



LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

FACTURATION ÉLECTRONIQUE

**UN NOUVEAU CADEAU
DE MACRON
AUX PLATEFORMES
PRIVÉES**



**ENCORE UN RECU
DU SERVICE PUBLIC !**

LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) **Gare du Nord**

06/08/2026

Mesdames, Messieurs les représentants des organisations professionnelles de taxis,

À compter du 07/08/2026, l'accès à la dépose « taxis » au 2^e sous-sol s'effectuera par un système de reconnaissance des plaques d'immatriculation (système LAPI) mis en place par la société EFFIA.

À compter du lundi 10/08, l'accès via le code ne sera plus possible.

Les véhicules autorisés à accéder à cette zone sont uniquement des véhicules taxis dont l'immatriculation est rattachée à une ADS recensée par le bureau des taxis et des transports publics de la préfecture de Police.

Il convient de préciser que seul le numéro d'immatriculation est partagé avec EFFIA à l'exclusion de toute autre information (identité, adresse, etc.).

Les chauffeurs souhaitant exercer un droit d'opposition relatif à la transmission de leur numéro d'immatricula-

tion à la société EFFIA pourront le faire en adressant leur demande à l'adresse électronique: donnees-personnelles-prefecturedepolice@interieur.gouv.fr en joignant une preuve d'identité.

La mise à jour de la base de données relative aux immatriculations des véhicules taxis sera effectuée de manière hebdomadaire par le BTTP en lien avec EFFIA.

Si un chauffeur s'oppose à la transmission de son numéro d'immatriculation, l'accès à la zone de dépose en sous-sol ne sera pas possible.

Pour rappel, les taxis disposent d'une gratuité de 30 minutes pour effectuer la dépose des clients en sous-sol. Passé ce délai, un montant sera systématiquement facturé aux chauffeurs selon les conditions générales tarifaires appliquées par EFFIA.

Je vous remercie de diffuser largement cette information auprès de vos adhérents, locataires ou sociétaires.

Cordialement

Le Bureau des taxis et des transports publics

LE SYNDICAT CGT-TAXIS A LA TRISTESSE DE VOUS FAIRE-PART DU DÉCÈS DE NOTRE CAMARADE

Bernard NGUON

FIDÈLE MILITANT DE LA CGT-TAXIS

Bernard s'est toujours investi, avec conviction et dévouement, pour défendre les droits et les intérêts des chauffeurs de taxi.

Son engagement, sa loyauté et sa fraternité resteront dans nos mémoires.

Le syndicat transmet ses plus sincères condoléances à sa famille, ses proches et à tous ceux qui ont eu la chance de le connaître.



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



FACTURATION ÉLECTRONIQUE: LE SAUT VERS L'INCONNU



Facturation électronique, la France a fait le choix du tout privé sans souveraineté aucune sur les données.

Pour respecter la directive européenne sur la facturation électronique, la France a décidé de déployer le dispositif en deux vagues :

- ✓ Au 1^{er} septembre 2026 toutes les entreprises doivent pouvoir recevoir des factures électroniques, les grandes entreprises et les entreprises de taille intermédiaire doivent aussi en émettre.
- ✓ Au 1^{er} septembre 2027, les petites et moyennes entreprises et les micro entreprises doivent elles aussi en émettre.

Le seul pays européen qui avait une expérience en la matière est l'Italie qui l'a mis en place depuis 2014 pour le public et 2019 pour le privé.

Le gouvernement aurait pu s'en inspirer : l'Italie dispose d'une plateforme publique unique gérée par l'Agenzia delle Entrate (l'administration fiscale) qui fonctionne donc depuis 7 ans pour tous.

Disposant d'une administration fiscale centralisée et dotée d'agents aux compétences reconnues, à savoir la DGFIP, la France aurait pu choisir la même voie. Que nenni, elle a préféré confier intégralement la gestion des plateformes de facturation électroniques au privé.

À ce jour, 147 plateformes sont agréées, dont 29 % qui n'ont pas leur siège social en France (43), certaines étant même hors Union Européenne, et même dans des paradis fiscaux (chypre, etc).

La France a suivi l'exemple de la Belgique qui a choisi de passer par ce modèle. Le démarrage de la facturation électronique en Belgique – au 1^{er} janvier 2026 – a été poussif et inefficace.

Ce choix pose la question de la fragilité de la sécurisation des données au regard des récents piratages.

Les récents vols de données à la DGFIP ont été commis, au moins pour partie, en raison de l'existence de multiples accès externes accordés à des personnes ne faisant pas partie de la DGFIP.

Le choix d'un modèle tout privé sans aucune maîtrise des données collectées par une plateforme publique sécurisée laisse craindre un risque fort pour les données déposées par les entreprises. Cette crainte est accrue par le nombre non négligeable de plateformes qui ne sont pas domiciliées en France.

Pourtant le choix de l'Italie a été suivi par nombre de pays européens : Croatie, Pologne, Roumanie par exemple.

La CGT Finances Publiques regrette que par choix idéologique, le gouvernement ait décidé une externalisation de plus.

Les attaques dont a été victime la DGFIP démontrent bien que ces choix d'externalisation couplés à une réduction des moyens matériels et humains et une gouvernance idéologique et bornée conduisent à une grande fragilité des systèmes d'information.

Le discours sur la souveraineté numérique du gouvernement ne résiste pas à la réalité y compris lorsqu'il s'agit des données de millions d'entreprises françaises qui pourraient être soumises à des vols ou des collectes à des fins d'espionnage industriel ou commercial.

LA CGT FINANCES PUBLIQUES REVENDIQUE :

EN URGENCE,

- ☞ Une pause dans la mise en place de la facturation électronique afin de vérifier que le processus est bien maîtrisé et contrôlé ;
- ☞ L'exclusion des plateformes non domiciliées en France ;

POUR,

- ☞ Construire une plateforme unique contrôlée par des services internes à la DGFIP, en nombre suffisant et avec les moyens nécessaires.

Aide de l'État pour les véhicules électriques

L'Etat met en place un dispositif pour l'achat ou la location d'un véhicule électrique en tenant compte des spécificités de cette activité, notamment l'encadrement des tarifs.

QUEL EST LE MONTANT DE L'AIDE ?

L'aide financière est d'environ 3 500 euros et peut atteindre 5 500 euros, si le véhicule et sa batterie sont fabriqués en Europe.

QUELLES DOIVENT ÊTRE LES CARACTÉRISTIQUES DU VÉHICULE ?

Pour être éligible à l'aide, le véhicule électrique doit :

- atteindre un seuil minimal en matière de score environnemental (liste des véhicules sur <https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>)
- être d'une masse inférieure à 2 400 Kg,
- afficher un prix d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros hors options.

QUELS SONT LES JUSTIFICATIFS À FOURNIR ?

Le demandeur doit justifier de son activité de taxi en fournissant :

- une copie de son autorisation de stationnement,
- la facture de mise en place du taximètre par un organisme agréé avec le numéro d'immatriculation du véhicule acheté ou loué,
- la copie du certificat provisoire ou définitif d'immatriculation du véhicule acheté ou loué comportant la mention « taxi ».

QUAND SERA DÉPLOYÉE CETTE AIDE ?

Ce dispositif est accessible pendant quatre mois, pour les commandes réalisées entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2026.

Aide de l'État pour les véhicules électriques

12 août 2026

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 9 sur 131

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE, ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE

Arrêté du 10 août 2026 modifiant les niveaux de bonification des fiches d'opérations standardisées TRA-EQ-114 et TRA-EQ-117

NOR : ECOR2620231A

Publics concernés : bénéficiaires et demandeurs dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

Objet : le présent arrêté modifie les niveaux de bonifications des fiches d'opérations standardisées TRA-EQ-114 et TRA-EQ-117.

Entrée en vigueur : les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2026.

Application : le présent arrêté modifie l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie et l'arrêté du 28 septembre 2021 relatif aux contrôles dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

Le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique, Vu le code de l'énergie, notamment ses articles R. 221-14 et R. 221-18 ;

Vu l'arrêté du 4 septembre 2014 modifié fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur ;

Vu l'arrêté du 22 décembre 2014 modifié définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 29 décembre 2014 modifié relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 28 septembre 2021 modifié relatif aux contrôles dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie ;

Vu l'arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'énergie du 23 juillet 2026 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 13 juillet au 2 août 2026 en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement,

Arrête :

Article 1^{er}

L'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 susvisé est ainsi modifié :

I. – Au 2^o du VIII, le mot : « susvisé » est remplacé par les mots : « relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques » ;

II. – Au 4^o du VIII, le mot : « susvisé » est remplacé par le mot : « susmentionné » ;

III. – Le 5^o du VIII est remplacé par les alinéas suivants :

« 5^o Pour les opérations relevant de la catégorie « véhicule léger neuf M1 » de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-117 « Achat ou location d'un véhicule léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger par des personnes physiques » engagées avant le 1^{er} janvier 2027 et achevées avant le 1^{er} octobre 2027, pour lesquelles le véhicule vérifie, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition mentionnée au 3^o de l'article D. 251-1 du code de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie) et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg, ainsi que la définition de taxi telle que définie à l'article L. 3121-1 du code des transports, et figurant dans la liste des opérations engagées et achevées transmise par le demandeur de certificats dans le point d'avancement mensuel, selon une trame mise à disposition sur le site internet du ministère de la transition écologique, le volume total de certificats d'économies d'énergie délivrés est multiplié par :

« – un coefficient 5 pour les opérations au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique tels que définis au II *quater* de l'article 3-1 ;

« – un coefficient 9 pour les autres ménages ;

« 6^o Pour les opérations relevant de la catégorie « véhicule léger neuf M1 » de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-117 « Achat ou location d'un véhicule léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger par des personnes physiques » engagées avant le 1^{er} janvier 2027 et achevées avant le 1^{er} octobre 2027, vérifiant, au moment de l'achèvement de l'opération, l'ensemble des conditions mentionnées au 5^o pour lesquelles le site de fabrication du véhicule et le site de production de la batterie du véhicule tels que définis à l'article 2 de l'arrêté du 7 octobre 2023 susmentionné sont localisés au sein de l'Espace économique européen et figurant dans la liste publiée mentionnée au 5^o, le volume total de certificats d'économies d'énergie délivrés est multiplié par :

« – un coefficient 8 pour les opérations au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique tels que définis au II *quater* de l'article 3-1 ;

« – un coefficient 14 pour les autres ménages ;

« 7^o Les bonifications prévues au 5^o et au 6^o ne sont pas cumulables entre elles, et ne sont pas cumulables avec toutes autres incitations ouvrant droit à la délivrance de certificats d'économies d'énergie ;

« 8° Pour les opérations relevant du 5° et du 6°, la preuve de réalisation indique que le véhicule vérifie la condition mentionnée au 3o de l'article D. 251-1 du code de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie) et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg. Pour les opérations mentionnées au 6°, la preuve de réalisation indique en sus que le site de fabrication du véhicule et le site de production de la batterie du véhicule, tels que définis à l'article 2 de l'arrêté du 7 octobre 2023 susmentionné, sont localisés au sein de l'Espace économique européen. »

IV. – Après le IX sont ajoutées les dispositions suivantes :

« X. – 1° Pour les opérations relevant de la catégorie « véhicule léger neuf M1 » de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-114 « Achat ou location d'un véhicule léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale » engagées avant le 1^{er} janvier 2027 et achevées avant le 1^{er} octobre 2027 et vérifiant, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition mentionnée au 3° de l'article D. 251-1 du code de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie), une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg, ainsi que la définition de taxi telle que définie à l'article L. 3121-1 du code des transports, et figurant dans la liste des opérations engagées et achevées transmise par le demandeur de certificats dans le point d'avancement mensuel, selon une trame mise à disposition sur le site internet du ministère de la transition écologique, le volume total de certificats d'économies d'énergie délivrés est multiplié par 6 ;

« 2° Pour les opérations relevant de la catégorie « véhicule léger neuf M1 » de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-114 « Achat ou location d'un véhicule léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale » engagées avant le 1^{er} janvier 2027 et achevées avant le 1^{er} octobre 2027 et vérifiant, au moment de l'achèvement de l'opération, l'ensemble des conditions mentionnées au 1° pour lesquelles le site de fabrication du véhicule et le site de production de la batterie du véhicule tels que définis à l'article 2 de l'arrêté du 7 octobre 2023 susmentionné sont localisés au sein de l'Espace économique européen et figurant dans la liste publiée mentionnée au 5° du VIII, le volume total de certificats d'économies d'énergie délivrés est multiplié par 9 ;

« 3° Les bonifications prévues au 1° et au 2° ne sont pas cumulables entre elles et ne sont pas cumulables avec les autres incitations ouvrant droit à la délivrance de certificats d'économies d'énergie ;

« 4° Pour les opérations relevant du 1° et du 2°, la preuve de réalisation indique que le véhicule vérifie la condition mentionnée au 3o de l'article D. 251-1 du code de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie) et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg. Pour les opérations mentionnées au 2°, la preuve de réalisation indique en sus que le site de fabrication du véhicule et le site de production de la batterie du véhicule, tels que définis à l'article 2 de l'arrêté du 7 octobre 2023 susmentionné, sont localisés au sein de l'Espace économique européen.

« XI. – Pour les opérations relevant du 5° et du 6° du VIII et du 1° et 2° du X, les documents justificatifs spécifiques à l'opération sont les suivants :

« – l'autorisation de stationnement du bénéficiaire de l'opération ;

« – la facture de mise en place du taximètre par un organisme désigné tel que défini par l'article 36 du décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure, comportant le numéro d'immatriculation des véhicules achetés ou loués.

« La copie du certificat provisoire ou définitif d'immatriculation définitive des véhicules achetés ou loués inclut un champ Z comportant la mention « taxi ».

« Nonobstant les dispositions de la fiche, la date d'achèvement correspond à la date de la facture de mise en place du taximètre.

« XII. – Pour l'application du 2° et du 6° du VIII, et du 2° du X :

« – l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie établit, à partir des informations et pièces justificatives soumises par le constructeur dans le dossier transmis au titre de l'article D. 251-1-A du code de l'énergie, la liste des versions d'une variante d'un type de véhicule vérifiant la condition relative à la localisation du site de fabrication du véhicule et du site de production de la batterie du véhicule ;

« – après en avoir obtenu l'accord par le fabricant, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie publie cette liste et la tient à jour sur un site dématérialisé accessible au public ;

« – dans le cas d'une multiplicité des sites de fabrication de la version ou d'une multiplicité des sites de production de la batterie, la localisation du site de fabrication de la version et la localisation du site de production de la batterie sont celles correspondant au véhicule produit dont le score environnemental mentionné au 3° de l'article D. 251-1 du code de l'énergie est le plus faible. »

Article 2

L'annexe III de l'arrêté du 28 septembre 2021 susvisé est ainsi modifiée :

– Au 13 du AU.I et au 4 du AU.II, le caractère : « . » est remplacé par le caractère : « ; ».

– Après le 6 du AU.I est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 6 bis. Dans le cas d'une bonification prévue par le 5° ou 6° du VIII de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, la mention « taxi » ne figure pas sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

– Le 9 du AU.I est ainsi modifié :

« 9. Dans le cas d'une bonification prévue par le 1°, ou respectivement le 5°, du VIII de l'article 3-7-3, de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule ne vérifie pas, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition mentionnée au 3° de l'article D. 251-1 du code de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 47 000 euros, ou respectivement 65 000 euros, toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie) et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg ; ».

– Au 10 du AU.I, après les mots : « par le 2° », sont ajoutés les mots : « ou le 6° » et, après les mots : « au 2° », sont ajoutés les mots : « ou au 6° ».

– Après le 13 du AU.I, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 14. Dans le cas de la bonification prévue au 5° ou au 6° du VIII de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le bénéficiaire ne détient pas une autorisation de stationnement. »

– Après le 4 du AU.II, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 5. Dans le cas de la bonification prévue au 5° ou au 6° du VIII de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule n'est pas équipé d'un taximètre. »

– La partie AT en annexe du présent arrêté remplace la partie portant la même référence.

Article 3

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2026 et s'appliquent aux opérations engagées à compter de cette date.

Article 4

La directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 10 août 2026.

Pour le ministre et par délégation :
L'adjoint au directeur général de l'énergie et du climat,
H. VANLAER

ANNEXE

AT. Fiche d'opération standardisée TRA-EQ-114 « Achat ou location d'un véhicule léger électrique neuf ou opération de retrofit électrique d'un véhicule léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale » concernant les opérations bonifiées.

AT.I Sur la base d'un contrôle réalisé sur pièce de tous les véhicules de l'opération, les critères suivants doivent conduire à un classement « non satisfaisant » de l'opération pour les contrôles sur le lieu des opérations.

01. Le bénéficiaire atteste, par écrit, ne pas avoir reçu l'un des documents suivants : le devis, la preuve de la réalisation de l'opération.
02. La preuve de réalisation de l'opération ne comporte pas les informations prévues par la fiche TRA-EQ-114 (achat ou location de véhicules légers électriques neufs et numéro d'immatriculation des véhicules concernés, identification des véhicules précédemment affectés à la démonstration le cas échéant).
03. Le véhicule n'a pas été acheté ou loué neuf.
04. Dans le cas d'une location, la durée du contrat de location est inférieure à vingt-quatre mois, hors reconduction tacite.
05. Dans le cas d'un achat, le bénéficiaire indiqué par le demandeur ne correspond pas au propriétaire mentionné sur le certificat d'immatriculation.
06. Le véhicule acheté ou loué par le bénéficiaire ne correspond pas aux informations fournies par le demandeur de certificats (numéro d'immatriculation; numéro d'identification; type variante version; type d'acquisition: achat ou location; type de véhicule: véhicule léger neuf électrique de catégorie M1 ou N1); à cette fin, le bénéficiaire met à disposition de l'organisme d'inspection une copie du certificat d'immatriculation du véhicule.
- 06 bis. Dans le cas d'une bonification prévue par X de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, la mention « taxi » ne figure pas sur le certificat d'immatriculation du véhicule.
07. Dans le cas d'un véhicule précédemment affecté à la démonstration, la cession ou la prise en location n'intervient pas dans un délai compris entre trois et douze mois suivant sa première immatriculation; à cette fin, le bénéficiaire met à disposition de l'organisme d'inspection une copie du certificat d'immatriculation actuel et le demandeur de certificats une copie du précédent certificat d'immatriculation.
08. Dans le cas d'une bonification prévue par l'article 4 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, l'adresse de livraison du véhicule ne correspond pas à une zone non interconnectée au réseau métropolitain continental de transport d'électricité.
09. Dans le cas d'une bonification prévue par le III de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule ne vérifie pas, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition relative au site de fabrication du véhicule mentionnée au III et complétée par le IX.
10. Dans le cas d'une bonification prévue par le 1° du X de l'article 3-7-3, de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule ne vérifie pas, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition mentionnée au 3° de l'article D. 251-1 du code

de l'énergie, un coût d'acquisition inférieur ou égal à 65 000 euros toutes taxes comprises (incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie) et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg.

11. Dans le cas d'une bonification prévue par le 2o du X de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule ne vérifie pas, au moment de l'achèvement de l'opération, l'ensemble des conditions énoncées à l'alinéa précédent ou ne vérifie pas, au moment de l'achèvement de l'opération, la condition relative au site de fabrication du véhicule et au site de production de la batterie du véhicule mentionnée au 7° du IX, de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie.
12. Dans le cas de la bonification prévue au 1° ou 2° du X de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le bénéficiaire ne détient pas une autorisation de stationnement.

Les vérifications sont effectuées au lieu, désigné par le bénéficiaire, de disponibilité des pièces nécessaires au contrôle.

Aux fins du contrôle, le demandeur de certificats met à disposition de l'organisme d'inspection les documents justificatifs spécifiques relatifs à l'opération. L'absence d'un de ces documents justificatifs conduit à un résultat non satisfaisant du contrôle.

L'existence d'au moins un écart concernant au moins un des véhicules conduit à un résultat non satisfaisant du contrôle.

AT.II Sur la base d'un contrôle par examen visuel des véhicules, les critères suivants doivent conduire à un classement « non satisfaisant » de l'opération pour les contrôles sur le lieu des opérations

01. Le numéro d'identification du véhicule (VIN) (présent sur le châssis ou sur la plaque réglementaire constructeur) est différent du champ afférent sur le certificat d'immatriculation.
02. La masse en charge maximale techniquement admissible (indiquée sur la plaque réglementaire constructeur) est différente du champ afférent sur le certificat d'immatriculation.
03. Le numéro de réception du véhicule (indiquée sur la plaque réglementaire constructeur) est différent du champ afférent sur le certificat d'immatriculation.
04. Le véhicule n'est pas électrique.
05. Dans le cas de la bonification prévue au 1° ou 2° du X de l'article 3-7-3 de l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie, le véhicule n'est pas équipé d'un taximètre.

Les contrôles par examen visuel du véhicule sont réalisés sur un site convenu entre le bénéficiaire et l'organisme d'inspection. Dans le cas où l'opération concerne l'achat ou la location d'au plus 5 véhicules, les contrôles par examen visuel sont effectués sur l'ensemble des véhicules. Dans le cas où l'opération concerne l'achat ou la location de plus de 5 véhicules, les contrôles par examen visuel sont effectués sur un échantillon égal au moins à la valeur la plus importante entre 5 véhicules et 10 % des véhicules achetés ou loués.

Dans le cas où l'opération concerne l'achat ou la location de plus de 5 véhicules, en amont du contrôle, l'organisme d'inspection choisit de manière aléatoire les véhicules qui seront soumis à un contrôle par examen visuel sur site, puis informe le bénéficiaire des véhicules choisis pour le contrôle, afin de convenir d'une date de présence des véhicules sur un site pour la réalisation de ces contrôles.

L'existence d'au moins un écart sur les véhicules contrôlés ou l'absence sur site du véhicule choisi pour être soumis à contrôle conduit à un résultat non satisfaisant du contrôle.

VERS UNE BAISSÉ DES REMBOURSEMENTS

Le décret n° 2026-812 combine deux calendriers distincts. Pour le ticket modérateur, la nouvelle règle prendra effet le 1^{er} janvier 2027 : sa fourchette passera de 45-55 % à 50-60 %, ce qui limitera le remboursement de l'AMO à une valeur comprise entre 40 % et 50 %. Le taux de droit commun est aujourd'hui de 55 % et le Gouvernement vise 50 %.

Mais une première modification interviendra dès le 1^{er} octobre 2026. Le décret resserre alors les conditions de prise en charge de certains transports liés à une ALD : seront visés les patients relevant des ALD exonérantes prévues aux 3° et 4° de l'article L. 160-14 et présentant les déficiences ou incapacités prévues par le référentiel de prescription.

Les deux dispositions ne doivent donc pas être amalgamées. Octobre modifie le champ de certains transports pris en charge au titre de l'ALD ; janvier relève le ticket modérateur applicable aux transports de droit commun.

Décret n° 2026-812 du 21 août 2026

relatif à la soutenabilité de notre système de santé et à la prise en charge des transports sanitaires

NOR: SFHS2619819D

Publics concernés : assurés, organismes d'assurance maladie et d'assurance maladie complémentaire.

Objet : afin de renforcer la pérennité de notre système de santé et de permettre le financement par l'Assurance maladie des soins et produits les plus essentiels, innovants et coûteux, le Gouvernement se donne les moyens avec le présent décret de modifier la répartition de la prise en charge des transports sanitaires en renforçant la contribution des organismes complémentaires.

Il n'entraînera aucun reste à charge supplémentaire pour les personnes en ALD ainsi que pour les 8 millions de Français couverts par la complémentaire santé solidaire.

Il prévoit par ailleurs une harmonisation des conditions de prise en charge des transports sanitaires pour tous les assurés n'étant pas atteintes d'une affection de longue durée au sens des 3o et 4o de l'article L. 160-14 du Code de la sécurité sociale, afin de concentrer les ressources sur les situations les plus médicalement justifiées.

Entrée en vigueur: le texte entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027 pour les dispositions du 1o et le 1^{er} octobre 2026 pour les dispositions du 2°.

Application : le décret est pris en application des articles L. 160-13 et L. 160-14 du Code de la sécurité sociale.

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées, Vu le Code de la sécurité sociale, notamment ses articles L. 160-13 et L. 160-14 ;

Vu l'avis du conseil de la Caisse nationale de l'assurance maladie en date du 28 juillet 2026 ;

Vu l'avis du conseil de l'Union nationale des organismes d'assurance maladie complémentaire en date du 31 juillet 2026 ;

Vu l'avis du conseil d'administration de la Mutualité sociale agricole en date du 3 août 2026 ;

Vu l'avis du conseil de l'Union nationale des caisses d'assurance maladie en date du 3 août 2026 ; Le Conseil d'État (section sociale) entendu,

Décrète :

Article 1^{er}

Le Code de la sécurité sociale est ainsi modifié :

1° Au 9° de l'article R. 160-5, les taux 45 % et 55 % sont respectivement remplacés par les taux 50 % et 60 % ; 2o Au b du 1° de l'article R. 322-10, après les mots : « de longue durée », sont insérés les mots : « , relevant des 3° et 4° de l'article L. 160-14, ».

Article 2

Les dispositions du 1° entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027. Les dispositions du 2° entrent en vigueur le 1^{er} octobre 2026.

Article 3

La ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées et le ministre de l'action et des comptes publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 21 août 2026.

SÉBASTIEN LECORNU

Par le Premier ministre :
La ministre de la santé, des familles,
de l'autonomie et des personnes handicapées,
STÉPHANIE RIST

Le ministre de l'action et des comptes publics,
DAVID AMIEL

Communiqué ADP-ORLY

(01/09/2026)

Bonjour à tous,

D'importants travaux sur les réseaux d'eau chaude et d'eau froide seront réalisés du **04 septembre 2026 au 03 juin 2027** (H24).

Des aménagements provisoires ainsi que des déviations seront mis en place durant les cinq phases de travaux :

Phase 1 - Du 04 septembre 2026 au 07 janvier 2027 (H24) :

La voie des pompiers, accessible par le rond-point P1/P5 sera fermée. Les services de secours seront autorisés à entrer par l'entrée sud de la gare routière 1,2,3. Ils pourront également entrer via l'accès situé en haut de l'avenue sud.

Les bus et navettes souhaitant se diriger vers la gare routière 1,2,3 ne seront pas impactés.

Phase 2 - Du 08 au 21 septembre 2026 (H24) :

La voie des pompiers, accessible par le rond-point P1/P5 sera fermée. Les services de secours seront autorisés à entrer par l'entrée sud de la gare routière 1,2,3. Ils pourront également entrer via l'accès situé en haut de l'avenue sud.

Un rétrécissement de la chaussée sera mis en place en amont du rond-point du SGP.

Les bus et navettes souhaitant se diriger vers la gare routière 1,2,3 ne seront pas impactés.

Phase 3 - Du 21 septembre au 07 octobre 2026 (H24) :

Le rond-point SGP sera ponctuellement transformé en carrefour : Les usagers des parcs P2, P3, PRO 3 et les clients des loueurs de voitures, seront orientés vers la gauche et emprunteront la voie réservée aux bus et navettes.

Les bus et navettes souhaitant se diriger vers la gare routière 1,2,3 devront également emprunter leur voie réservée. (Des aménagements sécuritaires seront mis en place : un marquage au sol, des panneaux d'arrêt et des bordures en béton seront déployés durant cette phase)

IL NE SERA PLUS POSSIBLE DE REALISER LE TOUR DU ROND-POINT.

Phase 4 - Du 11 janvier au 06 mai 2027 (H24) :

L'entrée sud de la gare routière 1,2,3 sera fermée. Les bus et les navettes pourront accéder à la gare routière via une déviation depuis le rond-point P1/P5. Les accès depuis l'entrée Nord seront bien entendu maintenus.

Les services de secours et les véhicules de travaux du chantier SGP emprunteront le même cheminement.

Phase 5 - Du 07 mai au 03 juin 2027 (H24) :

La voie des pompiers, accessible par le rond-point P1/P5 sera fermée. Les services de secours seront autorisés à entrer par l'entrée sud de la gare routière 1,2,3.

Les bus et navettes souhaitant se diriger vers la gare routière 1,2,3 ne seront pas impactés.

Vous trouverez en pièce jointe l'ensemble des plans pour ces travaux.

Bien à vous,

Julien BURSZTYNOWICZ
Adjoint au Responsable Accès et Relations Transporteurs
Direction du Process Passagers Aéroport Paris-Orly (ORYAP)
Expérience clients passagers



MFA TAXI

BESOIN D'UN PARTENAIRE DE VOTRE MÉTIER?

L'assistance MFA,
c'est 2 500 taxis missionnés
chaque année.

**RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS
DE VOTRE CONSEILLER !**

mfa.fr

01 49 68 68 68

* Moyenne annuelle observée entre 2018 et 2020.

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

Sur la crise économique du capitalisme

ARTICLE PARU DANS LA REVUE

MONTHLY REVIEW

AN INDEPENDENT SOCIALIST MAGAZINE AND PRESS

Auteur : Prabhat Patnaik

Prabhat Patnaik est professeur émérite au Centre d'études et de planification économiques de l'Université Jawaharlal Nehru de New Delhi.

La crise structurelle actuelle du capitalisme présente au moins deux aspects économiques importants. Le premier est la stagnation générale et la hausse du chômage auxquelles le capitalisme mondial, dans sa phase néolibérale, est confronté. Dans de nombreux cas, comme aux États-Unis, la hausse du chômage est masquée par une baisse du taux d'activité, mais sa réalité est indéniable. Cette stagnation était déjà manifeste avant la pandémie : le taux de croissance décennal de l'économie mondiale au cours des années 2010 a été inférieur à celui de toutes les décennies précédentes depuis la Seconde Guerre mondiale.



A Pirâmide do sistema capitalista. CC BY 4.0, Link.

Part croissante des excédents et de la surproduction ex ante

La raison de cette stagnation réside dans la nature même du capitalisme néolibéral, qui a engendré une forte augmentation des inégalités de revenus et de patrimoine au sein de chaque pays.

Le capital, y compris financier, bénéficiant d'une mobilité mondiale plus ou moins libre sous le régime néolibéral, tandis que les travailleurs restent confinés à leur pays d'origine (sauf autorisation expresse de migration), les travailleurs des pays développés se retrouvent de fait en concurrence avec les travailleurs à bas salaires des pays du Sud, vers lesquels le capital peut toujours être relocalisé. De ce fait, les travailleurs des pays développés ne connaissent quasiment aucune augmentation de leur salaire réel, même en valeur absolue : Joseph Stiglitz estimait d'ailleurs que le salaire réel moyen d'un travailleur américain de sexe masculin en 2011 était légèrement inférieur à celui de 1968.¹

Parallèlement, malgré tout transfert d'activités du Nord vers le Sud, les importantes réserves de main-d'œuvre du Sud – héritage de son passé colonial – ne s'épuisent pas. Au contraire, elles augmentent par rapport à la population active, grâce à la forte hausse de la productivité du travail observée partout, due à l'adoption de progrès technologiques plus rapides, conséquence de l'intensification de la concurrence sur le marché mondial sous l'égide néolibérale. Le maintien de ces réserves de main-d'œuvre implique que les salaires réels dans les pays du Sud restent plus ou moins alignés sur le niveau de subsistance.

Ainsi, au Nord comme au Sud, le vecteur des salaires réels progresse à peine, malgré une forte hausse de la productivité du travail, ce qui entraîne une augmentation de la part de l'excédent économique dans la production mondiale et au sein de chaque pays.² Étant donné qu'une proportion plus importante du revenu est en moyenne consommée par les travailleurs que par ceux qui vivent de l'excédent économique, une augmentation de la part de ce dernier a pour effet de freiner la demande de consommation et, par conséquent, la demande globale par rapport à la production. Ceci engendre une tendance ex ante à la surproduction, dont la stagnation et la hausse du chômage observées sont des manifestations.³

Ce qui est remarquable dans le capitalisme néolibéral, ce n'est pas seulement sa tendance à la stagnation et à la hausse du chômage ; ce qui est encore plus frappant, c'est que le contrepoids le plus efficace à cette stagnation – à savoir l'augmentation des dépenses publiques – devient quasiment inopérant sous ce système. Pour que l'augmentation des dépenses publiques stimule la demande globale et contrecarre la stagnation, elle doit être financée soit par un déficit budgétaire (auquel cas personne n'est imposé davantage et, par conséquent, la consommation ne diminue pas, même si la demande de l'État augmente), soit par une hausse des impôts sur les plus riches (qui épargnent une partie de leurs revenus, de sorte que leur consommation ne diminue pas du montant total

des impôts supplémentaires, l'utilisation des recettes fiscales entraînant ainsi une augmentation nette de la demande). Si l'augmentation des dépenses publiques est financée par des impôts sur les travailleurs, qui consomment plus ou moins la totalité de leurs revenus, la demande générée par ces dépenses supplémentaires serait compensée par la réduction de la demande due à la diminution de la consommation des travailleurs, de sorte qu'il n'y aurait aucune augmentation nette de la demande globale, ni aucun répit face à la stagnation et à la hausse du chômage.

Cependant, les deux formes de financement des dépenses publiques accrues, si celles-ci sont expansionnistes, se heurtent à l'opposition du capital financier. Ce dernier s'oppose à une hausse des impôts sur les plus riches, car les grands financiers figurent en bonne place parmi eux ; il s'oppose également à des déficits budgétaires plus importants, raison pour laquelle la plupart des pays de l'ère néolibérale se sont dotés d'une législation sur la « responsabilité budgétaire » limitant le ratio déficit budgétaire/PIB (généralement à environ 3 %). Et puisque le capital financier est mondialisé tandis que l'État demeure un État-nation, son autorité doit prévaloir en matière de politique publique, faute de quoi le pays subirait une fuite des capitaux, susceptible de déclencher une crise. Le néolibéralisme engendre donc non seulement une surproduction ex ante, provoquant stagnation et hausse du chômage, mais il entrave également les contre-mesures les plus efficaces pour la combattre. Il n'existe aucune échappatoire, au sein du néolibéralisme, à la stagnation et à la hausse du chômage qu'il engendre lui-même. Autrement dit, le néolibéralisme conduit le capitalisme mondial à une impasse inéluctable dont il est impossible de sortir sans le transcender. Telle est la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le capitalisme mondial.

La montée du néofascisme

La réponse du capitalisme mondial à cette impasse a jusqu'à présent été la promotion du néofascisme. Des éléments néofascistes existent dans toutes les sociétés modernes, attisant la haine au sein de la majorité de la population contre une minorité ethnique ou religieuse, mais généralement de manière marginale. Ils n'accèdent au premier plan, voire aux sphères du pouvoir, que lorsqu'ils obtiennent le soutien financier et médiatique du capital monopolistique en général, et plus particulièrement d'une frange de celui-ci composée de nouveaux acteurs. Et cela ne se produit que lors d'une crise économique dont les effets néfastes sur la petite bourgeoisie, la classe ouvrière et même les petits capitalistes engendrent un mécontentement qui menace l'hégémonie du capital monopolistique.

Il se forme alors une alliance néofasciste entre entreprises et institutions, qui supprime les droits et institutions démocratiques ; qui recourt à une combinaison de répression étatique et de répression par des voyous fascistes contre les opposants politiques, les intellectuels, les artistes et la gauche ; qui tente de construire un culte de la personnalité autour du « leader » censé symboliser la « nation » ; et qui cherche à créer et à propager un discours haineux et perturbateur afin de diviser la classe ouvrière et d'empêcher toute contestation de l'hégémonie du capital monopolistique.

La montée du néofascisme à travers le monde aujourd'hui est symptomatique de la crise structurelle que traverse actuellement le capitalisme mondial. Dans certains pays, comme l'Argentine, l'Inde, l'Italie et les États-Unis, les néofascistes ont accédé au pouvoir ; dans d'autres, comme la France et l'Allemagne, ils s'en approchent dangereusement ; mais partout, une dérive vers l'extrême droite est clairement perceptible.

Le néofascisme, cependant, n'est pas non plus en mesure de surmonter la crise économique ; les mêmes facteurs qui rendent l'État libéral-bourgeois incapable de contrer la tendance à la stagnation et à la hausse du chômage entravent également l'État néofasciste. La contradiction née de la mondialisation de la finance dans un monde d'États-nations affecte autant l'État néofasciste que l'État libéral-bourgeois. De ce fait, le néofascisme actuel ne

peut reproduire ce que le fascisme a accompli dans les années 1930, à savoir surmonter le chômage de masse dans les pays où il est arrivé au pouvoir, grâce à une augmentation considérable des dépenses publiques de réarmement financées par le déficit budgétaire. Cela confère au néofascisme un contrôle moindre sur la société que celui qu'exerçait le fascisme classique, mais en fait également un phénomène plus persistant. Les néofascistes pourraient même être chassés du pouvoir par les urnes (car, tout en utilisant toutes les manœuvres douteuses pour saboter la démocratie, ils n'abolirent pas nécessairement les élections), mais ils resteraient dans l'ombre et pourraient même revenir au pouvoir (comme l'a fait Donald Trump).

Même les néofascistes, cependant, doivent avoir un programme économique, car le discours de diversion consistant à « altérer » une minorité ne peut suffire indéfiniment. Les deux solutions possibles pour surmonter la contradiction entre l'État-nation et la finance mondialisée sont toutes deux irréalisables pour le néofascisme : la première consiste à créer un « État mondial » de substitution ou à imiter un tel État pour contrôler les capitaux internationaux et stimuler la demande globale mondiale. Cela implique en pratique une relance budgétaire coordonnée entre de nombreux pays, où chaque État dépense davantage, soit en creusant son déficit budgétaire, soit en taxant simultanément les plus riches. La seconde solution consiste à rompre totalement avec le régime de mondialisation financière en imposant des contrôles sur les flux de capitaux au niveau national et en augmentant les dépenses publiques par l'un ou l'autre de ces moyens (augmentation des déficits budgétaires ou taxation des plus riches). Le capital monopolistique rejeterait ces deux options, car elles représentent un moyen de contourner son hégémonie. Le programme que le néofascisme peut proposer dans ce contexte devient donc un point d'intérêt.

Le capitalisme d'après-guerre : un leader sans colonies

Le second aspect économique de la crise structurelle actuelle du capitalisme trouve son origine dans la nature même du capitalisme d'après-guerre. Le capitalisme de l'après-Seconde Guerre mondiale différait fondamentalement de celui d'avant la Première Guerre mondiale – nous excluons ici la période de l'entre-deux-guerres, marquée par une turbulence et une transition exceptionnelles.

Après la guerre, le système dut se défaire de son empire colonial, ce qui entraîna deux conséquences : premièrement, la perte de tous ses « marchés à disposition », pour reprendre l'expression de l'historien économique britannique S.B. Saul ; deuxièmement, le « ponction » annuel des excédents coloniaux n'était plus accessible au nouveau leader du monde capitaliste, les États-Unis. Ce « ponction » signifiait que la principale puissance capitaliste de la période précédente, la Grande-Bretagne, s'appropriait purement et simplement, sans contrepartie, l'excédent d'exportation de ses colonies par rapport au reste du monde. La décolonisation mit fin à cette « ponction ». Ces deux conséquences de la décolonisation eurent un impact profond sur l'économie du leader du monde capitaliste de l'après-guerre.

Le monde capitaliste a toujours eu un dirigeant sous l'égide duquel le capitalisme se diffuse dans de nouvelles régions et qui en assure également la défense. Cette fonction de dirigeant implique nécessairement un déficit de la balance des paiements courants vis-à-vis du monde non colonial. En effet, la diffusion du capitalisme dans de nouveaux pays exige de ces derniers qu'ils trouvent des débouchés pour leurs produits, et le dirigeant doit répondre à ces ambitions en maintenant son propre marché ouvert à ces produits, ce qui engendre un déficit de sa balance des paiements courants. Par ailleurs, la gestion de la domination mondiale du capitalisme, qui constitue l'une des missions du dirigeant, requiert des dépenses considérables, contribuant également à un déficit de la balance des paiements courants. Les États-Unis, par exemple, maintiennent plus de 750 bases militaires à

travers le monde pour défendre le système (y compris leur propre empire, qui en est une composante intégrante). Cela implique des dépenses en biens et services locaux partout dans le monde, ce qui contribue à leur déficit de la balance des paiements courants.

Historiquement, le « drainage » des colonies et la vente des biens de la puissance dominante sur les marchés coloniaux ont joué un rôle majeur dans le financement de ce déficit, permettant ainsi à cette dernière non seulement d'éviter l'endettement, mais aussi de dégager un excédent de sa balance des paiements courants, favorisant les exportations de capitaux et la diffusion du capitalisme. En tant que chef de file du capitalisme d'après-guerre, les États-Unis – n'ayant pas disposé d'un tel empire colonial – ont vu leur dette extérieure croître tout en assumant leur rôle de leader. Ils possédaient certes un empire, au sens d'un territoire économique contrôlé d'où ils tiraient leurs matières premières essentielles. Mais ils ne pouvaient pas « drainer un excédent » en taxant cet empire, c'est-à-dire qu'ils ne pouvaient pas obtenir *gratuitement* une part substantielle de ces matières premières; ils ne pouvaient pas non plus y vendre leurs biens sans se heurter à des droits de douane. Par conséquent, même si les États-Unis avaient enregistré un important excédent de leur balance des paiements courants immédiatement après la guerre, ils ont sombré dans un déficit chronique au milieu des années 1970 et sont aujourd'hui le pays le plus endetté au monde.

Comment la Grande-Bretagne, jadis leader du monde capitaliste, a échappé à ce sort, ressort clairement des travaux de Saul. En 1910, le déficit total de la balance courante et de la balance des capitaux (les déficits de la balance des capitaux désignant les exportations de capitaux) de la Grande-Bretagne vis-à-vis des pays avec lesquels elle affichait un tel déficit global – à savoir l'Europe continentale, les États-Unis et d'autres régions tempérées de colonisation européenne comme le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud – s'élevait à 145 millions de livres sterling; son déficit global vis-à-vis de l'Europe continentale et des États-Unis seulement atteignait 90 millions de livres sterling. Parallèlement, un excédent de la balance courante de 60 millions de livres sterling était généré par une seule colonie, l'Inde.

Cette somme de 60 millions de livres sterling se composait de trois éléments: (1) l'excédent des exportations britanniques de marchandises vers l'Inde, alors que ses exportations étaient encore dominées par les textiles de coton qui avaient eu un impact « désindustrialisant » sur l'économie indienne en évinçant ses producteurs précapitalistes traditionnels, notamment les tisserands à la main; (2) la « fuite » de capitaux en provenance d'Inde, correspondant à l'excédent des exportations indiennes de marchandises vers le reste du monde, que la Grande-Bretagne s'était approprié; et (3) les recettes indirectes nettes de la Grande-Bretagne en provenance d'Inde, sous forme de transport maritime, d'assurance et autres produits commerciaux. Ces obligations imposées à l'Inde, qui ont financé jusqu'aux deux tiers du déficit total de la Grande-Bretagne vis-à-vis de l'Europe continentale et des États-Unis, et aux deux cinquièmes de son déficit total vis-à-vis de tous les pays avec lesquels elle affichait un déficit global, ont été rendues possibles par le statut colonial de l'Inde. Les États-Unis, n'ayant aucune colonie et donc pas accès à de telles contributions, se sont retrouvés de plus en plus endettés. Bien entendu, la possession de colonies n'aurait peut-être pas suffi à les épargner.

Mais cela n'a rien à voir avec le sujet. Elle n'avait tout simplement pas de colonies, contrairement à la Grande-Bretagne.

S'endetter à l'extérieur n'est pas problématique tant que la monnaie du pays dominant est considérée comme « aussi sûre que l'or »: les institutions économiques et les particuliers du monde entier sont alors disposés à détenir cette monnaie en quantités illimitées. Dans le cadre du système de Bretton Woods, le dollar américain était en effet officiellement garanti « aussi sûr que l'or », convertible en or à 35 dollars l'once. Même après la fin de la convertibilité officielle du dollar en or par l'administration Nixon — notamment en raison des pressions exercées par la France, qui

s'éloignait du dollar sous la présidence de Charles de Gaulle —, la confiance dans la valeur du dollar a rapidement été rétablie à une nouvelle parité, bien que celle-ci ne soit plus officiellement garantie.

Bien que cette confiance ait soutenu le système financier international, il est indéniable que le statut des États-Unis, premier débiteur mondial, et les milliers de milliards de dollars (ou d'actifs libellés en dollars) qui circulent à travers le monde constituent une menace considérable pour le dollar, et par conséquent pour ce système. Cette menace est généralement évoquée sous l'angle d'un possible transfert des capitaux des plus riches du dollar vers une autre *devise*; or, aucune autre devise n'ayant l'importance du dollar dans l'économie mondiale actuelle, cette menace est généralement minimisée. Ce que ce débat occulte, cependant, c'est la menace que représente pour le système financier international un possible passage du dollar aux *matières premières*, et notamment à une matière première essentielle comme le pétrole.

En réalité, la stabilité du système post-Bretton Woods reposait sur l'anticipation d'un prix du pétrole stable en dollars (malgré des fluctuations à court terme); ce facteur est si important que l'ensemble du système post-Bretton Woods peut être qualifié d'« étalon pétrole-dollar ». En bref, même un passage temporaire du dollar au pétrole peut facilement le déstabiliser.

La menace qui pèse sur le système financier

Il est utile de rappeler ici un ancien débat. Dans son ouvrage **The Political Economy of Growth**, Paul Baran avait souligné les limites de la gestion keynésienne de la demande, arguant qu'un déficit budgétaire persistant accroît la vulnérabilité de l'économie à l'inflation. Joan Robinson avait critiqué cet argument, accusant Baran d'utiliser une théorie quantitative de la monnaie discréditée.¹⁰ Or, le propos de Baran était tout autre. Baran ne parlait pas de « lire l'équation quantitative de gauche à droite », c'est-à-dire de l'accumulation de *masse monétaire ou de quasi-monnaie* entre les mains des particuliers par le biais des déficits budgétaires. Il parlait de l'accumulation de richesse privée sous forme de créances sur l'État. Même dans un monde où la masse monétaire est entièrement endogène, lorsque le prix d'un bien devrait augmenter suffisamment pour que son achat à des fins spéculatives soit rentable, la prime de risque marginale associée à l'achat d'une unité de ce bien *avec ses propres fonds* est inférieure à celle associée à un achat à crédit. Cette proposition découle directement du principe du risque croissant. Par conséquent, plus l'importance du patrimoine privé sous forme de créances sur l'État est élevée par rapport au produit intérieur brut, plus, *toutes choses égales par ailleurs*, l'économie est sujette à l'inflation en raison d'un possible report spéculatif vers les matières premières.¹¹

Un raisonnement similaire peut être avancé pour l'économie mondiale dans le cas qui nous intéresse. Posséder un empire colonial, dont les recettes dispensent le pays dominant d'emprunter à l'étranger, est analogue, au sein d'un même pays, au financement des dépenses publiques par les impôts, ce qui élimine la nécessité d'un déficit budgétaire. De même, l'augmentation de la dette extérieure du pays dominant pour financer son déficit de la balance courante est analogue au recours, par un gouvernement au sein d'une économie nationale, à l'augmentation de la dette publique pour financer ses dépenses. Plus l'ampleur de cette dette est importante par rapport à la production, plus ce système est sujet à l'inflation.

Affirmer cela ne signifie pas prédire une flambée inflationniste imminente dans l'économie mondiale; il s'agit simplement de souligner la situation précaire dans laquelle se trouve actuellement l'économie mondiale en raison des déficits persistants de la balance des paiements courants accumulés depuis longtemps par le principal pays capitaliste. En cas d'explosion inflationniste soudaine, l'économie mondiale, déjà en proie à la stagnation et à un chômage élevé, serait plongée dans une récession aiguë par les mesures antiinflationnistes que la situation exigerait alors.

La stratégie économique de Trump

La stratégie économique de Donald Trump doit être envisagée dans ce contexte. Il est courant, dans les milieux libéraux, de qualifier ses mesures économiques d'actes d'imbécile ou de déséquilibré; or, cette interprétation est trop simpliste. Trump, au contraire, poursuit une stratégie à deux volets. Le premier consiste à partager le rôle des États-Unis en tant que « défenseur du monde capitaliste » avec d'autres pays capitalistes avancés. Son insistance à ce que les pays européens consacrent 5 % de leur PIB aux dépenses militaires s'inscrit dans ce volet. Cela permettrait de réduire le déficit de la balance des paiements courants des États-Unis.

L'autre volet consiste à obtenir pour les États-Unis les mêmes « avantages » que la Grande-Bretagne a tirés de son empire colonial. *Cette composante de la stratégie équivaut à une recolonisation des pays du Sud.* Nous n'aborderons pas ici la question de savoir si Trump a pleinement mesuré les implications de ce projet de recolonisation, ni si celui-ci parviendrait réellement à sortir l'impérialisme américain de l'impasse actuelle; ce qui nous intéresse, c'est l'interprétation que l'on peut donner de la stratégie de Trump.

Affirmer que la tentative vise à recoloniser le Sud global ne signifie évidemment pas le gouverner par des vice-rois envoyés de Washington; l'idée est d'avoir des régimes dociles dans le Sud, menant des politiques économiques dictées par les États-Unis. La recolonisation ne signifie pas un dépassement du néolibéralisme, que, comme nous l'avons vu, la bourgeoisie monopolistique rejette partout. Elle signifie l'introduction d'une asymétrie supplémentaire au sein de l'ordre néolibéral, où le Sud global demeure prisonnier du néolibéralisme dans sa forme originelle, tandis que les États-Unis (et peut-être le Nord global) s'en éloignent en matière de commerce, tout en y adhérant concernant la liberté de circulation des capitaux, y compris dans le domaine financier.

Une telle asymétrie implique nécessairement de faire peser le fardeau de la crise sur les épaules des pays du Sud, ce qui signifie en réalité — puisque les bourgeoisies monopolistiques des pays du Sud devraient être complices du nouveau régime économique mis en place — une intensification de la pression sur la paysannerie, la petite bourgeoisie, les petits capitalistes et, bien sûr, les ouvriers et les travailleurs agricoles des pays du Sud.

Recolonisation du Sud global

L'un des volets de cette tentative de recolonisation consiste à imposer aux pays du Sud des traités commerciaux inégaux de la part des États-Unis, comme en témoigne l'accord commercial indo-américain actuellement en cours de négociation. (Ce traité avait été finalisé précédemment, mais la décision de la Cour suprême des États-Unis contre les droits de douane de Trump a ouvert la voie à une renégociation, même si la nouvelle version finale ne différerait guère de la précédente.)¹² En réalité, l'agression tarifaire de Trump peut être perçue comme un instrument de pression exercée sur les pays du Sud afin qu'ils acceptent ces traités inégaux, considérés comme le « moindre mal » face à l'alternative que représentent les droits de douane américains exorbitants.

Le traité commercial indo-américain autorise les États-Unis à imposer des droits de douane sur les produits indiens, tandis que l'Inde est autorisée à appliquer des droits de douane nuls ou fortement réduits sur les produits américains. Ce traité vise à contraindre l'Inde à importer davantage des États-Unis, à l'instar des colonies qui étaient contraintes d'acheter auprès de l'Angleterre sans pouvoir défendre leurs propres économies.

Non content de cela, le traité fixe également des objectifs précis quant aux volumes d'importations indiennes en provenance des États-Unis à des dates spécifiques; ces objectifs sont bien supérieurs aux niveaux actuels des importations indiennes. Fait significatif, aucun objectif similaire n'est fixé pour les importations américaines en provenance d'Inde, ce qui ne fait que souligner

le caractère inégalitaire du traité. L'imposition de tels objectifs absolus va même au-delà de ce qui prévalait durant la période coloniale. Si l'Inde coloniale, par exemple, n'avait pas la liberté d'imposer des droits de douane sur les produits britanniques, le volume effectif des importations britanniques était alors déterminé par la demande du marché indien. Le traité commercial indo-américain, cependant, ne se contente pas d'un tel arrangement et stipule les volumes que l'Inde doit acheter aux États-Unis sur une période donnée! Puisqu'il n'y a aucune raison de croire que les États-Unis nourrissent une rancune particulière envers l'Inde, on peut s'attendre à ce que des traités tout aussi inégaux soient imposés à d'autres pays du Sud.

De tels traités imposés aux partenaires commerciaux ont pour effet à la fois de stimuler l'emploi et la production aux États-Unis grâce à une politique de concurrence déloyale et de réduire le déficit commercial américain, et par conséquent son déficit de la balance des paiements courants. Ils augmentent la production et l'emploi nationaux en stimulant la demande globale par une hausse des exportations nettes (c'est-à-dire de $X - M$) sans qu'il soit nécessaire d'accroître les dépenses publiques; de ce fait, la question de s'opposer au capital financier international, en augmentant le déficit budgétaire ou en taxant les plus riches pour financer de telles dépenses publiques accrues, ne se pose tout simplement pas. Les solutions aux deux crises qui frappent l'impérialisme américain — la stagnation de la production et un déficit abyssal de la balance des paiements courants — sont ainsi recherchées par le biais de ces traités inégaux sans que l'hégémonie du capital financier international ne soit remise en cause.

Cependant, cela ne représente qu'une partie du processus de recolonisation des pays du Sud. L'autre volet consiste pour les États-Unis à s'emparer des sources de matières premières essentielles, notamment le pétrole, situées dans ces régions. L'agression contre le Venezuela, qui possède les plus importantes réserves de pétrole prouvées au monde, l'enlèvement de son président et l'attaque contre l'Iran, autre grand producteur de pétrole, illustrent cet aspect de la recolonisation. La revendication des ressources du Groenland, riche en terres rares, un intrant crucial pour de nombreuses activités, s'inscrit également dans cette logique.

Les États-Unis sont déjà le premier producteur mondial de pétrole; s'emparer des ressources pétrolières du Venezuela et de l'Iran (et de celles d'autres pays qui seraient ensuite ciblés) donnerait à Washington une mainmise sur l'économie pétrolière mondiale, qui serait renforcée par sa proximité avec l'Arabie saoudite et d'autres producteurs de pétrole du Moyen-Orient.

Ce contrôle strict permettrait aux États-Unis de maintenir la domination du dollar de plusieurs manières. Premièrement, il garantirait que le dollar demeure la monnaie d'échange de la grande majorité des transactions pétrolières mondiales; deuxièmement, il consoliderait l'anticipation de la stabilité du prix du pétrole en dollars, empêchant ainsi tout passage du dollar au pétrole et préservant de ce fait la valeur « réelle » du dollar par rapport au marché mondial des matières premières; et troisièmement, en ouvrant l'exploitation de ces ressources pétrolières aux entreprises américaines, qui pourraient s'approprier une part importante de ces ressources, il permettrait aux États-Unis de réaliser un « dépôt de surplus », à l'instar de ce que faisait la Grande-Bretagne avec ses colonies; ce dernier point contribuerait à réduire le déficit de la balance des paiements courants américaine.

Si la décolonisation politique après la Seconde Guerre mondiale s'est déroulée relativement sans heurts, elle a été suivie d'une décolonisation économique bien plus ardue, par laquelle les pays du Sud ont cherché à s'approprier leurs ressources naturelles, auparavant aux mains des métropoles. L'impérialisme a farouchement combattu cette décolonisation économique, orchestrant des coups d'État pour renverser les gouvernements qui s'y engageaient et allant jusqu'à fomenter des guerres civiles pour saboter ces efforts. Les agressions perpétrées contre Jacobo Árbenz au Guatemala, Mohammad Mossadegh en Iran, Gamal Abdel Nasser en Égypte, Patrice Lumumba au Congo et Salvador Allende au

Chili illustrent parfaitement les tentatives d'empêcher la décolonisation économique. L'Union soviétique a joué un rôle crucial dans la défaite de nombreuses tentatives impérialistes et a contribué au processus de décolonisation économique.

Trump s'obstine à inverser la décolonisation économique; qui plus est, il innove radicalement en agissant ainsi. Il recourt à l'action militaire directe, contrairement aux coups d'État et autres manœuvres similaires, pour reprendre le contrôle des ressources des pays du Sud. L'Iran en est l'exemple type. *Une telle action militaire directe, sans autre raison concevable que la spoliation de leurs ressources, ouvre un chapitre inédit dans l'histoire de l'impérialisme moderne.*

Résistance du Sud global

Les peuples du Sud global n'accepteront cependant pas passivement une telle recolonisation par l'impérialisme. Dans de nombreux pays du Sud, la grande bourgeoisie, exaspérée par les obstacles dressés à son développement par le régime colonial, a rejoint la lutte pour l'indépendance et le front anticolonial; l'Inde en est un exemple classique. Il est certain que la grande bourgeoisie, et même une partie de la classe moyenne supérieure urbaine désireuse d'envoyer ses enfants s'installer dans les métropoles, ont depuis changé de camp et abandonné la cause anti-impérialiste. Mais les autres classes, qui faisaient partie du front anticolonial et qui seraient elles aussi durement touchées par le projet de recolonisation de l'impérialisme américain, opposeront une résistance farouche à cette recolonisation.

Cette résistance, de surcroît, ne se dirigera pas seulement contre l'impérialisme, mais aussi contre la bourgeoisie monopolistique nationale; elle s'opposera également, politiquement, aux régimes néofascistes partout où de tels régimes sont au pouvoir avec le soutien de cette bourgeoisie. Elle recèlera, par conséquent, d'immenses possibilités révolutionnaires. Les mois à venir seront donc vraisemblablement marqués par des luttes acharnées dans les pays du Sud, sans aucun doute douloureuses, mais d'une importance historique capitale.

Le fait que la recolonisation impérialiste ne soit pas chose aisée est illustré par la situation en Iran. De fait, la résistance iranienne a pris de court l'impérialisme américain. Si l'Iran avait cédé facilement, l'impérialisme aurait été enhardi à poursuivre son projet de recolonisation avec encore plus de vigueur et d'empressement, et les autres pays du Sud se seraient sentis affaiblis dans leur lutte anti-impérialiste. Autrement dit, il existe une dialectique de la résistance: la résistance vigoureuse d'un pays renforce la volonté

de résister des autres; il existe aussi une dialectique de l'affaiblissement: la faible réaction d'un pays face à la recolonisation impérialiste décourage les autres. La lutte courageuse menée par l'Iran est une force stimulante pour l'ensemble du Sud.

L'impérialisme n'abandonnera certes pas son projet de recolonisation du Sud face à la résistance iranienne, mais sa progression sera certainement ralentie.

NOTES

Joseph Stiglitz, « Les inégalités freinent la reprise », *New York Times*, 13 janvier 2013.

La Chine constitue une exception notable à ces tendances salariales mondiales: les salaires y ont augmenté de manière significative, sous l'impulsion des politiques gouvernementales. Cela ne remet toutefois pas en cause l'augmentation de la part de l'excédent économique dans la production mondiale et dans chacun des pays capitalistes.

L'argument avancé dans le contexte des États-Unis par Paul A. Baran et Paul M. Sweezy dans *Monopoly Capital* (New York: Monthly Review Press, 1966) est ici appliqué au monde capitaliste dans son ensemble.

Ce point est abordé plus en détail dans Utsa Patnaik et Prabhat Patnaik, *Capital and Imperialism* (New York: Monthly Review Press, 2021).

Prabhat Patnaik, « Pourquoi le néolibéralisme a besoin de néofascistes », *Boston Review*, 19 juillet 2021.

Le Japon fut le premier pays à sortir de la Grande Dépression de cette manière. L'Allemagne suivit son exemple après l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler en 1933.

Dans les années 1930, John Maynard Keynes, ainsi qu'un groupe de syndicalistes allemands, avaient proposé une relance budgétaire coordonnée impliquant plusieurs pays pour sortir de la Grande Dépression, mais sans succès. Voir Charles P. Kindleberger, *The World in Depression, 1929–1939* (Berkeley: University of California Press, 1973).

SB Saul, *Études sur le commerce extérieur britannique* (Liverpool: University of Liverpool Press, 1960).

Pour une analyse et une estimation du « drainage » de l'Inde vers la Grande-Bretagne, voir Patnaik et Patnaik, *Capital et impérialisme*.

Joan Robinson, *Philosophie économique* (Harmondsworth: Penguin, 1966).

Pour une présentation détaillée de cet argument, voir Prabhat Patnaik, *Accumulation and Stability Under Capitalism* (Oxford: Clarendon, 1997), 81–86.

Pour une critique détaillée de ce traité, voir Biswajit Dhar, « L'Inde a accepté une asymétrie grossière », *Frontline*, 23 février 2026 ; voir aussi Prabhat Patnaik, « Les contorsions du gouvernement Modi pour défendre l'accord indo-américain », *MR Online*, 4 mars 2026.

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



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.



LE BILLET DE CONGÉ ANNUEL

QU'EST-CE QUE C'EST ?

En France, le billet populaire de congé annuel est un billet de train dont la création a été annoncée le 30 juillet 1936 par Léo Lagrange après des négociations serrées avec les compagnies ferroviaires privées. Il fait suite à la loi instituant deux semaines de congés payés et sera très vite appelé le « billet Lagrange ».

Initialement valable trente et un jours maximum, impliquant un séjour minimum de cinq jours au point de destination, il permet alors au/à la bénéficiaire ainsi qu'à sa famille d'obtenir 40 % de réduction sur le prix du billet normal aller et retour (demi-tarif pour les enfants de 3 à 7 ans).

Dès 1937, le billet congé annuel sera modifié afin d'apporter quelques améliorations. La femme salariée sera reconnue comme cheffe de famille si son mari est chômeur ou retraité. Elle pourra ainsi obtenir la réduction pour elle, son conjoint et ses enfants. Les travailleur·ses étranger·es auront également les mêmes droits.

Dès 1936, 600 000 billets sont vendus, puis 1,8 million en 1937.

ET AUJOURD'HUI ?

Ce billet est toujours commercialisé par la SNCF et se dénomme désormais « billet de congé annuel ». Il permet de bénéficier d'une réduction annuelle de 25 % (la réduction de 50 % si le billet est payé en chèques-vacances n'existe plus depuis le 1^{er} janvier 2023) pour un voyage aller-retour d'au moins 200 km en tout.

CONDITIONS

Le droit au billet de congé annuel de la SNCF n'est attribué qu'une fois par an que ce soit en tant que titulaire ou en tant qu'accompagnant·e.

Tou·tes les salarié·es sont concerné·es, du privé comme de la fonction publique, les retraité·es, les privé·es d'emploi bénéficiant d'allocations-chômage.

Vos proches bénéficient de la même réduction si elles et ils vivent sous le même toit que vous et voyagent avec vous, à savoir :

- votre conjoint·e,
- vos enfants de moins de 21 ans.



LA CGT REVENDIQUE

- **Le renforcement du tourisme social** par un financement public ambitieux ;
- **L'accès de tou·tes les salarié·es à des CSE, associations et CSA doté·es de moyens** pour leur permettre d'accéder à des séjours de qualité ;
- **Une revalorisation des salaires et des pensions** pour permettre à tou·tes de partir ;
- **La défense des structures de tourisme social** menacées de fermeture ;
- **L'inscription du droit au départ en vacances effectif** dans les politiques sociales ;
- **Les 32 heures par semaine payées 35 :** la réduction du temps de travail, c'est aussi plus de temps libre !

REPRENONS NOS VACANCES EN MAIN !

Si nous voulons disposer d'un outil puissant et efficace, nous devons promouvoir l'adhésion des CSE, des associations, des SCI de copropriétaires, et des exploitant·es des centres à l'Ancav-SC, outil de coordination de la CGT.

Se réapproprier nos vacances, c'est refuser qu'elles deviennent un produit de luxe réservé à une élite.

C'est revendiquer le droit au repos, à la découverte, à la vie familiale, à la liberté !

Les vacances sont un besoin vital, un temps pour souffler, pour vivre autrement, loin des cadences, de la pression, du quotidien oppressant.

**POUR UN TOURISME POPULAIRE, SOLIDAIRE,
ACCESSIBLE ET HUMAIN : ENGAGEONS-NOUS
POUR LE DROIT AUX VACANCES
POUR TOUTES ET TOUS !**



Les profits de la concurrence contre le service public !

Les résultats du premier semestre 2026 du groupe RATP affichent une hausse de 1,6 % du chiffre d'affaires consolidé, porté à 4 milliards d'euros, notamment grâce à une croissance de plus de 23 % de l'activité des filiales.

Pour la Fédération CGT des Transports, ces chiffres illustrent surtout un profond changement de modèle.

L'EPIC RATP a pour mission fondatrice d'assurer le fonctionnement et le développement des transports publics pour le compte de l'autorité organisatrice d'Île-de-France (*IDFM*). Sa vocation est celle du service public, pas la conquête de marchés et la recherche de profits.

Pourtant, ses filiales représentent désormais près de 38 % de l'activité du groupe, en hausse de 8 points. Cette croissance repose largement sur la conquête de contrats de délégation de service public, en France comme à l'international : Italie, États-Unis, Lyon, Béziers, Vienne... La RATP se positionne ainsi face aux multinationales du transport, notamment Transdev, Keolis ou ATM, pour remporter des marchés financés par de l'argent public.

À la logique du service public se substitue donc une logique financière fondée sur la concurrence entre opérateurs et entre salarié-es, au détriment de leurs conditions sociales comme de la qualité du service rendu aux usagères/usagers.

En Île-de-France, la RATP participe activement à son propre démantèlement : des filiales de droit privé de CAP Île-de-France remplacent désormais la régie publique sur le réseau bus, demain sur le Tramway, le métro et le RER !

Cette politique se conjugue avec la conquête de nouveaux marchés, comme l'étoile ferroviaire de Caen au détriment de l'opérateur public historique SNCF, ou encore le réseau de chaleur de la Ville de Paris, dans le cadre d'un partenariat avec Eiffage et Dalkia, filiale du groupe EDF...

Alors que l'urgence sociale et environnementale s'amplifie, alors que les conditions de travail des salarié-es de la RATP et des filiales continuent de se dégrader, alors que les besoins de transports collectifs sont exponentiels... loin de revoir leur copie et de tirer les conséquences de la stupidité de mise en concurrence et de privatisation des entreprises publiques, le gouvernement et la Région IDF poursuivent la casse d'une entreprise qui a pourtant fait la preuve de son efficacité économique et sociale depuis 80 ans !

Notre Fédération revendique la sortie des transports publics des logiques marchandes et de mise en concurrence. Elle porte la création d'un Pôle public des transports, permettant de rompre avec une organisation qui met en compétition les entreprises et les salarié-es.

Les transports ne sont pas un marché à conquérir. Ils sont un bien commun et doivent être organisés, financés et développés comme un véritable service public !

Montreuil, le 20 août 2026



MFA TAXI

VOTRE TAXI EST IMMOBILISÉ ?

La MFA vous fournit un taxi relais*
En cas de panne, accident, vol,
vous bénéficiez d'un véhicule de
remplacement équipé taxi.

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS
DE VOTRE CONSEILLER !

mfa.fr

01 49 68 68 68

*Cette garantie optionnelle du contrat MFA Taxi est disponible uniquement pour les taxis parisiens.

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



LA QUALITÉ DE SERVICE

La qualité de service:

La proximité et **l'efficacité** font partie des valeurs sûres de la MFA depuis sa fondation : par conséquent, elle veille quotidiennement à rendre encore meilleure la relation qu'elle entretient avec ses sociétaires.

Renforcement de la qualité de service :

Répondre aux questions et anticiper les besoins des sociétaires sera toujours essentiel. Dans le but de favoriser l'échange, la MFA a décidé de renforcer son dispositif d'écoute.

Pour la plus grande satisfaction de ses sociétaires, elle a donc misé sur l'organisation, la fluidité et la rapidité !

Enquête suite à un appel téléphonique :

Toujours à l'écoute, la MFA ne s'arrête pas là et donne également la parole à la fin de chaque appel téléphonique. Dès que l'interlocuteur a raccroché, quelques courts instants sont nécessaires pour répondre à l'enquête de satisfaction proposée par la MFA et contribuer à l'amélioration continue de ses services.

Pour plus d'informations sur la MFA, retrouvez son site internet mfa.fr, ou flashez ce QR code à l'aide de la caméra arrière de votre smartphone. Découvrez toute l'actualité de la MFA dans la rubrique « le blog de la MFA ».

Enquête de satisfaction :

À la MFA, l'avis de ses sociétaires compte, il est valorisé. Ainsi, elle réalise des enquêtes de satisfaction dans le but d'améliorer en permanence ses services.

Sous forme de questionnaires, les avis sont collectés à la suite :

- 1 D'un sinistre terminé,
- 2 D'un acte sur le contrat.

La qualité de ses services, l'intervention de ses prestataires, les retours sur les conseils apportés par les chargés de clientèle, le délai de traitement d'un dossier sinistre et bien évidemment le degré de satisfaction, sont les aspects forts des questionnaires sur lesquels la MFA veille attentivement.

Baromètre de satisfaction :

Pour compléter son dispositif, la MFA a mis en place depuis 2017 un baromètre de satisfaction, il permet de :

- Donner la parole à ses sociétaires,
- Déceler les axes d'améliorations,
- Évaluer le degré de satisfaction.

