifiées

- Urbanisme très contraint autour de la gare
- Travaux SNCF qui vont occuper la cour des taxis (pose d'une grue, base de chantier)
- Stationnements illégaux de VTC rue de Compiègne bloquant l'accès au parking
- Plaintes répétées des riverains (bruit, incivilités)

Le projet proposé

Station en sous-sol (parking) et dépose rue de Compiègne, avec amélioration de la signalétique intérieure pour guider les voyageurs.

Opposition unanime des représentants des organisations de taxis qui demandent :

- le maintien d'au moins deux stations en surface (rue de Dunkerque, boulevard de Denain)
- Maintien provisoire d'une dépose place Napoléon-III pendant les travaux
- Demande d'une zone de dépose côté rue du faubourg Saint-Denis.

Les représentants de taxi font remarquer que :

- Accès au parking jugé difficile et dangereux (entrée étroite, rampe raide, gabarit incompatible avec certains véhicules — vans, véhicules hydrogène)
- Conditions de travail dégradées en sous-sol (pollution, attente prolongée)
- PMR et familles mal à l'aise pour descendre en parking
- Aucune signalétique ni communication faite pour orienter les chauffeurs et clients vers le sous-sol
- Risque d'invisibilisation des taxis au profit des VTC et racoleurs
- Rue de Compiègne (60 m) jugée trop petite pour absorber 300-350 véhicules/heure
- Absence de concertation en amont du projet

Pistes envisagées par les autorités

- Vidéo verbalisation renforcée contre le stationnement illégal VTC
- Amélioration de la signalétique intérieure et extérieure
- Réunion sur site prévue

Plusieurs représentants syndicaux ont menacé de mobiliser les taxis contre toute solution imposée. Les représentants de la CGT-Taxis ont quitté la réunion avant la fin ne pouvant plus supporter cette mascarade.

Bulletin de contact et de syndicalisation

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Age : Zone d'exercice du taxi :

Salarié

Locataire-gérant

Coopérateur

Artisan

Bulletin à renvoyer à la CGT-Taxis : 3, rue du Château d'Eau - 75010 Paris - Tél. : 01 44 84 50 40 - E-mail : contact@cgt-taxis.fr

Je souhaite :

prendre contact

me syndiquer



Taxis

VOTRE FORCE POUR L'AVENIR



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

90 ANS DES CONGÉS PAYÉS

PROFITONS DE NOTRE CONQUIS SOCIAL

LE DROIT AUX VACANCES EST UN DROIT POUR TOUTES ET TOUS : IL EST TEMPS D'AVOIR LES MOYENS DE SE RÉAPPROPRIER NOS CONGÉS !

Les vacances ne sont pas un luxe. Elles sont un droit, une conquête sociale arrachée de haute lutte par le mouvement ouvrier, grâce à l'obtention des congés payés de 1936 : quinze jours dont douze ouvrables (loi du 20 juin 1936).

DES CONQUIS SONT OBTENUS :

- dix-huit jours ouvrables (1956);
- quatrième semaine de congés payés (1969);
- cinquième semaine (1982)...

LA LUTTE POUR LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL CONTINUE !

RECU DU DROIT AUX VACANCES : QUELLES RAISONS ?

- des salaires trop bas : comment partir en vacances quand le mois se termine souvent le 15 ?
- un pouvoir d'achat laminé par l'inflation, les hausses de l'énergie, de l'alimentation, des loyers ;
- un coût trop élevé du transport qui se rajoute à toutes les autres dépenses ;
- un tourisme marchand capitaliste, standardisé.

Résultat : des millions de personnes sont exclues des vacances chaque année en France, en premier lieu les travailleur·ses précaires, les familles monoparentales, les jeunes des quartiers populaires, les retraité·es modestes...

LE TOURISME SOCIAL : UNE AUTRE IDÉE DES VACANCES

À l'heure où le tourisme marchand n'existait pas, le tourisme social, porté par la CGT, permettait à des millions de travailleur·ses de bénéficier des premiers congés payés !

Le tourisme social, solidaire, c'est le droit aux vacances pour tou·tes – pas seulement pour les plus riches. C'est un projet de société, un outil d'émancipation, de mixité sociale, de respiration collective.

Il doit combattre toute forme d'exclusion et être laïque. Il doit aussi offrir un mieux-disant dans sa gestion sociale, notamment en assurant un haut niveau de formation des personnels.

Le tourisme social, ce sont :

- les centres de vacances pour enfants (colonies/séjours, classes découvertes);
- les villages vacances accessibles via les CSE (comités sociaux et économiques);
- les associations, coopératives, mutuelles qui défendent une autre idée des vacances : conviviales, reposantes, éducatives, respectueuses de l'environnement.

Mais ce secteur est malmené, délaissé par les pouvoirs publics, fragilisé par les logiques de rentabilité et les appétits du secteur marchand, de ses actionnaires qui rêvent de s'approprier ce secteur économique leur échappant.

Pourtant, porteur de valeurs fortes (solidarité, égalité, justice sociale, non lucratif, veillant à l'intérêt de ses salarié·es), le tourisme social devrait avoir un bel avenir.



PERDRE LA SANTÉ, PERDRE LA VIE, EN RAISON DU TRAVAIL : ÇA SUFFIT !

Ce 28 avril 2026, journée internationale de la santé et de la sécurité au travail, la CGT appelle comme chaque année à la mobilisation pour qu'enfin de réelles mesures soient prises pour en finir avec la mort ou les blessures graves au travail.

Patronat et gouvernement doivent prendre en compte la réalité des situations sur les lieux de travail.

Dans le monde, chaque année, on dénombre près de 380 millions d'accidents du travail, entraînant absences, handicaps... voire la mort : plus de 3 millions de décès sont liés aux accidents du travail ou aux maladies professionnelles.

En 2024, le bilan de la Sécurité sociale dénombre 1297 morts au travail ou par le travail

(auxquels il faut ajouter les travailleur-ses dépendant du régime agricole, des régimes spéciaux, de la fonction publique, et les indépendant-es, non comptabilisé-es dans le rapport):

- 764 décès à la suite d'un accident de travail ;
- 318 à la suite d'un accident de trajet ;
- 215 décès à la suite d'une maladie professionnelle.

C'est un scandale national, plus de 3 morts par jour – invisibilisées ou traitées le plus souvent comme de simples faits divers.

En 2025, 5 victimes étaient des mineur-es, apprenti-es ou lycéen-nés de moins de 18 ans.

C'est un bilan désastreux pour le gouvernement et le patronat, qui défendent l'entreprise comme lieu d'apprentissage tout en refusant de prendre en compte la réalité du travail et ses conséquences.

Les morts à la suite d'une maladie professionnelle sont aussi en augmentation. Les cancers professionnels sont encore nettement sous-déclarés, et souvent non considérés comme liés à l'activité professionnelle, faussant ainsi les statistiques et donc à terme la prévention nécessaire des risques et la réparation des préjudices subis par les victimes du travail.

À ces morts s'ajoutent des milliers d'accidents graves occasionnant des lourdes séquelles parfois durables et entraînant trop souvent un licenciement pour inaptitude.

L'ACCIDENTOLOGIE AU TRAVAIL N'EST PAS UNE FATALITÉ

Les morts au travail ou du fait du travail et les blessures graves ne sont jamais le fruit du hasard et sont parfaitement évitables. Elles sont très souvent le résultat de choix patronaux délibérés de maximiser les profits. Le travail dans l'urgence, le défaut de prévention de façon générale et d'une prévention genrée (prenant en compte les situations de travail différenciées et les spécificités biologiques des femmes et des hommes), les organisations du travail délétères sont parmi les facteurs aggravants des risques professionnels.

Les actions dissuasives sont insuffisantes, les contrôles trop faiblement réalisés. Après avoir organisé la pénurie de médecins du travail, d'inspecteur-ices du travail et de contrôleur-ses de la Sécurité sociale dans les caisses régionales, il est temps de réinvestir dans ces emplois nécessaires à la prévention et au contrôle des risques au travail. La sécurité au travail n'est pas une priorité pour les pouvoirs publics en général, pour le ministère de la Justice en particulier – trop de procès-verbaux des inspecteur-ices du travail sont classés sans suite par les procureur-ses de la République, soit par manque de moyens soit par décision politique.

Les employeur-ses condamnés comme responsables d'un accident mortel reçoivent des peines peu dissuasives, des amendes dérisoires qui n'ont qu'un faible impact sur la prévention des risques.

Sanction dérisoire également pour la mise en œuvre du document unique d'évaluation des risques professionnels et sa mise à jour régulière : 1500 euros d'amende n'incitent pas les employeur-ses à respecter cette obligation légale – et 50 % d'entre eux ne le font pas.

Combattre les risques au travail nécessite de renforcer les moyens des agent-es de l'État pour prévenir les risques et contrôler l'application de la loi.



RENFORCER LE POUVOIR D'AGIR DES SALARIÉ·ES

Les gouvernements de Macron ont drastiquement limité l'intervention des représentant·es du personnel, et les CHSCT ont totalement disparu depuis 2020 tous secteurs confondus.

La CGT considère que cette situation participe à l'aggravation des conditions de travail et au recul en matière de prévention des risques professionnels.

Le pouvoir d'agir des salarié·es et de leurs représentant·es dans les entreprises doit être renforcé. En particulier, les CHSCT, institutions indispensables à la prévention des risques professionnels, doivent être remis en place, avec des prérogatives nouvelles, et être accessibles à tou·tes les travailleur·ses !

POUR VISIBILISER LES MORTS ET BLESSURES AU TRAVAIL ÉVITABLES, TRANSFORMER LE TRAVAIL ET ARRÊTER CETTE HÉCATOMBE, TOU·TES MOBILISÉ·ES LE 28 AVRIL 2026 !

EXIGEONS :

- **l'obligation de la mise en œuvre du DUERP, un DUERP qui soit genré (obligation depuis 2014 qui n'est pas appliquée) avec contrôle de son application et de sa mise à jour ;**
- **le renforcement de la protection des travailleur·ses et le respect du droit de retrait ;**
- **une politique pénale du travail sévère** condamnant fermement les employeur·ses responsables d'accidents graves au travail ;
- **la suppression du recours à la sous-traitance pour les activités à risques, et le renforcement des responsabilités et la condamnation des donneurs d'ordre.** L'abus des niveaux de sous-traitance est un facteur aggravant !
- **un renforcement de la réglementation pour protéger la santé et la sécurité des salarié·es ;**
- **la suppression des stages en entreprise dès le collège et des séquences « d'observation » en 2nde générale et technologique ;**
- **l'amélioration des protections légales pour les mineur·es en formation professionnelle, notamment le rétablissement de celles supprimées en 2015 et 2018 ;**
- **le retour des CHSCT et des délégué·es du personnel (DP),** outil de proximité et de prévention par excellence, avec des prérogatives et une accessibilité renforcées ;
- **le doublement du nombre d'inspecteur·ices du travail, le renforcement des effectifs de contrôleur·ses Carsat (Sécurité sociale),** avec de plus larges prérogatives coercitives (arrêt de chantiers et travaux dangereux) ;
- **l'assurance de l'indépendance et de la protection de tou·tes les acteur·ices de la santé au travail, y compris des médecins du travail et des équipes des SPSTI.**





L'AUGMENTATION DU SMIC

Public visé

Aux syndicats et bases syndicales

Contexte



Le Ministre du Travail vient d'annoncer une augmentation du SMIC au 1er juin 2026 (+2.41%) [1]. Il ne s'agit pas d'une mesure de « générosité » du gouvernement, c'est simplement la stricte application des mécanismes légaux de revalorisation du salaire minimum.

Comment est calculée cette revalorisation ? À partir de quels critères ? Ces derniers sont-ils pertinents ? Que revendique la CGT au sujet du SMIC ?

Quel est l'objectif du SMIC (*Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance*) ?

Selon la loi [2] le SMIC poursuit un double objectif :

- Maintenir le pouvoir d'achat quel que soit le niveau des prix ;
- Et garantir un pouvoir d'achat qui progresse en même temps que le développement économique de la Nation. Cela permet d'éviter ainsi une distorsion entre l'évolution du salaire minimum et celle de la moyenne des salaires horaires.

Comment le SMIC est-il revalorisé ?

La combinaison de deux indicateurs définis par le Code du Travail permet de calculer la revalorisation automatique du SMIC au 1er janvier :

1 L'indexation sur l'évolution de l'indice national des prix à la consommation [3]

On utilise l'indice mensuel des prix à la consommation hors tabac (*l'inflation*), pour les 20 % des ménages ayant les revenus les plus faibles. L'objectif est de maintenir le pouvoir d'achat des salariés rémunérés au SMIC, même si l'indice utilisé ne reflète pas l'évolution des prix telle que la subissent réellement les salariés dans leur vie quotidienne (*ex : mauvaise prise en compte des dépenses contraintes, du prix de l'énergie...*).

La moitié des gains du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers et employés (SHBOE) [4]

Pour calculer ce salaire horaire de base des ouvriers et employés, la DARES (*service des statistiques du Ministère du travail*) interroge trimestriellement un échantillon représentatif d'entreprises du secteur privé non agricole.

Si la prise en compte de l'évolution des salaires est nécessaire, il faut néanmoins aller plus loin et s'appuyer sur l'évolution du salaire moyen toutes catégories de salariés confondues.

À NOTER :



Le gouvernement peut tout à fait décider d'augmenter le SMIC au-delà de ce que prévoit la loi. C'est le fameux « coup de pouce » qui peut intervenir à tout moment de l'année. Une véritable revalorisation significative du SMIC est donc tout à fait possible en droit et ne dépend que de la volonté politique du gouvernement et surtout bien sûr du rapport de force et des luttes sociales.

Les syndicats sont-ils consultés ?

Pour l'augmentation du SMIC au 1er janvier, la décision du Gouvernement intervient, après avis de la commission nationale de la négociation collective de l'emploi et la formation professionnelle (CNNCEFP) où siègent les organisations syndicales et patronales représentatives.

Le Gouvernement s'appuie aussi sur l'avis d'un groupe d'experts qui a pour mission de se prononcer chaque année sur l'évolution du SMIC et particulièrement sur l'opportunité d'un « coup de pouce ». Depuis leur premier rapport en novembre 2009, les membres de ce groupe (*dont la composition change régulièrement*) ont, invariablement et chaque année, prôné une revalorisation du salaire minimum strictement cantonnée au mécanisme légal.

Pourquoi le SMIC augmente-t-il au 1^{er} juin 2026 ?

Si l'inflation constatée augmente d'au moins 2 % par rapport à l'indice retenu lors de la précédente revalorisation du SMIC, le Code du travail [5] oblige à une nouvelle hausse du SMIC dans le mois qui suit.

En l'occurrence, l'INSEE a confirmé le 13 mai dernier, une augmentation du taux d'inflation de 2.2% (*niveau le plus élevé depuis juillet 2024*). Le SMIC augmentera donc au 1er juin.

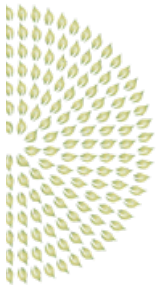
Si cette augmentation automatique du SMIC en cours d'année est indispensable pour limiter les pertes de pouvoir d'achat des salariés les plus modestes, la CGT considère qu'elle devrait se faire dès que l'inflation atteint 1%.

L'augmentation du SMIC entraîne-t-elle une augmentation automatique des salaires minima dans les branches ?

Absolument pas ! Si la branche présente un ou plusieurs salaires minima inférieurs au SMIC, le code du travail prévoit uniquement l'obligation d'ouvrir une négociation. Si le patronat de la branche n'en prend pas l'initiative dans les 45 jours, la négociation pourra s'engager dans les 15 jours suivant la demande d'une organisation syndicale représentative.

Chaque année le Ministère du Travail constate pourtant que des dizaines de branches présentent un ou plusieurs salaires minima inférieurs au SMIC. Pour certaines, la situation perdure depuis de nombreuses années reflétant ainsi le manque de volonté patronale d'établir des grilles de salaires cohérentes, progressives et tenant compte de la qualification des salariés.

Pour éviter cette situation, la CGT propose :



L'augmentation automatique de l'ensemble des salaires minima de branche dès lors que le SMIC est revalorisé.



L'ouverture immédiate des négociations salariales dans l'ensemble des branches professionnelles pour éviter les situations de décalage de plusieurs mois et pour créer une dynamique salariale.

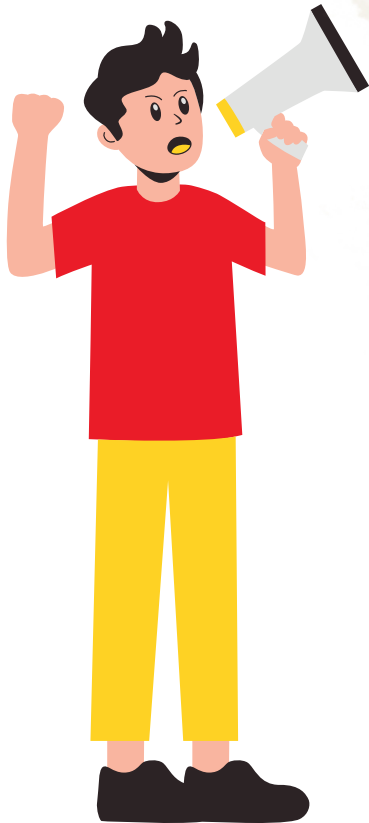
Quelle est la situation dans les conventions collectives du champ fédéral ?

Sur les 10 conventions collectives, 6 présenteront au moins un niveau de salaire minimum inférieur au SMIC au 1er juin : remontées mécaniques, taxis, assainissement, transport aérien, désinfection (3D) et transports routiers (*notamment transports de fonds, TRM, sanitaire, déménagement*).

Le SMIC ne concerne pas uniquement les salariés rémunérés au salaire minimum. Son évolution influence l'ensemble des négociations salariales et constitue un repère pour toute la hiérarchie des rémunérations.

Montant du SMIC brut en 2026





Un SMIC à 2200 euros brut pour la durée légale du travail en vigueur qui doit être le point de départ de toute grille de salaires. Aucun salaire minimum de branche ne peut être inférieur au SMIC.

Ce SMIC constitue un repère pour l'ensemble des salariés actifs, retraités, privés d'emploi et les jeunes en contrat de professionnalisation ou d'apprentissage.

Il est le salaire de première embauche sans diplôme ni expérience.

Références et textes



- [1] Arrêté du 22/05/2026, JO 24/05/2026
- [2] C. Trav. Art. L3231-2
- [3] C. Trav. Art. L3231-4
- [4] C. Trav. Art. L3231-8
- [5] C. Trav. Art. L3231-5



RETROUVEZ TOUTES LES
NOTES JURIDIQUES ICI



LES EXPERTISES DU CSE



Public visé

Aux syndicats et bases syndicales
Aux élu-es CSE

Contexte : que se passe t-il ?

Loin d'être une simple formalité, les prérogatives économiques du CSE constituent au contraire un outil essentiel de défense des intérêts des salariés face aux choix de la direction. En mobilisant le droit aux expertises qui est y adossé, le CSE se donne les moyens de mieux connaître la situation de l'entreprise, de contester les logiques purement financières et proposer des alternatives crédibles aux projets patronaux. Tour d'horizon des multiples possibilités de recours aux experts.

Le détail ci-dessous

OBJET DE L'EXPERTISE	CADRE DE L'EXPERTISE	FINANCEMENT DE L'EXPERTISE
ORIENTATIONS STRATÉGIQUES [1]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation récurrente annuelle [2] (sauf accord prévoyant une autre périodicité [3]) • Consultation au niveau de l'entreprise • L'expert a accès à l'ensemble des éléments relatifs aux orientations stratégiques de l'entreprise. Sa mission porte sur tous les éléments d'ordre économique, financier, social ou environnemental nécessaires à la compréhension des orientations stratégiques. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE [4]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation récurrente annuelle [5] (sauf accord prévoyant une autre périodicité [6]) • Consultation au niveau de l'entreprise • Expertise sur tous les éléments d'ordre économique, financier, social ou environnemental nécessaires à la compréhension des comptes et à l'appréciation de la situation de l'entreprise (accès aux mêmes documents que le commissaire aux comptes). 	Financement par l'employeur
POLITIQUE SOCIALE, CONDITION DE TRAVAIL ET EMPLOI [7]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation récurrente annuelle [8] (sauf accord prévoyant une autre périodicité [9]) • Au niveau central et des établissements pour les mesures d'adaptation qui leur sont spécifiques. 	Financement par l'employeur

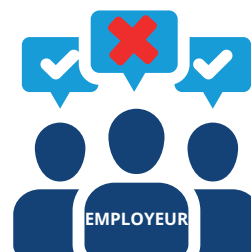
OBJET DE L'EXPERTISE	CADRE DE L'EXPERTISE	FINANCEMENT DE L'EXPERTISE
DROIT D'ALERTE ÉCONOMIQUE [10]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation ponctuelle • Le CSE peut demander des explications à l'employeur lorsqu'il a connaissance de faits de nature à affecter de manière préoccupante la situation de l'entreprise. • L'expert-comptable détermine les documents utiles à l'exercice de sa mission. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
LICENCIEMENTS ÉCONOMIQUES COLLECTIFS [11]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation ponctuelle • L'expert demande à l'employeur toutes les informations qu'il juge nécessaire à la réalisation de sa mission, dans les 10 jours à compter de sa désignation par le CSE. • L'expertise peut porter sur les domaines économique et comptable ainsi que sur la santé, la sécurité ou les effets potentiels du projet sur les conditions de travail. 	Financement par l'employeur
OFFRE PUBLIQUE D'ACQUISITION (OPA)	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation ponctuelle • L'expert-comptable a accès aux documents nécessaires à l'élaboration de son rapport. Il évalue la politique industrielle et financière et les plans stratégiques de l'auteur de l'OPA et leurs répercussions sur l'emploi, les sites d'activité et la localisation des centres de décision. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
OPÉRATION DE CONCENTRATION [12]	<ul style="list-style-type: none"> • Consultation ponctuelle • L'expert a accès aux documents de toutes les sociétés intéressées par l'opération. <p>Il apprécie la pertinence stratégique, économique et financière de l'opération et les éventuelles conséquences organisationnelles et sociales.</p>	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
ACCORD DE PERFORMANCE COLLECTIVE [13]	<ul style="list-style-type: none"> • Appui aux organisations syndicales en vue la négociation • Expert désigné par le CSE pour apporter toute analyse utile pour préparer la négociation. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
PLAN DE SAUVEGARDE DE L'EMPLOI	<ul style="list-style-type: none"> • Appui aux organisations syndicales en vue la négociation • Expert désigné par le CSE (<i>même expert que celui désigné dans le cadre de la consultation sur les licenciements économiques collectifs</i>). 	Financement par l'employeur
RECHERCHE D'UN REPRENEUR	<ul style="list-style-type: none"> • En cas de projet de fermeture, participation du CSE à la recherche d'un éventuel repreneur. • Expert chargé d'examiner le processus de recherche et les offres, de participer à l'élaboration d'offres de reprises. 	Financement par l'employeur
RISQUE GRAVE	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise « qualité du travail et de l'emploi » • Constat d'un risque grave, identifié et actuel, révélé ou non par un ATMP • Expert habilité chargé d'éclairer le CSE (<i>diagnostic précis et clair, propositions d'actions et solutions concrètes</i>). 	Financement par l'employeur

OBJET DE L'EXPERTISE	CADRE DE L'EXPERTISE	FINANCEMENT DE L'EXPERTISE
INTRODUCTION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise « qualité du travail et de l'emploi » • Introduction nouvelles technologies ou aménagement important modifiant les conditions de travail, de santé ou de sécurité • Expert habilité désigné par le CSE. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
EGALITÉ PROFESSIONNELLE [14]	<ul style="list-style-type: none"> • Expertise « qualité du travail et de l'emploi » • Préparation de la négociation dans les entreprises de + 300 salariés • Expert habilité désigné par le CSE. 	Cofinancement employeur (80 %) et CSE (20 %) sauf accord
PARTICIPATION	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation annuelle du rapport relatif à l'accord de participation (<i>éléments de calcul + gestion des sommes en réserve</i>) • Expert désigné dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière. 	Financement par l'employeur [15]
EXPERTISES LIBRES [16]	<ul style="list-style-type: none"> • Tout type d'expertise pour préparer les travaux du CSE 	Financement à 100 % par le CSE

Comment sont adoptées les expertises ?

Le recours à une expertise **doit figurer à l'ordre du jour** de la réunion ordinaire ou extraordinaire du CSE. Les élus auront à se mettre d'accord sur le principe d'une expertise et sur le choix de l'expert. **L'employeur ne participe pas à ce vote.**

La délibération du CSE est considérée comme une résolution et doit donc être adoptée à la majorité des présents [17].







L'employeur peut-il contester une expertise décidée par le CSE ?

S'il ne peut se faire juge lui-même du bien-fondé d'une expertise votée par le CSE, l'employeur garde la possibilité de saisir le juge.

Il a 10 jours pour saisir le tribunal judiciaire.



Selon le motif de la contestation, le point de départ de ce délai est différent, il peut s'agir du lendemain de :

-  La délibération du CSE décidant de recourir à l'expertise
-  La désignation de l'expert par le CSE ;
-  La notification à l'employeur, par l'expert, du cahier des charges [18] indiquant le coût prévisionnel, l'étendue et la durée d'expertise ;
-  La notification à l'employeur, par l'expert, du coût final de l'expertise.

Le juge statue dans un délai de 10 jours à compter de sa saisine et sa décision est uniquement susceptible d'un pourvoi en cassation (*pas d'appel*).

Lorsque le juge est saisi, la mise en œuvre de la décision du CSE ainsi que le délai dans lequel il est consulté sont suspendus.



Exception : Dans le cadre d'une procédure de licenciement économique collectif, la contestation de l'expertise doit être adressée à l'autorité administrative (*DREETS*) [19], avant que ne lui soit transmis la demande de validation/homologation du PSE. La DREETS doit se prononcer dans un délai de 5 jours.

Références et textes



- | | |
|----------------------------|--|
| [1] C. Trav. Art. L2315-87 | [10] C. Trav. Art. L2312-63 |
| [2] C. Trav. Art. L2312-22 | [11] C. Trav. Art. L1233-34 |
| [3] C. Trav. Art. L2312-19 | [12] C. Trav. Art. L2312-41 |
| [4] C. Trav. Art. L2315-88 | [13] C. Trav. Art. L2315-92 |
| [5] C. Trav. Art. L2312-22 | [14] C. Trav. Art. L2315-94 |
| [6] C. Trav. Art. L2312-19 | [15] Cass. Soc. 05/04/2023 n°21-23.427 |
| [7] C. Trav. Art. L2315-91 | [16] C. Trav. Art. L2315-81 |
| [8] C. Trav. Art. L2312-22 | [17] C. Trav. Art. L2315-32 |
| [9] C. Trav. Art. L2312-19 | [18] C. Trav. Art. L2315-81-1 |
| | [19] C. trav. Art. L1233-35-1 |



RETROUVEZ TOUTES LES
NOTES JURIDIQUES ICI



SUPPRESSION DE LA CARTE - CE QUI CHANGE

A partir du 1er avril, la carte verte disparaît. Ce document qui comporte un certificat d'assurance ou "papillon vert", à apposer obligatoirement sur le pare-brise d'un véhicule assuré, ne sera plus obligatoire. **Nous vous expliquons ce changement, point par point.**

Comment justifier l'assurance de votre véhicule ?

L'assurance d'un véhicule sera vérifiable par les autorités sur le **Fichier des Véhicules Assurés (FVA)** qui permet de recenser les immatriculations de véhicules assurés.

Ce fichier consultable depuis 2019 est géré par l'Association pour la Gestion des Informations sur le Risque en Assurance (AGIRA). Dès le 1er avril 2024, la MFA délivrera à la souscription d'un contrat d'assurance automobile un **mémo véhicule assuré**.

Il s'agit d'un document récapitulatif, qui vaudra présomption d'assurance pendant 15 jours (le temps que le FVA soit alimenté).

Comment vérifier l'assurance de mon véhicule ?

Le FVA ou Fichier des Véhicules Assurés, est un fichier alimenté par chaque assureur, permettant de constater si un véhicule est assuré ou non avec les deux informations suivantes :

- l'immatriculation du véhicule,
- le numéro de formule sur votre carte grise.

Vous serez également en mesure de vérifier la prise en compte de votre assurance pour votre véhicule **sur le site : www.fva-assurance.fr ou serveur vocal : 01.83.64.32.22.**

**N'hésitez pas à conserver
le mémo véhicule
assuré dans votre
boîte à gants.**

La suppression est-elle valable dans tous les pays ?

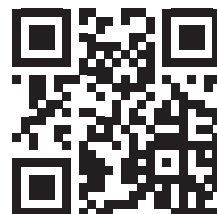
Pour tous les automobilistes qui souhaitent se déplacer hors du territoire français, le Fichier des Véhicules Assurés sera consultable **par tous les autres pays membres de l'Espace Économique Européen** : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède + Monténégro, Royaume-Uni, Serbie, Suisse, principautés d'Andorre et de Monaco et dans les états du Saint-Siège et Saint-Marin.

Que faire en cas de déplacements hors de l'Espace Économique Européen ?

Les sociétaires souhaitant se rendre dans les pays non-signataires de l'accord et que nous couvrons à savoir : **Macédoine du Nord, Tunisie, Turquie et Maroc, devront se rapprocher de leur espace MFA pour demander une attestation (la carte blanche).**

**N'hésitez pas à télécharger vos documents
sur votre espace privé.**

**Pour plus d'infos,
rendez-vous sur
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

MFA Mutuelle
Fraternelle
d'Assurances

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.