

LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

GARE DU NORD : LE RENONCEMENT DES TAXIS

**Comment peut-on accepter
de telles conditions de travail ?**

16 JUIN — 12h00 — GARE DU NORD MOBILISATION GÉNÉRALE DES CHAUFFEURS DE TAXI



NOS REVENDICATIONS

- 

1 **LE REFUS CATÉGORIQUE**
DE LA MISE EN SOUS-SOL
DE LA STATION DE TAXI
DE LA GARE DU NORD.
- 

2 **LA SUPPRESSION**
DU SENS INTERDIT
RUE DE DUNKERQUE
POUR LES TAXIS.
- 

3 LA CRÉATION D'UNE STATION
DE TAXI DEVANT LA GARE DU NORD,
ACCESSIBLE À TOUTES ET À TOUS,
Y COMPRIS AUX PERSONNES
À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR).
- 

4 LA POSSIBILITÉ DE DÉPOSER
NOS CLIENTS AU PLUS PRÈS
DE LA GARE SANS SE FAIRE
VERBALISER COMME C'EST
LE CAS AUJOURD'HUI
(REFUS DU PROJET D'UNE SEULE ZONE
DE DÉPOSE SOUS-DIMENSIONNÉE ET
DIFFICILEMENT ACCESSIBLE DE LA
RUE DE COMPIÈGNE).

**NOTRE MÉTIER
NOS REVENUS
NOTRE PLACE
DÉFENDONS-LES !**



Le **16 juin**, rassemblons-nous
massivement devant la
Gare du Nord pour dénoncer
le projet de passage en souterrain
de la station de taxi.



**LE 16 JUIN,
CHAQUE CHAUFFEUR COMPTE :**

**VOTRE PRÉSENCE
EST INDISPENSABLE !**

**la
cgt
Taxis**



LUT
locataires unis du taxi

Compte rendu de la réunion avec la mairie du 10^e arrondissement, suite à la mobilisation du 16 juin 2026

Rue de Dunkerque

La mairie s'est déclarée disposée à revoir le sujet de l'interdiction faite aux taxis d'emprunter la rue de Dunkerque.

Projet de station en sous-sol

Les organisations syndicales présentes ont réitéré leur opposition totale à la création d'une station taxis en sous-sol.

Nous avons proposé une solution alternative consistant à utiliser le parking Effia uniquement comme zone de dépose. Cette proposition est conditionnée à plusieurs aménagements :

- * Réserver la rue de Compiègne exclusivement aux taxis ;
- * Équiper le parking Effia d'un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation, sur le modèle de ceux utilisés dans les aéroports ;
- * Remplacer l'actuelle porte métallique par une barrière automatique ;
- * Prévoir, pour les VAN PMR, une zone de dépose rue de Dunkerque avec un stationnement limité à 30 minutes.

La mairie a pris note de ces propositions.

Dépose des voyageurs autour de la gare

Les représentants municipaux ont entendu la demande de la profession concernant la création de plusieurs points de dépose autour de la gare.

De plus ils ont pleinement conscience du comportement problématique des VTC qui déposent et chargent n'importe où. Ces derniers sont responsables à 70 % des nuisances aux abords de la gare. Des verbalisations plus sévères vont être mises en place.

Dialogue social et concertation

La mairie a constaté la capacité des organisations syndicales à se fédérer et à mener des actions communes, notamment lors de la mobilisation ayant conduit au blocage de la gare.

Dans ce contexte, elle souhaite poursuivre les échanges avec les représentants de la profession dès la rentrée afin de travailler dans un esprit de concertation et de parvenir à un consensus.

Prise en charge et visibilité des taxis

Les représentants municipaux ont clairement compris le besoin de visibilité exprimé par la profession.

Ils envisagent ainsi la création d'un ou deux points de prise en charge en surface. Ils reconnaissent également la nécessité de disposer d'espaces de dépose plus importants afin de répondre aux besoins des taxis et de leur clientèle.

Conclusion :

- Tous ces points vont être étudiés.
- En attendant, une réunion avec la préfecture sur site est prévue demain.
- La mairie du 10^e reviendra vers nous en septembre pour nous faire de nouvelles propositions.
- Sincères remerciements à tous les taxis venus défendre leur place dans la première gare d'Europe.
- Voilà ce qu'on a obtenu avec 1 % de la profession. Avec 2000 taxis nous aurions paralysés la moitié de Paris.
- Restons en alerte car sans rapport de force, aucun résultat !

NÉCROLOGIE

*Nous avons la douleur de vous annoncer
le décès de*

Mohamed SADAT

Survenu le 25 juin 2026



*Que sa famille veuille bien trouver ici
l'expression de nos sincères condoléances.*

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



Non à la station de taxis en sous-sol à la Gare du Nord !

Chauffeurs, usagers, riverains : mobilisons-nous !

Le projet de déplacement de la station de taxis vers un espace en **sous-sol** menace directement les passagers, les personnes âgées, les PMR, les familles et les professionnels du transport.

■ Rue de Compiègne : un véritable entonnoir

- Un accès principal inaccessible et sous-dimensionné
- Jusqu'à 350 taxis par heure en période de forte affluence
- Circulation impossible aux heures de pointe

■ Inaccessible pour tous

- Escalators en panne, ascenseurs trop étroits
- Impossible pour les PMR, familles, voyageurs chargés

■ Introuvable

- Station invisible depuis les quais
- Les voyageurs perdus, proies faciles pour les chauffeurs clandestins

■ Plus d'attente, plus cher

- Files d'attente allongées, courses plus coûteuses
- Service dégradé pour les voyageurs comme pour les chauffeurs

La CGT Taxis s'y oppose fermement.

Distribuez, interpellez vos élus.

contact@cgt-taxis.fr



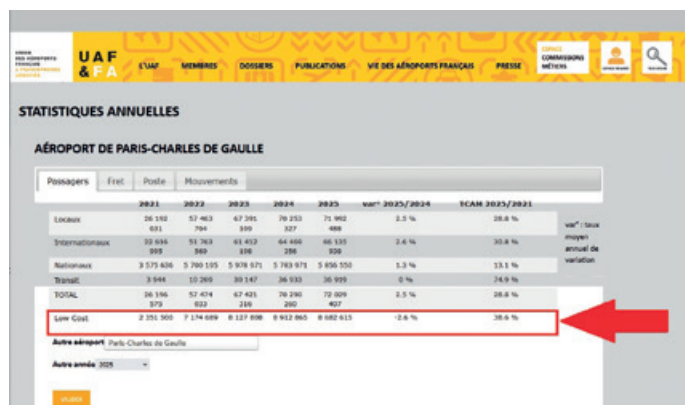
Un équilibre fragile !

Madame la sous-directrice des déplacements et de l'espace public,

Sur la nécessité de construire un nouvel indice économique, il nous semble nécessaire de rappeler un certain nombre d'éléments afin d'éviter de reproduire les erreurs commises malgré les mises en garde répétées de la CGT-Taxis. Il est en effet regrettable de constater que la préoccupation principale se limite depuis 2002 à créer sans cesse de nouvelles autorisations de stationnement (ADS) sans tenir compte de la détresse économique que subit notre profession.



La question du nombre de taxi est en effet un sujet obsessionnel abordé par l'administration alors qu'il ne devrait pas être un sujet au vu du nombre pléthorique de l'offre de transport. La création de nouvelles ADS présente effectivement l'avantage d'être peu coûteux pour l'État, tout en donnant l'impression d'agir pour le secteur. Il semble moins aisé pour vos services d'éradiquer le racolage, de faire appliquer la législation aux VTC qui sont en infraction permanente ou de tirer les conséquences des conditions inhumaines du statut locataire. Ces problèmes pourtant fondamentaux et sans cesse rappeler par notre syndicat CGT-Taxis nécessitent eux un réel investissement des services de l'État et des moyens financiers et humains certainement supérieurs aux budgets engagés actuellement. Si vous souhaitez vraiment améliorer le service apporté aux usagers, tout en tenant compte des conditions de travail des chauffeurs de taxi, alors ces sujets (racolage, VTC, statut du locataire), devraient être une priorité pour vos services, bien avant la question réductrice et dépassée du nombre de taxi qui n'a pas lieu d'être.



Il semble donc nécessaire de rappeler une fois de plus les dangers d'un surnombre de taxis, situations déjà connues et ayant mené tout le secteur à la faillite. La loi du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi a été la réponse judicieuse à cette crise du surnombre et il convient de l'avoir à l'esprit car il semble que cette

règle fondamentale qui assurait un équilibre, certes précaire, passe aujourd'hui au second plan.

Depuis 2002 malheureusement nous avons en effet vu les erreurs du passé se reproduire avec des augmentations disproportionnées du nombre d'ADS (+ 5051 créations d'ADS entre 2002 et 2025, soit + 34 %) qui plus est sans fondement (aucune corrélation avec des indicateurs fiables) mais aussi avec en parallèle la prolifération des VTC qui sont en nombre illimité et sans zone de rattachement occasionnant distorsion de concurrence et engorgement de la circulation voire trouble à l'ordre public. D'ailleurs, leur activité, jusqu'à preuve du contraire, s'apparente ni plus ni moins à de la contrefaçon de taxi s'appropriant par une politique tarifaire agressive une part important de notre clientèle et créant une véritable situation de dumping social au détriment du taxi et des chauffeurs VTC.

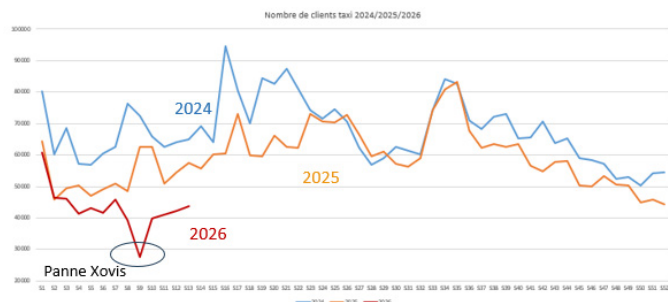
mois	2025		2025		2026		Nombre de taxi moyen mensuel du nombre de taxi pour 2026		variations 2025/2026
	Temps d'attente taxi BAT moyen / passage 2024	Nombre de taxi moyen mensuel du nombre de taxi pour 2024	Temps d'attente taxi BAT moyen / passage 2025	Nombre de taxi moyen mensuel du nombre de taxi pour 2025	Temps d'attente taxi BAT moyen / passage 2026	YTD	YTD		
janvier	01:31	6251	01:54	5190	01:54	01:54	4470	4470	-13,3%
février	01:32	6348	01:46	5364	01:58	01:56	4668	4564	-13,0%
mars	01:19	6673	01:43	5689	01:58	01:56	5266	4796	-7,4%
avril	01:18	7360	01:40	5641					-100,0%
mai	01:21	7826	01:30	6446					
juin	01:10	7663	00:58	6301					
juillet	01:53	6208	01:40	5183					
août	01:54	6594	01:51	5811					
septembre	01:21	7391	01:25	6582					
octobre	01:20	7335	01:39	5838					
novembre	01:30	7000	01:43	5429					
décembre	01:42	5331	01:52	4763					

Mois évolutif non finalisé

Nous devons également souligner que ces augmentations continues du nombre d'ADS depuis 2002 n'ont pas du tout été accompagnées par la même croissance de nos infrastructures mais aussi des moyens mis en place par les services de l'État, bien au contraire. Les stations sont sans cesse détruites, déplacées dans des endroits peu accessibles et peu visibles. Les effectifs des boers ont certes augmenté mais sans commune mesure avec l'explosion du nombre d'acteurs. De même, les moyens de cyber-police réclamés par les organisations syndicales depuis plus de douze ans n'ont toujours pas vu le jour. Alors qu'il vous semble normal de créer par milliers de nouveaux taxis, en revanche, obtenir une augmentation de quelques dizaines de fonctionnaires semble problématique ! Vous avez même supprimé des postes avec la fermeture des Morillons et de Chevilly-Larue (contrôle technique effectué par les services de police) et vous refusez aujourd'hui malgré nos demandes répétées d'assurer un service d'accueil physique aux chauffeurs de taxis parisiens. Il est de plus de notoriété publique que la situation dans les aéroports et les gares démontrent quotidiennement que vos effectifs de police sont en nombre insuffisant pour pouvoir répondre au phénomène omniprésent du racolage.

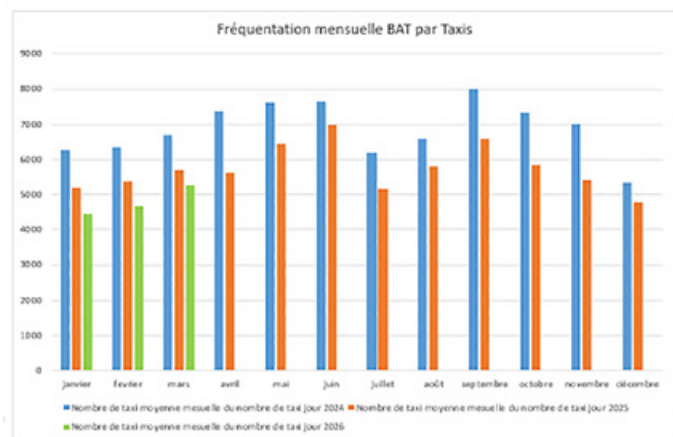
Concernant l'ancien index économique, la CGT-Taxis l'a dénoncé depuis sa création (2002). Les indicateurs pris en comptes étaient trop généralistes, non pertinents et nous ne disposions d'aucune mesure directe de l'activité du taxi. La profession et l'administration ont enfin fini par le reconnaître en 2021 mais au lieu d'entraîner un moratoire sur la création d'ADS, ce qui aurait été la suite logique de ce constat, la préfecture a au contraire décidé arbitrairement la création de centaines de nouvelles ADS au doigt mouillé ! La simple « consultation » de la commission ne constitue pas une démonstration de la nécessité de ces créations. Pour la CGT-Taxis, il a toujours été incompréhensible de voir des acteurs directement intéressés par ces nouvelles ADS participer aux débats et aux « votes » qui déclenchent

ces créations en contradiction avec l'éthique la plus élémentaire. Pourtant ces augmentations continuelles sont des décisions graves et irréversibles mais à aucun moment vous ne mesurez les lourdes conséquences qu'elles impliquent.



De manière générale, il faut également rappeler que l'offre globale des transports en Île de France n'a jamais été prise en compte par la commission. Or, le taxi ne vit pas en vase clos, il n'est qu'un maillon de l'ensemble des moyens de transport existants. Le développement des transports en commun par exemple est négligé. Or, démonstration a été faite que l'exploitation de la ligne 14 reliant directement Paris à Orly a un impact négatif sur l'activité des taxis. Il est sans doute prévisible que l'ouverture de la ligne CDG express aura les mêmes effets. Ces projets connus depuis des décennies n'ont à aucun moment été pris en compte par vos services encore une fois malgré nos nombreux avertissements. L'administration et une partie des organisations représentatives semblent occulter ou feignent d'ignorer ces données et les projets encore à venir (ligne 15, robot-taxi). Ainsi nous ne disposons aujourd'hui d'aucune étude d'impact digne de ce nom provenant des services publics, tant sur le développement des transports publics, que sur celui des VTC, sur le télétravail, sur les mobilités autonomes.

En revanche, un élément essentiel de notre métier n'est pas abordé et ne fait l'objet d'aucun groupe de travail à savoir nos conditions de circulation. La congestion de la métropole parisienne connaît une vitesse de circulation qui ne cesse de se dégrader et cela constitue donc un frein majeur à notre activité. Ce constat est ancien mais pourtant l'administration semble impuissante à changer le cours des choses, au contraire (voir par exemple le cas de la gare du Nord). Cette dégradation de nos conditions de circulations impacte pourtant directement notre métier en entraînant mécaniquement une diminution du nombre de courses taxi réalisé chaque jour. Ce point crucial ne fait pourtant l'objet d'aucune réunion, d'aucun groupe de travail alors qu'encre une fois c'est la clé de voûte de notre activité. Doubler la vitesse moyenne renforcerait l'attractivité des taxis tout en améliorant grandement nos conditions de travail. Il est évidemment plus aisé car peu coûteux pour votre administration de créer des ADS que de régler les problèmes de congestion de la circulation.



Enfin et c'est un autre point fondamental, il est regrettable que l'autorité de tutelle ne prenne pas en considération les conditions de travail des conducteurs de taxis: nombre d'heures, repos, poids des crédits, prix inadaptés des locations, inadéquation de la tarification aggravée par les forfaits, Sans ces indicateurs vous ne pourrez pas

appréhender la réalité de notre secteur. Nous aurions pu également évoquer l'absurdité du système d'examen. Le nombre de session d'examen n'est en effet pas défini par les besoins du secteur mais par le nombre de candidat à l'examen, peu important les besoins réels de la profession ! L'administration devrait évidemment fixer les examens en fonction du nombre de chauffeur à former. Dans le taxi, c'est l'inverse: tant qu'il y a des candidats, il y a des examens. Les loueurs et les écoles sont les seuls gagnants de cette politique au détriment des finances publiques.

La Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis vous demande le respect du numerus clausus, pilier de l'équilibre économique de notre profession. Pour nous les chantiers prioritaires sont: l'abrogation de la location, le contrôle des VTC et des plateformes, l'amélioration des conditions de circulation, la suppression des forfaits, la récupération des licences non exploitées ou exploitées illégalement (dont les ADS JO offertes aux loueurs) pour les distribuer aux conducteurs inscrits sur la liste d'attente, le conventionnement pour tous avec respect des tarifs réglementaires fixés par le ministère des Finances sans aucune remise.

DÉFAILLANCES ET SAUVEGARDES D'ENTREPRISES EN FRANCE

BIAN 2025

PANORAMA GÉNÉRAL

Près de 70 000 entreprises sont tombées en défaillance en 2025, dont plus de 19 000 sur le 4e trimestre

Un nouveau triste record et des tensions encore très fortes sur les PME et ETI, mais une accalmie semble enfin se dessiner pour 2026

Les signaux positifs et « les bonnes surprises » de ce 4e trimestre

- Recul des liquidations judiciaires directes ;
- Baisse des défauts des structures de 3 à 99 salariés ;
- Les entreprises de 3 à 99 ans résistent (+0,1 %) ;
- La construction (-8 %) et le transport routier (-10 %) solides, le commerce de détail d'habillement souffre (-1 %) ;
- Les régions Normandie, Hauts de France, Grand-Est, PACA et AURA basculent dans le vert ;
- Le nombre d'emplois menacés se stabilise en fin d'année.

Sur le front des difficultés à l'issue de ce 4e trimestre

- Record historique des procédures pour un T4 ;
- Une sinistralité en hausse chez les plus petites entreprises et les plus grandes ;
- Les entreprises de plus de 15 ans toujours vulnérables ;
- Les défauts augmentent encore rapidement pour la mécanique industrielle (+60 %), les BtoB (+33 %), la viticulture (+18 %), la commerce automobile (+14 %) ou la restauration (+8 %) ;
- Corse, Pays-de-la-Loire et les territoires ultramarins sont fortement dans le rouge.

L'année 2025 se conclut sur des seuls de défaillances encore record. Avec 19 024 procédures ouvertes sur le dernier trimestre, le pic des 70 000 défaillances - sauvegardes, redressements et liquidations judiciaires - est quasi atteint. Si la hausse des faillites se poursuit, son rythme ralentit : + 1,7 % au 4ème trimestre contre + 10 % en 2024 et + 38 % en 2023 sur la même période.

Les tensions restent cependant très fortes pour les organisations d'au moins 100 salariés. Le nombre d'ouvertures est au plus haut (236 sur l'année) et continue d'accroître très fortement (+ 18,6 %). Parmi ces « grandes » défaillances, l'industrie manufacturière et le secteur social sont surreprésentés, concentrant respectivement 21 % et 12 % des ouvertures. Un contexte qui pèse lourdement sur l'emploi. 267 000 salariés et dirigeants voient leur emploi menacé au terme de 2025, soit 11 000 de plus qu'il y a un an. Toutefois plusieurs signaux positifs émergent et laissent entrevoir - sans naïveté - une accalmie pour 2026.

DATA
altares

Paris le 20 janvier 2026

Thierry Million, directeur des études de la société Altares :

Nous attendons également de votre part des engagements de l'administration sur le respect et le développement des structures du taxi en cohérence avec la hausse de 34 % du nombre de taxi que vous nous avez imposé: stations, voies réservées, accès réservés, fin de la verbalisation abusive, Ces chantiers sont indispensables pour assainir le secteur, pour mesurer l'état de santé du taxi en combinant l'amélioration des conditions de travail des conducteurs tout en améliorant la satisfaction de nos usagers.

La santé économique du taxi repose sur un équilibre fragile, ne l'envisager que sous l'angle réducteur et simpliste du nombre d'ADS ne résoudra donc en rien les problèmes structurels du taxi. Au contraire, le passé et l'actualité récente nous démontrent qu'un surnombre de l'offre de transport entraîne inévitablement la paupérisation de l'ensemble des acteurs du transport. Même les chauffeurs VTC l'ont compris, eux qui réclament avant tout un numerus clausus !

Veuillez agréer, Madame la sous-directrice des déplacements et de l'espace public, nos salutations distinguées,

Pour la CSCC CGT-Taxis,
Un secrétaire: M. ABID

CR échange Ville de Paris-DVD / Taxis - projet T8 - Porte d'Aubervilliers - 19/06/26

Ce vendredi 19 juin, nous avons participé à une réunion avec le service de la voirie de la mairie de Paris

👉 **Des travaux d'aménagement vont avoir lieu au niveau de la porte d'Aubervilliers pour installer une nouvelle station de tramway de la ligne 8**

👉 **Toute la zone va être réaménagée**

👉 **Nous avons obtenu le transfert de la station de taxis après le périphérique. Dans le sens banlieue Paris. Ce qui permettra aux taxis de partir dans toutes les directions sans encombre.**

👉 **En espérant que la mairie de Paris tiennent ses engagements pris ce matin.**

👉 **Nous avons demandé la transmission de ces engagements par écrit sous forme de compte rendu**

CR échange Ville de Paris-DVD / Taxis - projet T8 Porte d'Aubervilliers - 19/06/26

Bonjour,

Voici ci-dessous un Compte rendu de l'échange de ce jour, le 19 juin 2026.

Contexte

Dans le cadre de l'opération du prolongement de la ligne de tramway T8 depuis son terminus actuel Saint-Denis Porte de Paris jusqu'au futur terminus Rosa Park, les espaces publics longeant le futur tracé seront réaménagés, pour une livraison et mise en service visée en 2031.

La fréquentation actuelle de la ligne T8 Epinay-Orgermont / Ville-taneuse Université <- > Saint-Denis Porte de Paris est estimée à 60 000 voyageurs/jours. À la livraison du prolongement, la fréquentation attendue sur la ligne est estimée à plus de 170 000 voyageurs/jours, dont plus de 100 000 sur l'extension de la ligne. 10 nouvelles stations seront créées, dont 2 sur le périmètre parisien, une station sur l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et le terminus sur le Bd Macdonald.

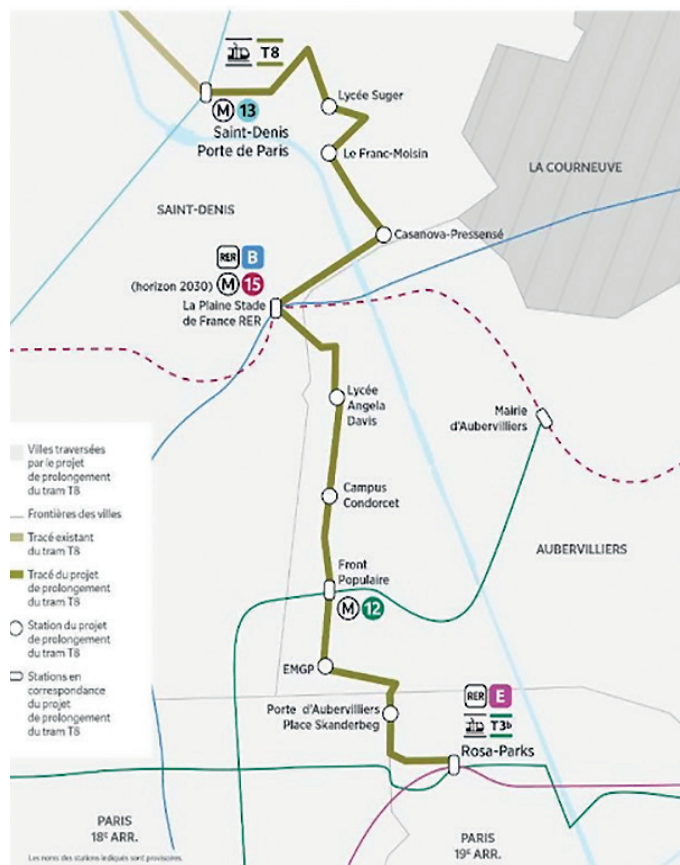
La ville de Paris est en charge de piloter le projet de réaménagement des espaces publics sur le territoire parisien, la partie Seine Saint Denis et l'aménagement de la plateforme et des quais tramway sont pilotés par Île de France Mobilités.

Le projet d'aménagement des espaces publics se situe notamment sur :

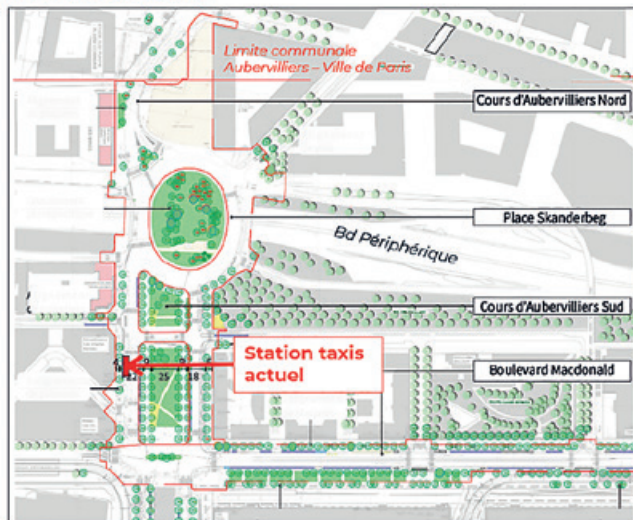
- La Porte d'Aubervilliers
- L'avenue de la Porte d'Aubervilliers
- Le Bd Macdonald

Le réaménagement vise à intégrer la plateforme tramway, tout en maintenant et améliorant le confort pour les piétons et les cyclistes et à renforcer les espaces verts et le nombre d'arbre. Le jardin Anaïs Nin sera redéfini et prolongé jusqu'à l'avenue des magasins généraux. Les voies de circulation seront définies de la manière suivante :

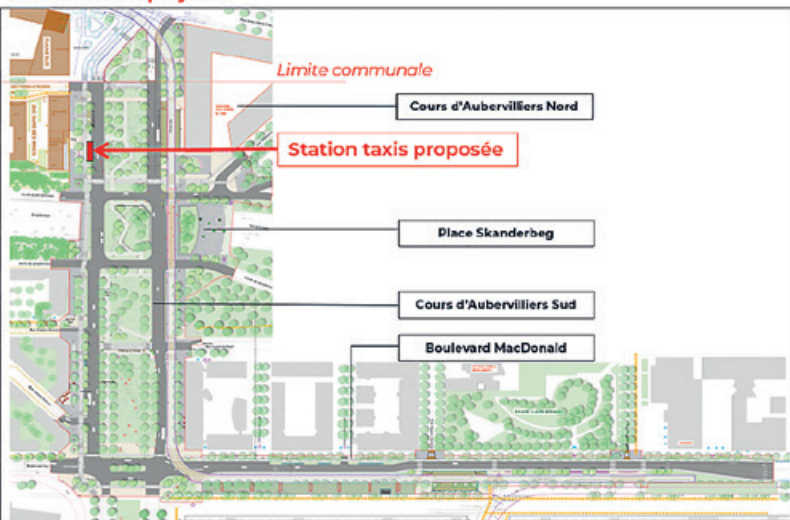
Une voie dédiée aux bus



Plan situation actuel



Plan situation projetée



Deux voies de circulation générale (sauf tronçon Sud-Est du Cours d'Aubervilliers - 1 voie de circulation générale)
Le stationnement payant sera fortement réduit. Les places PMR, livraison et taxis seront reconstitués.

Proposition de déplacer la station taxis :

Le projet étant actuellement en phase étude avant-projet, il est proposé de repositionner les 22 ml de stationnement taxis (4 places) au Nord de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, face à la future station Gare des Mines. L'emplacement actuel de la station taxis est situé au sud de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, à proximité du croisement avec la rue Charles Hermites.

Le réaménagement des espaces publics parisiens est une opportunité pour requestionner et repositionner les stationnements selon les usages projetés et l'accès aux emplacements dédiés. La proposition de déplacement de la station taxis est ainsi motivée par :

L'ouverture prochaine du pôle événementiel et résidentiel projeté de la partie parisienne de la ZAC Gare des Mines, à horizon 2030.

La desserte de la station taxis avec l'accès direct au boulevard périphérique, et l'accès vers Paris et vers Aubervilliers.

Les représentants de la profession ont partagé leurs inquiétudes sur la clientèle habituée à la station existante et ont informé sur l'histoire des stations taxis placées aux portes de Paris, à proximité du boulevard périphérique côté Paris. L'emplacement proposé répond

néanmoins mieux au besoin d'accès aux axes principaux de circulation, notamment du boulevard périphérique. Le site du projet est particulièrement touché par la vacance commerciale. La future programmation de la ZAC Gare des Mines, face à l'îlot Channel proposera de nouveaux usages commerciaux et résidentiels.

À l'issue de l'échange du jour, **un avis favorable a été émis par l'ensemble des représentants de la profession de taxis.**

Des sujets d'attention devront être pris en compte et mèneront à de futurs échanges, notamment sur :

- La dimension de la station, qui sera affinée dans la poursuite des études (étudier une largeur minimum de 2 m et allonger la station pour améliorer
- le confort de stationnement et de manœuvre des chauffeurs)
- L'intégration d'une station provisoire pérenne durant la phase travaux (~2028-2030) en dehors du périmètre de l'opération.

Il est convenu de programmer une prochaine rencontre sur site pour continuer d'échanger sur le projet - des dates seront proposées ultérieurement.

N'hésitez pas à compléter ce Compte rendu si besoin.

Bien à vous,

Justine Le



Cheffe de Projet Tramway T8 - Direction de la Voirie et des Déplacements - Service Aménagement et Grands Projets
01 71 28 61 33 - 06 43 31 06 72

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



MFA TAXI

UNE ASSURANCE QUI RÉPOND AUX EXIGENCES DE VOTRE MÉTIER

Des garanties spécifiques pour
une protection complète de votre
activité professionnelle et une
assistance 0km incluse.

**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

L'ORGANISATION DES DÉPARTS EN CONGÉS PAYÉS

Public visé

Aux syndicats et bases syndicales

Contexte



2,5 jours par mois soit 5 semaines par an et par salarié. Une fois les congés payés acquis, reste à les poser. Pour organiser les départs en congés, le Code du travail fixe un cadre qui peut également être négocié.

Quelle est la période de référence pour l'acquisition des congés payés ?

Le salarié acquiert 2,5 jours ouvrables de CP par mois de travail effectif [1] (soit 30 jours ouvrables par an) dans une période de référence qui court du 1er juin de l'année N au 31 mai de l'année N+1.

Exemple : pour l'acquisition des CP 2025-2026, la période s'étend du 1er juin 2025 au 31 mai 2026. Un accord de branche, d'entreprise ou d'établissement peut fixer le début de la période de référence à une autre date que le 1er juin [2].

Quelle est la période de prise des jours de congés acquis ?

La période de prise des congés payés est fixée par accord d'entreprise, d'établissement ou de branche [3]. Cette période doit obligatoirement :



Comprendre l'intervalle 1er mai – 31 octobre [4] ;



Prévoir l'attribution de 12 jours de CP continus entre deux repos hebdomadaires [5].

A défaut d'un tel accord :



Comprendre l'intervalle 1er mai – 31 octobre [4] ;



Prévoir l'attribution de 12 jours de CP continus entre deux repos hebdomadaires [5].

L'employeur doit informer les salariés de la période de prise des CP au moins deux mois avant son ouverture (Ex : si la période débute le 1er mai, les salariés doivent en être informés, au plus tard, le 28 ou 29 février).

Quels sont les critères à respecter pour fixer l'ordre des départs en congés ?

L'ordre des départs en congés est fixé par l'employeur qui tient compte de plusieurs critères qui peuvent être établis par accord d'entreprise, d'établissement ou de branche [7].

Un seul critère doit être obligatoirement respecté (*ordre public*) : les conjoints ou partenaires pacsés travaillant dans la même entreprise ont droit à un congé simultané [8].

À défaut d'accord, le Code du travail fixe une liste de critères (*sans hiérarchie entre eux*) dont l'employeur devra tenir compte [9] :

- La situation de famille notamment les possibilités de congés du conjoint et la présence dans le foyer d'un enfant ou adulte handicapé ou d'une personne âgée en perte d'autonomie ;
- L'ancienneté du salarié ;
- Le fait d'avoir plusieurs employeurs (*Ex : salarié cumulant plusieurs temps partiels*).

L'employeur doit informer chaque salarié, par tout moyen, au plus tard un mois avant la date fixée pour son départ en congés [10].

Les dates de congés peuvent-elles être modifiées ?

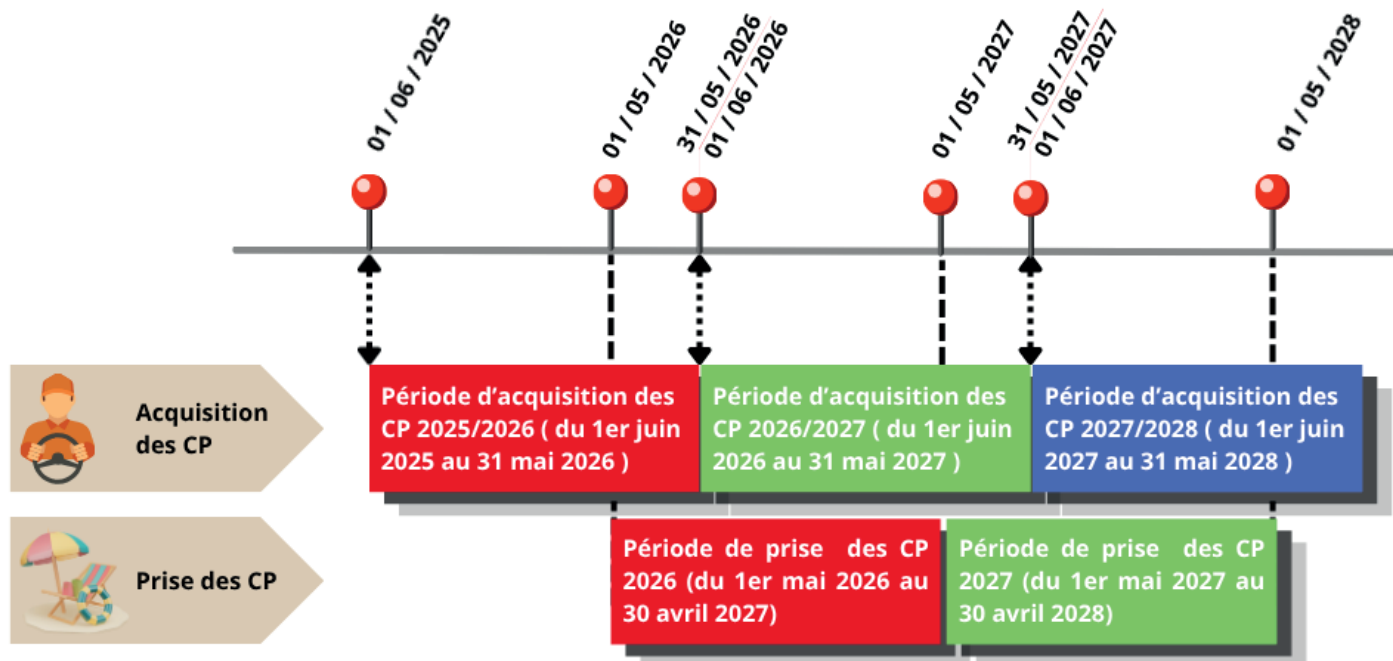
À défaut d'accord d'entreprise, d'établissement ou de branche fixant le délai de modifications des CP, l'ordre et les dates de départ ne peuvent être modifiés à moins d'un mois avant la date de départ prévue sauf circonstances exceptionnelles [11].

Le Code ne définit pas les circonstances exceptionnelles. Si le juge est saisi il doit vérifier que ces circonstances existent bien en vérifiant notamment l'imprévisibilité, l'importance et la contrainte au regard de la bonne marche de l'entreprise.

Exemples de circonstances exceptionnelles reconnues : remplacement d'un salarié décédé [12], société avec de graves difficultés financières devant établir un plan d'apurement des dettes dans un délai contraint par le tribunal de commerce [13].

À noter : Ce délai de prévenance s'applique également à la 5^e semaine de CP et aux congés conventionnels [14].

Acquisition et prise de CP en frise



Références et textes

- [1] C. Trav. Art. L3141-3
- [2] C. Trav. Art. L3141-10
- [3] C. Trav. Art. L3141-22
- [4] C. Trav. Art. L3141-13
- [5] C. Trav. Art. L3141-19
- [6] C. Trav. Art. L3141-23
- [7] C. Trav. Art. L3141-15
- [8] C. Trav. Art. L3141-14
- [9] C. Trav. Art. L3141-16
- [10] C. Trav. Art. D3141-6
- [11] C. Trav. Art. L3141-16
- [12] Cass. Soc 15/05/2008, n°06-44.354
- [13] CE 11/02/1991, n°68058
- [14] Cass. Soc. 02/03/2022, n°20-22.261



RETRouver toutes les
NOTES JURIDIQUES ICI



Note économique

Le coût de l'épargne salariale

Depuis le tournant de la rigueur de 1983, le partage de la valeur s'établit sur un **déséquilibre profond en défaveur des travailleurs**. Si cette question du **partage de la valeur** a fortement été invisibilisée pendant de nombreuses années, la question a ressurgi sporadiquement ces dernières années notamment lors de la crise financière et surtout depuis la reprise économique à la suite de la crise sanitaire. Les différents chocs économiques, liés à des désajustements de marché qui ont conduit à des ruptures, sont à l'origine du retour à des niveaux d'inflation inédits que les principales zones économiques mondiales n'avaient pas connu depuis plusieurs décennies. Ces pressions inflationnistes sont venues fortement éroder le salaire réel des salariés. Parallèlement, l'économie française a vu **les taux de marge des entreprises s'envoler** (greedflation). C'est dans ce contexte de recrudescence des inégalités et de dégradation des niveaux de vie d'une grande partie de la population que le gouvernement s'est saisi de ce moment pour mettre en œuvre la loi partage de la valeur en novembre 2023 issue de l'accord national interprofessionnel de février 2023 relatif au partage de la valeur au sein de l'entreprise.

Cette loi possède deux objectifs centraux :

- » Faciliter la généralisation des dispositifs de partage de la valeur
- » Simplifier la mise en place des dispositifs de partage de la valeur

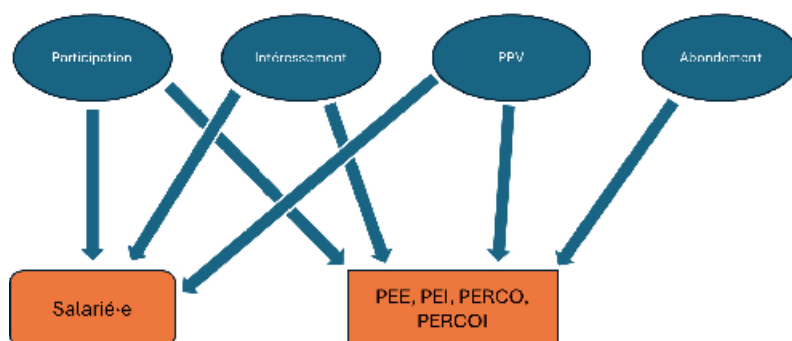
L'un des principaux enjeux de cette loi sera donc d'étendre les dispositifs d'épargne salariale dans les PME et TPE et renforcer cette pratique dans les grandes entreprises.

L'épargne salariale ; de quoi parle-t-on ?

Il convient en premier lieu de distinguer les **dispositifs d'épargne salariale** et les **supports d'épargne salariale**. Les supports de l'épargne salariale représentent les différents placements financiers mis en place par les entreprises tels que les plans d'épargne entreprises (PEE, PEL) ou des plans d'épargne pour retraite afin de financer un complément de retraite par capitalisation (PERCO, PERCOI etc.). Ces supports d'épargne salariale sont alimentés par les différents dispositifs d'épargne salariale. Les différents dispositifs peuvent être perçus directement par le salarié ou bien être placés sur les différents support d'épargne salariale.

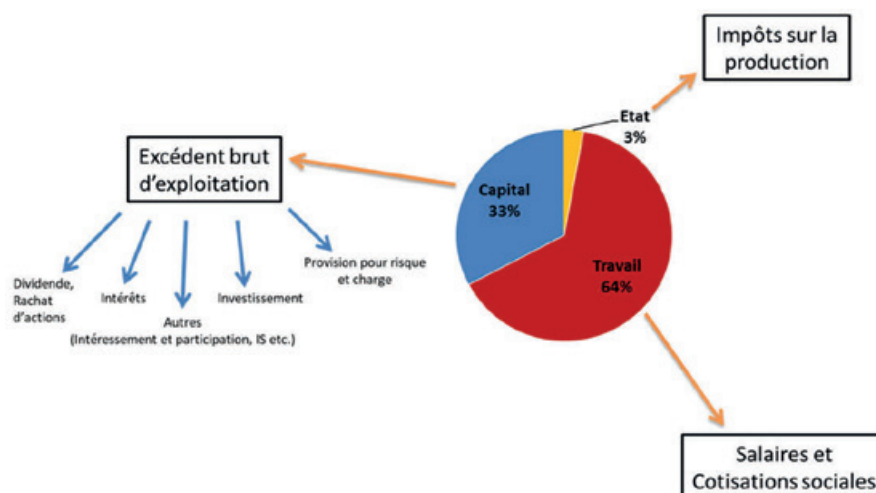
Ces différents dispositifs d'épargne salariale sont les suivants :

- » Participation
- » Intéressement
- » Abondement
- » Prime de partage de la valeur ajoutée (PPV)



Partage de la valeur ou partage des profits

Les dispositifs d'épargne salariale sont donc perçus dans la loi partage de la valeur comme les éléments uniques pour résorber les déséquilibres du partage de la valeur. Pourtant si les dispositifs d'épargne salariale sont bien des transferts monétaires à destination des salariés, **ils ne constituent pas des éléments du partage de la valeur**. Le partage de valeur, c'est le partage des richesses créées entre les **3 types acteurs** qui contribuent à la production ; **les travailleurs**, les **capitalistes** et **l'Etat**.



Les dispositifs d'épargne salariale ne sont pas des instruments du partage de la valeur mais s'apparentent à **une redistribution de coût du capital** dans un contexte de **partage du profit**. C'est une redistribution dont l'aspect discrétionnaire de la direction est non négligeable pour l'octroi ou non d'un certain nombre de dispositifs (tout particulièrement abondement et PPV). C'est une différence notable de **ne pas qualifier les dispositifs d'épargne salariale comme du partage de la valeur**. D'abord parce que **le salaire est le résultat d'une création de richesses** lié à une qualification qui est de ce fait **immuable**. A l'inverse, les dispositifs d'épargne salariale sont dépendants de critères de performance de l'entreprise et possèdent par conséquent un **caractère aléatoire en grande partie féodé à la volonté patronale**. Ces versements, comme ils ne se constituent pas sous une forme salariale, ne sont donc pas soumis aux mêmes exigences pour financer la protection sociale car ils ne sont **pas assujettis à des cotisations sociales**.

L'épargne salariale ; quel effet sur la rémunération ?

Dans la littérature économique, peu d'études se sont intéressées à l'impact de la prolifération des dispositifs d'épargne salariale sur la rémunération des travailleurs. Sur le cas français, deux études seulement ont analysé cette problématique. La première étude, publiée en 2013 par le centre d'étude et de l'emploi (CEE, aujourd'hui CEET), analyse l'effet de l'introduction d'un accord d'intéressement et participation sur les salaires de base et les rémunérations totales des salariés entre 1997 et 2007. La seconde étude provient du conseil d'analyse économique (CAE) qui propose une évaluation économique de l'impact des dispositifs d'épargne salariale entre 2006 et 2021. Nous avons donc deux études qui parcourent 24 années de pratiques de l'épargne salariale dans les entreprises françaises. Ces deux études parviennent au même résultat ; **un effet substitution important des salaires vers les dispositifs d'épargnes salariales**.

Qu'est-ce que cela signifie ? En quoi consiste un effet substitution ?

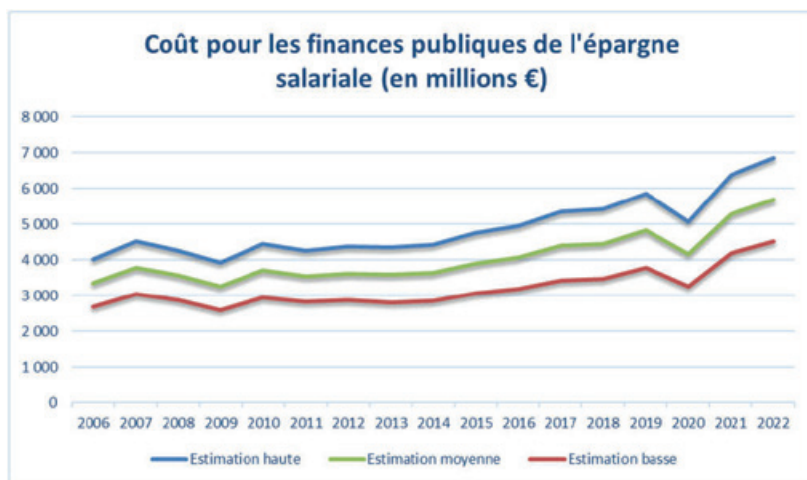
Un effet substitution implique que les salariés perdent en salaire ce qu'ils ont gagné en épargne salariale. En d'autres termes c'est un effet de vases communicants qui entraîne une non-augmentation de la rémunération totale et donc du niveau de vie des salariés.

Cet effet de substitution des dispositifs d'épargne salariales possède deux conséquences :

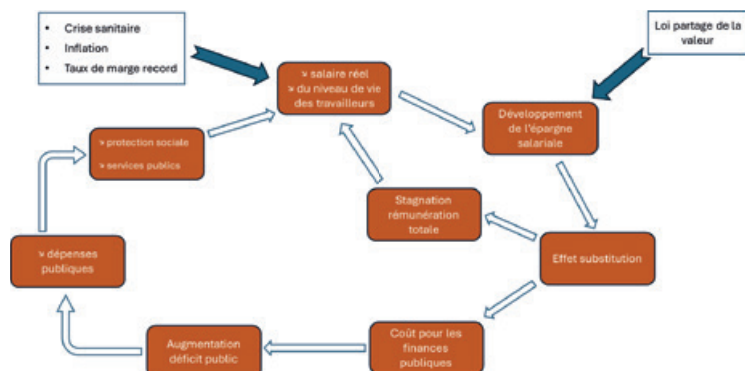
- » **Pas d'augmentation de revenu** et donc d'augmentation du niveau de vie pour les salariés. Le dispositif donne l'illusion d'une augmentation de revenu. **En vérité, les salariés perdent en salaire ce qu'ils gagnent en partage des profits.**
- » Un **coût substantiel** pour les finances publiques.

Ce coût pour les finances publiques réside dans **la moindre rentrée fiscale pour l'Etat** car l'assiette assujetti à l'IS est retranchée des dispositifs d'épargne salariale mais aussi (et surtout) car ce sont des **cotisations sociales en moins** puisque l'effet substitution implique que le montant de l'épargne salariale aurait dû être versé sous forme de salaire.

L'étude du CAE estime que le coût pour les finances publiques serait de l'ordre de **21 à 38 centimes pour chaque euro versé sous forme d'épargne salariale**. En 2022, selon la Dares, plus de 24,5 milliards d'€ ont été versés sous forme de participation intéressement et abondement. Cela représente donc **un coût total pour les finances publiques** de l'ordre de **4,5 milliards d'€ à près de 7 milliards d'€**. Depuis 2006 c'est près de **70 milliards d'€**, selon une estimation moyenne, de **perte pour les finances publiques**.



Par voie de conséquence ce coût pour les finances publiques ; **le travailleur le finance de manière indirecte par son revenu net**. C'est au citoyen qu'incombe la charge de **résorber le creusement du déficit public** à travers les réductions de dépenses publiques soi-disant nécessaires pour rétablir l'équilibre budgétaire « vital ». Pour ainsi dire, lorsque le travailleur perçoit un revenu via un dispositif d'épargne salariale, ce versement contribue à dégrader les comptes publics. **La mise en déficit des comptes publics se traduit** par des économies budgétaires à travers des baisses de dépenses publiques tels qu'un **moindre remboursement des soins**, une **baisse des aides aux logements**, **baisse de la prise en charge des coûts de formation** par la puissance publique etc. que le salarié doit **compenser individuellement par son revenu** qui n'a pas augmenté (effet substitution salaire).



En plus d'être un outil dangereux, à terme, pour la cohésion de classe face au patronat, la prolifération des dispositifs d'épargne donne une **illusion d'augmentation de revenu**. Mais elle se caractérise aussi par **une baisse du niveau de vie réelle**, car les travailleurs doivent compenser, sur leurs deniers personnels, les moindres rentrées fiscales et socio-fiscales en supportant une baisse des services publics (santé, transports, éducation etc), des aides sociales, des dispositions de la protection sociale etc. C'est pourquoi il est **important de rappeler que seules les augmentations de salaires permettent d'améliorer les conditions de vie** et que **l'échelle mobile des salaires est un outil incontournable** pour **rééquilibrer le partage de la valeur**.



EXPERTISE ET RÉPARATION EN CAS DE SINISTRE



Présente dans 19 villes du territoire métropolitain, la MFA a le plaisir de vous accueillir dans ses espaces d'accueil, des agences conçues pour une relation plus humaine, basée sur la solidarité, la proximité et la confiance. Elles sont chargées de traiter l'ensemble des demandes quels que soient les moyens de communication que vous utilisez.

L'expertise immédiate en région parisienne

Si votre véhicule est roulant, vous avez la possibilité de présenter votre voiture à un expert présent dans les sites d'expertise de la MFA, **en région parisienne** : au 6 bis rue Fournier 92110 Clichy ; au 82-84, Av. du Général de Gaulle 94700 Maisons-Alfort et au 31-37 bd du Maréchal Foch 95210 Saint-Gratien.

- Votre véhicule n'est pas immobilisé du fait du passage de l'expert
- Vous êtes indemnisé plus rapidement
- Vous êtes en relation directe avec l'expert
- Sur place, on vous délivre au plus vite la prise en charge des réparations (selon vos droits à indemnisation) valable dans les garages partenaires de la MFA

La réparation :

Retrouvez également nos **garages partenaires**.

Dès à présent, vous avez accès à 2200 réparateurs partenaires présents dans toute la France. Il y en a donc forcément un près de chez vous.

**2200 garages
partenaires sont à votre
disposition partout en
France.**

Pourquoi faire réparer votre véhicule dans un garage partenaire ?

- Pas d'avance de fonds
- Des services complémentaires (véhicule de remplacement pour vos déplacements privés, nettoyage du véhicule à la fin des réparations, garantie des travaux effectués...)
- La certitude en cas de bris de glace, d'avoir accès, tout près de chez vous, aux meilleurs spécialistes de la réparation et du remplacement : Mondial Pare-Brise, A + Glass, Glass Auto Service, Carglass.

**N'omettez pas de faire
votre déclaration de
sinistre(s) dans un délai
de 5 JOURS.**

Pour plus d'informations sur les espaces d'accueil de la MFA, leurs adresses, leurs horaires et sur ses garages partenaires en France, **rendez-vous sur notre site mfa.fr ou flashez ce QR Code à l'aide de la caméra arrière de votre smartphone.**

