

LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

**VÉHICULES
AUTONOMES**

**L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE
DOIT RIMER AVEC...**



PROGRÈS SOCIAL !



*Se souvenir,
c'est aussi se battre
pour demain*

COMMÉMORATION DE LA CGT TAXIS

En hommage à tous les camarades,
disparus, qui ont marqué notre profession.



CIMETIÈRE
DE
LEVALLOIS-PERRET

cgt



DIMANCHE 8 NOVEMBRE



À 10H30



CIMETIÈRE DE LEVALLOIS-PERRET

*Les taxis se rassemblent
pour honorer leur mémoire.*



Les Cochers Chauffeurs !

*Depuis 1884,
artisans, salariés et locataires*

L'innovation technologique doit rimer avec progrès social !

Sous prétexte d'innovation et de progrès technologique, des multinationales investissent des milliards dans la conception et le déploiement de véhicules autonomes. Mais des questions essentielles méritent d'être posées :

- Une innovation est-elle forcément un progrès pour l'humanité, un progrès social ?
- Pourquoi de tels investissements et pour quels objectifs ?

Pour la CGT, le progrès doit être social (dans la recherche d'une amélioration des conditions de vie de l'être humain) et il doit servir l'intérêt de tous sans distinction (pas d'une minorité détenant le capital).

Quand l'innovation technologique est au service du capital

Car derrière cette course à l'innovation se trouve avant tout un enjeu économique majeur. La captation des profits par des multinationales milliardaires sur un « marché » qui leur échappait jusqu'à présent.

Le transport de personnes, et notamment le « marché » des taxis, représente une activité particulièrement intéressante pour ces grands groupes. Une fois implantées sur ce marché,



ces multinationales vont chercher à imposer leurs propres règles, leurs propres tarifs et leur propre modèle économique, avec comme objectif unique et prioritaire la rentabilité.

Nous pourrions alors nous retrouver dans une situation paradoxale où malgré la suppression des travailleurs, ce qui est l'objectif de ces entreprises, les tarifs de ces prestations continueraient d'augmenter car le but de ces multinationales est d'obtenir toujours plus de profits.

La technologie au service du profit

Nous pensons que cette technologie ne participera pas au progrès social mais vise uniquement à alimenter un peu plus les dividendes distribués à une poignée d'actionnaire. Qu'advient-il des chauffeurs de taxi ?

Pourtant, dans notre société libérale, on nous présente régulièrement l'automatisation comme un progrès qui permettrait de réduire les coûts et, par conséquent, de faire baisser les prix pour les consommateurs. L'Histoire nous démontre le contraire.

Prenons l'exemple des caisses automatiques dans les supermarchés. Elles ont été installées au nom de la modernisation, de la rapidité et de la réduction des coûts. Pourtant, le client doit désormais effectuer lui-même une partie du travail qui était auparavant réalisé par un salarié : scanner ses articles, effectuer son paiement et gérer les éventuels problèmes. Le client remplace donc progressivement le caissier et son poste, mais les prix dans les rayons ne diminuent pas pour autant.

La question est alors légitime : où vont les économies réalisées grâce à la suppression de ces postes ?

Nous retrouvons une situation comparable dans les péages autoroutiers. Les cabines avec présence humaine ont progressivement disparu au profit de systèmes automatisés et du péage en flux libre. Là encore, le nombre de travailleurs nécessaires a diminué, mais les tarifs des péages, eux, continuent d'augmenter.

Avec les véhicules autonomes, les entreprises capitalistes réalisent leurs rêves consistant à se passer des chauffeurs. Cela

représenterait une économie considérable pour ces sociétés : pas de salaire à verser, pas de congés payés, pas de cotisations sociales liées à ces emplois, moins de personnel à gérer.

Est-ce que le prix de la course diminuera pour autant ? Rien ne permet de l'affirmer bien au contraire. Pour la CGT Taxis il est évident que l'objectif est d'utiliser l'automatisation pour augmenter leurs profits, en supprimant les conducteurs tout en maintenant, voire en augmentant, les tarifs facturés aux usagers.

Il est en effet certains que nous allons connaître le même phénomène que dans d'autres secteurs : le travailleur disparaît, le client doit effectuer ou subir davantage de tâches, mais le prix payé par le consommateur ne baisse pas. C'est cette logique que la CGT-Taxis refuse.

Que vont devenir les travailleurs du taxi ?

Mais au-delà de la question des tarifs, il y a surtout celle des travailleurs. Que deviendront les chauffeurs de taxi ? Que vont devenir tous les chauffeurs de taxi qui vivent aujourd'hui de leur métier ?

Le métier de chauffeur de taxi ne consiste pas simplement à transporter un passager d'un point A à un point B. C'est avant tout un métier de service, de proximité et de contact humain. Un chauffeur peut aider une personne âgée à rentrer chez elle, accompagner une personne malade, aider un passager à charger ses bagages, attendre quelques instants lorsqu'une personne en a besoin, échanger avec des clients réguliers ou encore assurer le transport de personnes tard dans la nuit lorsque les autres moyens de transport sont moins disponibles.

Le chauffeur apporte également son expérience et sa connaissance du territoire. Il sait adapter son itinéraire aux conditions de circulation, proposer un raccourci lorsque cela est possible, conseiller un restaurant ou un lieu à visiter à un touriste, mais aussi simplement être à l'écoute de la personne qu'il transporte.

Le taxi : un rôle social

Mais surtout, ces multinationales vont détruire un secteur qui a toujours joué un rôle exceptionnel dans la réinsertion des travailleurs de tous horizons. Le taxi a permis à de nombreux travailleurs de transformer des difficultés en réussite, sans jamais laisser personne sur le bord de la route de l'emploi. Le taxi est souvent une seconde chance dans le monde du travail, et à ce titre, il mérite de la considération. Ce rôle social serait bien sûr détruit si nos dirigeants politiques ne faisaient pas barrage aux multinationales prédatrices.

Le progrès technologique doit profiter aux travailleurs et à la population, pas aux multinationales. Pour la CGT Taxis, le progrès technologique ne peut pas être synonyme de suppression massive d'emplois, de dégradation du service rendu aux usagers et d'augmentation des profits des grands groupes.

Le progrès doit être social

Nous ne sommes pas opposés à la technologie. Au contraire, les nouvelles technologies peuvent être utiles lorsqu'elles permettent de réduire la pénibilité, améliorer les conditions de travail, renforcer la sécurité et faciliter le quotidien des travailleurs.

Mais lorsqu'une technologie est privatisée comme c'est le cas avec les véhicules autonomes, il ne faut pas être naïf et comprendre que leurs motivations se résument à supprimer des emplois pour augmenter toujours plus leurs profits.

Quel modèle de société voulons-nous ?

Nous devons également nous interroger sur le financement de notre modèle social. Chaque emploi supprimé, c'est aussi des cotisations sociales en moins pour financer notre protection sociale.

Nous devons donc poser clairement la question : quel modèle de société voulons-nous ? Voulons-nous un modèle dans lequel quelques multinationales possèdent les technologies, contrôlent les données, fixent les tarifs et remplacent progressivement les travailleurs par des machines ?

Ou, voulons-nous un modèle dans lequel la technologie reste au service de l'être humain, des travailleurs et de l'intérêt général ?

Pour la CGT évidemment, le véritable progrès ne consiste pas à supprimer systématiquement des emplois dès qu'une machine permet de réaliser une tâche.

Le véritable progrès, c'est d'utiliser la technologie pour améliorer les conditions de travail, réduire la pénibilité, maintenir les emplois, améliorer les services et faire bénéficier les usagers des gains de productivité.

Si une innovation technologique permet de réaliser des économies grâce à l'automatisation, celle-ci doit pouvoir bénéficier à l'ensemble de la société : aux travailleurs par de meilleures conditions de travail et de meilleurs revenus, et aux usagers par des tarifs plus accessibles et un service de qualité.

Nous refusons donc que le développement des véhicules autonomes soit présenté comme une fatalité ou comme un progrès qui ne pourrait souffrir aucune contestation.

Avant de remplacer les chauffeurs par des machines, il faut répondre à une question essentielle : à qui profitera réellement cette automatisation ?

Si la réponse est : moins de travailleurs, moins d'emplois, mais des tarifs toujours plus élevés et davantage de profits pour les multinationales, alors ce n'est pas le progrès que nous voulons.

La technologie doit être au service de l'humain, et non l'humain au service des rentiers.

Oui au progrès, et non à la suppression des emplois et à l'augmentation des profits au détriment des travailleurs et des usagers.

C. Duarte

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



OUVREZ LES YEUX

Frères et sœurs du métier de taxi français - Un appel urgent face à la révolution des véhicules autonomes

Par Kamel Abdellaoui

Unite The Union – London Taxi Section — Septembre 2026

Frères et sœurs du métier de taxi français, ouvrez les yeux. Regardez bien. Le sol sous nos pieds se dérobe plus vite que la plupart d'entre nous ne veulent l'admettre.

La Silicon Valley et la Chine n'attendent pas poliment que l'Europe finisse de débattre. Elles avancent à une vitesse agressive sur les véhicules autonomes et l'intelligence artificielle qui les propulse. Ce qui se passe n'est pas une histoire de science-fiction lointaine. C'est une poussée coordonnée qui dispose déjà de législation, de capitaux et d'un soutien politique. Si nous restons endormis, les premières victimes seront les chauffeurs de taxis qui ont passé des années à investir, à payer des impôts, à moderniser leurs véhicules pour les normes de qualité de l'air et à déclarer chaque euro de revenus.

1. Regardez Londres – Les chiffres sont déjà sur la route

Début septembre 2026, Uber et l'entreprise britannique Wayve ont lancé le premier service commercial de véhicule robot disponible via l'application Uber à Londres. La flotte initiale ne compte qu'environ quinze véhicules électriques (Ford Mustang Mach-E). Chacun d'eux transporte encore un chauffeur de sécurité humaine sur le siège avant. Ces conducteurs sont présents parce que la loi et les règles actuelles de Transport for London (TfL) l'exigent. Les véhicules peuvent se conduire eux-mêmes sous supervision, mais un humain reste responsable et prêt à reprendre le contrôle. Les passagers peuvent en demander un via l'application Uber, mais avec seulement quinze voitures dans une ville de plus de cent mille véhicules de location privée, la chance d'en croiser un est minime. Uber lui-même admet qu'il ne s'agit que de la phase supervisée. **L'objectif réel est de supprimer complètement l'humain.**

Waymo, la filiale d'Alphabet, teste depuis le printemps 2026 une flotte beaucoup plus importante d'environ cent véhicules dans de larges zones de Londres. Apollo Go de Baidu — le géant chinois — a commencé des essais routiers supervisés en juillet 2026, en collaboration avec Uber et Freenow (la marque européenne de Lyft). Ils n'ont pas caché leur ambition: des partenariats déjà signés avec Uber et Lyft visent à mettre des milliers de véhicules Apollo Go sur les plateformes européennes, avec des courses publiques à Londres prévues pour 2027. Pour l'instant, chacun de ces véhicules chinois circule aussi avec un opérateur de sécurité à bord. La technologie est encore trop chère et la réglementation trop restrictive pour un service commercial purement sans conducteur. **Cela ne durera pas.**

La réaction de Londres a été mitigée et révélatrice. Transport for London (TfL) a été mis dans une position difficile. Il doit homologuer les véhicules selon les règles existantes du transport de personne tandis que le gouvernement national pousse le cadre de la Automated Vehicles Act. L'Assemblée de Londres s'est plainte publiquement que le gouvernement central outrepassait les pouvoirs dévolus à Londres et que TfL devrait avoir le contrôle total sur tout essai autonome transportant des passagers. Les syndicats de chauffeurs ont averti que des entreprises mondiales étaient autorisées à remodeler l'ensemble de l'industrie du taxi pendant que la ville regardait. Pourtant, les essais se poursuivent. Avec les véhicules déjà en circulation, ces entreprises apprennent les rues, collectent des données et préparent le moment où l'opérateur humain pourra être supprimé.

La Automated Vehicles Act 2024, devenue loi en mai 2024, leur a donné le bouclier juridique dont elles avaient besoin. Elle crée un cadre réglementaire complet pour les véhicules autonomes sur les routes britan-

niques. Elle définit les véhicules capables de circuler de manière autonome, fixe une norme de sécurité au moins égale à celle d'un conducteur humain soigneux et compétent, crée un système d'autorisation et transfère la responsabilité juridique loin de tout « utilisateur en charge » humain une fois la fonction autonome engagée. La responsabilité passe à l'entité autonome autorisée et, pour les véhicules circulant sans utilisateur en charge, aux opérateurs agréés. La loi a été présentée comme un progrès et une mesure de sécurité. En pratique, elle ouvre la porte aux acteurs de la voiture autonome.

2. La Convention de Vienne, article 8 – Notre dernier véritable bouclier juridique

La Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière reste l'instrument international le plus important régissant la circulation routière en Europe et dans de nombreux autres pays. L'article 8 est le cœur de l'exigence d'un conducteur humain. Son libellé d'origine est court et absolu:

« Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules doit avoir un conducteur. »

Le même article poursuit: tout conducteur doit posséder les qualités physiques et mentales nécessaires, être en état de conduire, avoir les connaissances et les aptitudes requises, et — point le plus critique — « doit être en mesure de contrôler son véhicule en toutes circonstances ».

Pendant plus de cinquante ans, cela signifiait une seule chose: un être humain présent dans le véhicule, responsable et capable d'intervenir. Tout le système européen de permis, de responsabilité et de sécurité routière a été construit sur cette hypothèse.

Deux séries d'amendements ont déjà commencé à le vider de sa substance.

En 2016, un nouveau paragraphe (5 bis) a été ajouté. Il déclarait que les systèmes de véhicules qui influencent la manière dont un véhicule est conduit sont « réputés conformes » à l'exigence de contrôle s'ils sont conformes aux règlements techniques internationaux ou s'ils peuvent être neutralisés ou désactivés par le conducteur. Cela a ouvert la porte aux systèmes d'aide à la conduite avancée tout en maintenant un humain dans la boucle.

Puis, en 2021-2022, une disposition supplémentaire, l'article 34 bis, a été adoptée. Elle dispose que l'exigence selon laquelle tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur « est réputée satisfaite » lorsque le véhicule utilise un système de conduite automatisée conforme aux règlements techniques nationaux et à la législation nationale régissant l'exploitation. La limitation cruciale est territoriale: cette fiction juridique ne s'applique qu'à l'intérieur du pays qui a adopté les règles nationales pertinentes. Un système autonome autorisé dans une partie contractante ne devient pas automatiquement légal dans une autre.

C'est pourquoi les quinze voitures Uber-Wayve, les cent véhicules Waymo et la flotte d'essais Baidu à Londres transportent encore des opérateurs de sécurité. La Convention n'a pas encore été réécrite pour supprimer



complètement l'humain. Les entreprises de la Silicon Valley et leurs partenaires chinois poussent activement pour la prochaine étape : une réécriture qui autoriserait explicitement les véhicules « avec ou sans conducteur ». Une fois ce changement accepté par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et transposé dans le droit national, la dernière obligation internationale solide disparaît.

Nous devons traiter toute nouvelle tentative de modifier l'article 8 ou l'article 34 bis comme une attaque directe contre le gagne-pain des conducteurs professionnels. La Convention n'est pas un détail technique. C'est la dernière barrière juridique internationale qui force encore un humain à rester responsable d'un véhicule sur la voie publique. Si elle tombe, les règles nationales d'autorisation tomberont avec elle.

3. Le règlement européen sur l'IA : une autre couche qui peut être utilisée pour ou contre nous

Le règlement de l'Union européenne sur l'intelligence artificielle (règlement 2024/1689) classe de nombreux systèmes de conduite autonome comme de l'IA à haut risque. Parce qu'ils fonctionnent comme des composants de sécurité de véhicules couverts par le règlement sur la sécurité générale et le cadre d'homologation, ils relèvent de l'article 6, paragraphe 1. Les systèmes à haut risque sont soumis à des obligations strictes : systèmes de gestion des risques, ensembles de données de haute qualité, documentation technique détaillée, journalisation pour la traçabilité, transparence, supervision humaine, exactitude, robustesse et cybersécurité. Les obligations complètes s'appliqueront par étapes à partir de 2026-2028.

En théorie, cela crée des obstacles et des coûts. En pratique, les mêmes entreprises feront du lobbying pour transformer le règlement sur l'IA en une liste de conformité qu'elles pourront cocher tout en supprimant les conducteurs humains. Les opérateurs de flottes de robot taxis seront traités comme des « opérateur chargé du déploiement ». Nous devons exiger que les exigences de supervision humaine du règlement sur l'IA soient interprétées strictement pour les services de transport de passagers commerciaux : aucune exploitation commerciale entièrement sans conducteur, sans responsabilité humaine continue et significative qui ne puisse être réduite à un centre de surveillance à distance dans un autre pays. Nous devons également insister pour que les règles de responsabilité du produit pour l'IA et les logiciels traitent chaque système autonome comme strictement responsable des dommages économiques et sociaux causés lorsque des conducteurs humains licenciés sont déplacés.

4. La Chine et les États-Unis avancent déjà plus vite

La Chine est déjà plus avancée. Avec moins de freins législatifs, des taxis autonomes, des flottes de VTC, des camions, des véhicules de livraison et des drones fonctionnent à grande échelle. Dans certaines villes chinoises, on entre dans des magasins où aucun personnel humain ne travaille. Des caméras scannent votre visage, vous prenez ce que vous voulez, et l'argent quitte automatiquement votre compte. Les robots de livraison et les fourgonnettes sans conducteur se comptent déjà par dizaines de milliers. La technologie est commerciale et en expansion.

L'intelligence artificielle elle-même progresse plus vite que beaucoup de ses propres créateurs ne l'attendaient. Chez Anthropic, des chercheurs et des responsables de la sécurité ont démissionné ces dernières semaines, citant publiquement la vitesse du développement, la pression concurrentielle et le risque que les systèmes échappent à un contrôle humain fiable. Ils ont parlé de calendriers de « fin de partie ». Le danger touche tous les secteurs qui reposent sur le travail humain.

En Europe, nous détenons encore un avantage : notre législation. La Convention de Vienne et les règles nationales qui insistent encore sur la présence d'un conducteur ont ralenti l'arrivée complète des flottes sans conducteur. C'est temporaire. Les quinze voitures Uber-Wayve supervisées et les véhicules d'essai Baidu à Londres sont le début de la brèche. Les partenariats déjà signés parlent de milliers d'autres.

5. Le coût humain est déjà visible

Pour les chauffeurs de taxis, la menace est immédiate et personnelle. Beaucoup d'entre nous se sont endettés lourdement pour de nouveaux véhicules conformes aux normes d'émissions. Nous payons nos impôts et

respectons chaque réglementation. Pourtant, du jour au lendemain, une mise à jour logicielle et un changement des règles d'autorisation pourraient rendre ces investissements sans valeur. Les chauffeurs perdent déjà le sommeil. Certains parlent de désespoir. Une fois les licences disparues, il n'y a plus personne à qui téléphoner. Les systèmes tournent depuis le cloud.

6. Des exigences claires de compensation et de taxation lourde

Nous ne pouvons pas nous contenter de protester et d'espérer. Nous devons imposer des mécanismes financiers concrets :

1. Une taxe de transition autonome dédiée

prélevée sur chaque kilomètre parcouru par un véhicule commercial entièrement ou hautement automatisé. Le taux doit rendre l'exploitation purement sans conducteur nettement plus coûteuse que l'emploi de chauffeurs humains licenciés pendant au moins dix ans. Les recettes alimentent un fonds national de compensation.

2. Un fonds de compensation obligatoire

financé par les opérateurs et les constructeurs. Avant qu'une licence commerciale entièrement sans conducteur ne soit délivrée, l'opérateur doit verser une somme substantielle calculée sur le nombre de licences précédemment détenues par des chauffeurs humains dans la même ville ou région. Les chauffeurs déplacés reçoivent des paiements mensuels ainsi qu'une aide à la reconversion ou au départ anticipé à la retraite.

3. Des prélèvements locaux sur l'emploi et la formation

Chaque entreprise autorisée doit contribuer à un pourcentage fixe de son chiffre d'affaires aux programmes de formation locaux et doit employer un nombre minimum d'anciens chauffeurs professionnels dans des fonctions de sécurité, de maintenance ou de service client.

4. Des exigences de certification et d'assurance strictes et coûteuses

qui couvrent non seulement les dommages physiques, mais aussi les pertes économiques des chauffeurs licenciés dont le marché est détruit.

5. Une pression politique et juridique aux niveaux national et européen

Présenter ces exigences comme des conditions non négociables à toute libéralisation supplémentaire de la Convention de Vienne ou à toute mise en œuvre nationale du règlement sur l'IA. Utiliser des questions parlementaires, des pétitions, des recours juridiques coordonnés et des campagnes publiques qui nomment les entreprises et les politiciens qui les facilitent.

Nous sommes déjà passés par là avec Uber. La bureaucratie, les examens de permis, les taxes locales, les normes strictes pour les véhicules et la pression organisée ont rendu leur modèle moins rentable sur certains marchés. Les chauffeurs nigériens ont montré qu'une action coordonnée pouvait forcer une entreprise à recalculer. Les mêmes outils existent pour les véhicules autonomes.

Rien de tout cela ne fonctionne sans unité. Une seule voix. Un seul ensemble d'exigences claires. Des protestations fragmentées seront ignorées. Nous devons agir tant que la fenêtre législative est encore partiellement ouverte.

Conclusion – La mobilité est en train d'être réécrite

La technologie ne disparaîtra pas. La Chine et les États-Unis sont trop avancés. Mais les conditions dans lesquelles elle arrivera en France et dans le reste de l'Europe sont encore susceptibles d'être influencées. Dormez plus longtemps et ces conditions seront entièrement écrites par des gens qui n'ont jamais conduit de taxi pour gagner leur vie et qui ne perdront jamais le sommeil lorsque les applications cesseront d'envoyer des courses.

Ouvrez les yeux. La mobilité de demain est en train d'être réécrite. Si nous n'écrivons pas notre chapitre maintenant, quelqu'un d'autre nous en effacera.

Kamel Abdellaoui

Unite The Union – London Taxi Section

Septembre 2026



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

14 SEP. 2026

Le ministre

Réf : BDC_CM/2026-08/22377 JDA

Paris, le 11 SEP. 2026

Monsieur Christophe JACOPIN
Secrétaire général
Gescop Alpha Taxis
44-48 avenue du Général de Gaulle
94240 L'HAY-LES-ROSES

Monsieur le Secrétaire général,

Au nom de plusieurs organisations de taxis représentées à la Commission locale des transports publics particuliers de la préfecture de police de Paris, vous avez appelé mon attention sur les conséquences que pourrait avoir le développement de l'usage du véhicule autonome sur l'activité des taxis, en particulier dans l'agglomération parisienne.

Le Gouvernement est pleinement conscient des enjeux que soulève cette évolution, tant en matière de sécurité, de circulation et de partage de l'espace public qu'au regard de ses incidences économiques et sociales. Le cadre français repose à cet égard sur un déploiement progressif, strictement encadré et adapté aux besoins des territoires ainsi qu'à la maturité des technologies concernées.

Les effets de ces nouveaux services sur les différentes composantes de l'offre de mobilité devront être appréciés avec attention. Les représentants des professionnels concernés, et notamment ceux du secteur du taxi, seront associés aux réflexions portant sur les conditions de leur déploiement.

Les propositions que vous formulez en matière de régulation, d'accompagnement des professionnels et de prise en compte des conséquences économiques de cette transformation contribueront utilement aux travaux à venir. Les modalités susceptibles d'être retenues devront être examinées au regard de l'évolution des projets, de leurs effets prévisibles et du cadre juridique applicable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma considération distinguée.

Philippe TABAROT

De nouvelles règles pour le cumul emploi-retraite à partir de 2027



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Service Public

Vos droits et démarches plus simplement

Publié le 22 mai 2026

Service Public / Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)

La loi de financement de la Sécurité sociale pour 2026 modifie le dispositif de cumul emploi-retraite à compter du 1^{er} janvier 2027. Des nouvelles règles s'appliqueront pour les personnes qui partent à la retraite à partir de cette date. Service Public vous explique.

Avant l'âge minimum légal

Vous reprenez ou vous poursuivez une activité professionnelle après avoir été admis à la retraite avant l'âge minimum légal : les montants de votre revenu d'activité professionnelle (et de votre revenu de remplacement, notamment les indemnités journalières de maladie) seront déduits en totalité de votre pension de retraite, dès le premier euro.

Entre l'âge minimum légal et 67 ans (âge du taux plein automatique)

Vous êtes admis à la retraite entre l'âge minimum légal et 67 ans, et vous reprenez ou poursuivez une activité professionnelle : vous pourrez cumuler jusqu'à 67 ans vos pensions de retraite et des revenus d'activité (et de remplacement) si ces revenus ne dépassent pas 7 000 € brut par an. Si vos revenus annuels d'activité (et de remplacement) dépassent 7 000 € brut, vos pensions de retraite seront diminuées d'un montant égal à 50 % du montant du dépassement. À ce stade, le décret d'application de l'article 102 de la LFSS pour 2026, qui devrait fixer le montant à 7 000 € n'a pas encore été publié.

À partir de 67 ans (âge du taux plein automatique)

Vous êtes admis à la retraite à partir de 67 ans et vous reprenez ou poursuivez une activité professionnelle :

vous pourrez cumuler intégralement vos pensions de retraite et vos revenus d'activité et de remplacement (sans plafond). Les cotisations versées dans le cadre de cette activité pourront vous permettre d'acquérir de nouveaux droits à retraite.

Textes de loi et références

Loi n° 2025-1403 du 30 décembre 2025 de financement de la sécurité sociale pour 2026 (article 102) (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORF-TEXT000053226384>)

Agenda

À PARTIR DU 1 SEPT. 2026

Réforme des retraites

Départ à la retraite en carrière longue : quels sont vos droits à partir de septembre 2026 ? (<https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/actualites/A18997>)

Publié le 17 juillet 2026

Groupe de travail organisé par la préfecture de police visant à l'élaboration d'un nouvel indice économique

La Position de la CGT-Taxis (septembre 2026)

Paris, le 25 septembre 2026

Monsieur Verline,

Les variables retenues par la préfecture dans le tableau (mail du 13 juillet 2026) ne permettent en aucun cas la construction d'un indice économique pertinent.

En prenant des données sans rapport direct avec notre activité et/ou trop généralistes, vous reproduisez les erreurs du passé, déjà dénoncées à maintes reprises par la CGT-Taxis. A contrario, alors que des données précises existent sur notre activité, vous vous interdisez de les prendre en compte.

Ainsi, concernant les aéroports, vous reprenez l'indice général de la fréquentation des plateformes aéroportuaires alors qu'il existe des données précises sur le nombre de passagers prenant un taxi dans les aéroports.

Pourquoi conserver une donnée généraliste, sans corrélation avec notre activité, alors que les statistiques précises en l'occurrence existent ? Ainsi, la fréquentation du nombre de passagers sur Orly a connu une croissance de 8,45 % entre 2024 et 2025 alors que sur la même période, le nombre moyen de taxis en base arrière (BAT) a baissé de 15,96 % ! Nous voyons donc bien ici la donnée du nombre de passagers générales n'est pas significative.

Par contre ADP nous donne encore une statistique exploitable car directement issue de notre activité : le temps d'attente moyen en BAT. Malgré une baisse significative du nombre de taxi en BAT et donc de courses, le temps d'attente moyen a augmenté de plus de 15 %, passant de 1h06 en 2024 à 1h16 en 2025. Ce sont ce genre de données qui doivent être exclusivement utilisées. Pourquoi ne pas prendre en compte ces données précises qui sont directement liées à l'activité du taxi ?

Nous remarquons également que vous semblez n'avoir rien retenu de notre argumentaire remis ce 22 juin (<https://cgt-taxis.fr/groupe-de-travail-index-economique-le-22-juin-2026/>). Nous nous interrogeons donc sur l'utilité de ces réunions puisque vous ne tenez pas compte de nos réflexions et vous persistez à reproduire les erreurs du passé, notamment en prenant en compte des données exogènes au taxi.

De manière générale, le débat dans ces groupes de travail ne nous semble pas à la hauteur des enjeux. Bien souvent, nous nous voyons opposé que des opinions, sans aucune argumentation ni justification factuelle. De même, les intérêts des parties prenantes peuvent fausser les positions de certains et vous ne semblez pas en avoir conscience. Augmenter le nombre de taxi n'est pourtant pas une mesure à prendre à la légère, c'est une mesure structurelle et irréversible et vous n'avez pourtant jamais pris la peine de mesurer leurs impacts. Pour la CGT-Taxis, vos décisions d'augmenter de manière permanente et inconsidérée notre nombre, sans jamais en mesurer les répercussions, a grandement participé à l'aggravation de la situation désastreuse dans laquelle se trouve notre profession aujourd'hui.

De plus, vous omettez encore une fois les mutations fondamentales du secteur. Vous n'avez par exemple pas été capable de nous présenter des études d'impact de la ligne 14 (à Orly) ou sur l'arrivée imminente du CDG Express et vous semblez tout autant ignorer l'impact des robots taxis à venir. De même, qu'en est-il des répercussions des pratiques tarifaires agressives des plateformes VTC, engagés dans une guerre des prix destructrice ? Qu'en est-il également de la politique de mobilité de la Mairie de Paris et de ses retombées sur nos conditions de circulation, de stationnement ?

Sans toutes ces données endogènes au taxi, sans une vision d'ensemble de nos conditions de travail, il vous est impossible de mener une réflexion digne et encore moins d'aboutir à des conclusions sérieuses. La CGT-Taxis vous demande de reconsidérer notre argumentaire du 22 juin dernier et d'élargir le débat en prenant en compte la réalité du terrain. Tant que vous ne démontrerez pas un manque de taxis, la Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis vous demande de surseoir à toute nouvelle création.

Il nous apparaît en effet que cet indice économique n'est qu'un alibi justifiant votre volonté de rajouter continuellement des taxis contournant ainsi le respect du numerus clausus, seul garant de l'équilibre économique du taxi. Ce qui est certain, c'est que votre volonté persistante et infondée d'augmenter toujours plus le nombre de taxi contribue inévitablement à paupériser davantage la profession, déjà durement touchée par les crises successives.

Dans l'attente de vos réponses,

Cordialement,

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



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.



**LA JUSTICE DONNE RAISON À LA CGT
ET AU DROIT DE GRÈVE !**

Notre Fédération se félicite de l'ordonnance rendue le 14 septembre 2026 par le tribunal judiciaire de Créteil. Cette décision constitue un sérieux rappel à l'ordre pour KGPSO – KEOLIS Grand Paris Seine Orly – qui avait choisi de contester la légitimité de l'action syndicale de la CGT et de faire peser des menaces sur les salariés souhaitant exercer leur droit constitutionnel de grève.

Le jugement est clair : l'opposition de KEOLIS à l'alarme sociale et au préavis de grève déposés par la CGT constitue un « trouble manifestement illicite ». Le juge rappelle également un principe essentiel : « *il ne revient pas à l'employeur de se faire, lui-même, le juge de la régularité d'un préavis de grève* ».

La justice condamne et ordonne notamment à KEOLIS :

- De retirer ses communications contestant le préavis,
- De fournir les informations et formulaires nécessaires à l'exercice du droit de grève, le tout sous astreinte de 500 € par jour de retard.
- A verser 1.500 € à la CGT à titre de dommages et intérêts,
- Aux entiers dépens (*frais de justice*).

Le tribunal relève explicitement que l'employeur s'est opposé de sa propre initiative à l'exercice du droit de grève, « *en menaçant directement les salariés y participant de sanctions* », sans avoir préalablement saisi le juge.

UNE VICTOIRE JURIDIQUE PORTÉE PAR LA FORCE DE LA MOBILISATION

Pour la CGT, cette victoire juridique ne peut être dissociée de la puissante mobilisation des salariés de KGPSO sur les sites de Vitry et d'Ivry les 10 et 11 septembre derniers !

500 GREVISTES + LA CGT + LE DROIT = UNE VICTOIRE !

C'est le résultat de salariés qui ont refusé de céder aux intimidations. C'est le résultat du rapport de force construit collectivement. C'est le résultat d'une CGT qui a refusé de laisser une direction décider à la place de la justice de ce qui est légal ou non.

MAINTENANT, KEOLIS DOIT CHANGER DE MÉTHODE !

Un dialogue social réel et respectueux doit désormais se mettre en place. Il doit permettre de répondre aux revendications des salariés et de conjuguer au mieux les exigences de nos missions de service public avec l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de travail.

La CGT restera pleinement mobilisée aux côtés des salariés de KEOLIS. Pour aller plus loin, il faut maintenant renforcer cette force par le nombre : **Se syndiquer, c'est être plus forts pour nos droits, nos salaires et nos conditions de travail.**

REJOIGNEZ LA CGT !

Montreuil, le 15 septembre 2026

Après avoir saisi la justice, Sophie de Menthon retire sa plainte contre Sophie Binet

La CGT a appris le retrait de la plainte déposée contre la secrétaire générale de la CGT pour avoir déclaré « les rats quittent le navire ».

C'est une victoire gagnée grâce à la mobilisation. La CGT remercie les dizaines de milliers de personnes et d'organisations, la confédération syndicale internationale, les organisations syndicales françaises comme les centaines d'organisations syndicales du monde entier qui ont dénoncé cette procédure bâillon. Sophie De Menthon avait déjà récolté le ridicule, elle a voulu s'éviter une défaite cinglante au tribunal. La CGT lui demande maintenant de rembourser l'intégralité de ses frais de procédure.

La CGT dénonce le caractère scandaleux de cette plainte. On ne joue pas avec la justice. Les tribunaux et les magistrat-es ont d'autres priorités : la lutte contre le narcotrafic, la protection des femmes et des enfants contre les violences sexistes et sexuelles, la délinquance en cols blancs... Les procédures judiciaires ne sont ni un service après-vente du patronat, ni un outil pour multiplier les procédures bâillon.

Cette affaire est d'autant plus préoccupante qu'elle s'inscrit dans un contexte de répression syndicale qui s'intensifie et qui vise toute la CGT. Des centaines de militantes et militants CGT sont aujourd'hui confrontés à des procédures judiciaires ou patronales dans le cadre de leur activité syndicale. Derrière ces procédures, c'est toujours la même volonté qui se dessine : faire pression sur celles et ceux qui osent contester les décisions patronales et défendre les intérêts des travailleurs et travailleuses.

Sophie Binet fait actuellement l'objet d'une seconde mise en examen, à la suite de la plainte en diffamation déposée par Tefal, après qu'elle a dénoncé publiquement la répression syndicale au sein de l'entreprise. Cette procédure est toujours en cours. La CGT appelle donc solennellement Tefal à tirer les conséquences de la décision de Sophie de Menthon et à retirer à son tour sa plainte contre Sophie Binet.

La CGT appelle le gouvernement à légiférer sans attendre pour interdire les procédures bâillon et protéger les libertés syndicales. Il est temps d'arrêter de transformer le débat social en feuilleton judiciaire.

Les syndicalistes ne se tairont pas parce qu'une direction d'entreprise, un lobby patronal ou un dirigeant n'apprécie pas leurs prises de parole. La CGT ne se laissera jamais museler et continuera de dénoncer les abus patronaux, de défendre les salarié-es et de mettre les employeurs face à leurs responsabilités.

Le retrait de cette plainte est une première victoire. Mais la meilleure façon de mettre fin aux procédures bâillon, c'est de les arrêter. Toutes.

Montreuil, le 16 septembre 2026

LE BUDGET LECORNU 2027 EST DANGEREUX POUR LE PAYS

Jeudi 17 septembre, le Premier ministre a donné les grandes lignes de son budget pour 2027. Le gouvernement prévoit 54 milliards d'euros d'économies en faisant encore un peu plus les poches des travailleurs et des travailleuses, en continuant de désosser les services publics et en protégeant les cadeaux aux grands groupes et aux plus fortuné-es. Face à la crise inflationniste et à la menace de récession économique, la CGT dénonce ces orientations budgétaires dangereuses.

Les prix - tous secteurs confondus - explosent. 2,4% d'inflation en août selon l'INSEE, 2,7% d'augmentation pour l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH). En tête des inquiétudes des travailleurs et des travailleuses : les prix du carburant qui ont largement dépassé les 2€/litre et rendent, pour des millions de personnes, les déplacements du quotidien quasi impossibles, sans parler des prix de l'alimentation qui explosent.

Alors que certain-es renoncent à des repas ou à des soins pour faire le plein, le gouvernement choisit encore une fois de taper au porte-monnaie de celles et ceux qui ont le moins. Le gel du point d'indice des fonctionnaires, alors qu'ils et elles ont déjà subi une perte de pouvoir d'achat de plus de 15% depuis 2017, est une preuve supplémentaire de la déconnexion totale de ce gouvernement. Autre cible de ce projet de budget : 6 milliards sur les retraité-es, travailleurs et travailleuses d'hier qui ont cotisé toute leur vie. La désindexation des pensions aura des conséquences pour tout le monde, les retraité-es actuels et pour l'ensemble des travailleurs et travailleuses d'aujourd'hui qui seront en retraite demain. Enfin, les salarié-es malades seront aussi pénalisés, puisque M. Lecomte projette d'économiser 2 milliards sur les arrêts maladie.

A l'inverse, le gouvernement diminue la taxe sur les grandes entreprises de 5,6 milliards, et les 211 milliards de cadeaux annuels, sans condition ni contrepartie, ne sont pas remis en question. Le démantèlement du tissu industriel se poursuit dans le silence complice des membres du gouvernement et les annonces de plans de licenciements se succèdent.

La CGT dénonce ce projet de budget pour 2027 qu'elle juge dangereux pour les travailleurs et travailleuses et pour le pays. Le gouvernement s'entête dans une politique de l'offre qui ne produit aucun effet positif pour l'économie et participe à l'explosion des richesses de quelques-uns. Avec 61 milliards en 6 mois, la France est d'ailleurs championne de l'Union européenne du versement de dividendes et 2ème au monde !

Il est urgent d'augmenter les salaires et d'investir dans les services publics :

- augmenter le niveau du Smic,
- mettre fin au gel du point d'indice, augmenter les salaires, dans le public comme dans le privé, et les pensions de retraites.

Aucune leçon n'a été tirée de l'été qui s'achève à peine, aucune anticipation n'est à l'œuvre pour éviter les catastrophes de l'été prochain. Celles et ceux qui ont tenu le pays debout, dans les hôpitaux, face aux feux de forêts, dans la justice et l'éducation, ne sont toujours pas pris en compte à la hauteur de leur engagement.

La CGT sera de toutes les mobilisations pour l'augmentation des salaires et la lutte contre la vie chère, avec en ligne de mire la journée noire dans les services publics le 29 septembre prochain, à l'appel de l'intersyndicale de la fonction publique.

Montreuil, le 22 septembre 2026

Un plan Impulsion IA qui exonère les grandes entreprises et fait passer à la caisse les salarié·es !

Le plan Impulsion IA présenté ce mardi 22 septembre 2026 par le gouvernement prétend faire en sorte que l'IA « profite à tous ». En réalité, il fait passer à la caisse les salarié·es et les contribuables, sans exigence pour les directions d'entreprises.

Quatre jours après l'annonce d'un budget de rigueur pour les services publics, les malades, les fonctionnaires et les retraité·es, le ministre de l'Économie indique ce matin qu'une nouvelle aide aux entreprises sera mise en place pour soutenir le déploiement de l'IA embarquée dans des robots, sans que le montant de cette aide ne soit précisé publiquement.

Pour la CGT, les aides publiques aux entreprises qui atteignaient 211 milliards d'euros en 2023 doivent être contrôlées et conditionnées. En matière d'IA, le Conseil économique social et environnemental (CESE) préconise dans **un avis unanime de 2024** de « concentrer les financements publics sur le développement d'IA frugales et sur les IA à finalité directement environnementales ».

Le plan du gouvernement veut faire peser les investissements dans la formation à l'IA sur les travailleurs·ses à travers leur CPF, ou sur les contribuables à travers des financements publics (CFA, EDEC, etc.). Aucune contrepartie n'est exigée des grandes entreprises et des branches professionnelles en matière de négociation sur l'IA ou de définition des plans de développement des compétences. Pour la CGT, il est hors de question que le CPF, seul outil de formation professionnelle à la main des travailleurs·ses, soit dévoyé pour financer les besoins de formation des entreprises.

Alors que le plan prévoit 12 mesures « pour que l'IA profite à tous », le gouvernement n'ouvre aucune discussion sur le partage des gains de productivité permis par le recours à l'IA. Rien n'est envisagé pour la reconnaissance salariale des qualifications acquises via l'usage de l'IA et la réduction collective du temps de travail - notamment par le passage à 32 heures - que cette technologie peut permettre.

Comme à l'occasion du Sommet pour l'action sur l'IA de 2024, le gouvernement passe à côté du sujet central que pose l'utilisation de l'IA : la nécessité de déterminer démocratiquement les finalités et les conditions de production de l'IA. Sur ce dernier point, la France doit être motrice dans la construction d'une filière européenne de l'IA qui permette de réduire notre dépendance aux technologies américaines et chinoises. Pour assurer la construction d'une filière numérique pérenne, le gouvernement doit cesser de ne compter que sur l'environnement des start-up et mettre fin à la casse industrielle en cours dans notre pays.

Pour assurer des droits nouveaux aux travailleurs·ses, la CGT appelle le gouvernement à encadrer l'usage de l'IA par la loi. Pour cela, la France doit soutenir la proposition de la Confédération européenne des syndicats (CES) d'adoption d'une directive européenne sur l'IA et le travail, et porter, au sein de l'Organisation internationale du travail, la négociation d'une norme qui permette sa régulation à l'échelle internationale.

Montreuil, le 22 septembre 2026

Lycéen·nes mobilisé·es : la répression doit cesser, la démocratie doit vivre dans les établissements

Depuis plusieurs jours, des lycéennes et des lycéens se mobilisent dans de nombreux établissements pour dénoncer leurs conditions d'étude, le manque de personnels, les classes surchargées, les dysfonctionnements de leurs établissements et, plus largement, pour faire entendre leurs revendications. Contrairement à l'idée qu'essaie d'installer le gouvernement, leurs revendications ne sont pas partisans mais liées à leurs conditions de vie et d'études, et font ainsi partie de leurs libertés syndicales.

Pourtant ce mouvement fait l'objet d'une répression qui s'intensifie. Interpellations, gardes à vue, violences aux abords des établissements : plusieurs lycéen·nes ont déjà été confrontés à la police pour avoir participé à des mobilisations.

Cette situation est inacceptable.

La jeunesse a le droit de s'exprimer, de revendiquer et de se mobiliser. Les lycéennes et les lycéens ne sont pas des auteurs de troubles : ce sont des jeunes qui prennent la parole et veulent être entendus.

Un État dont l'école apprend la démocratie à la jeunesse ne peut pas lui envoyer la police. Les libertés d'expression, de réunion et de mobilisation des lycéen·nes doivent être respectées et protégées. Les établissements scolaires ne peuvent devenir des lieux où l'on intimide, sanctionne ou réprime celles et ceux qui contestent et qui proposent.

La CGT est très attachée au respect de la citoyenneté et à la liberté d'expression des jeunes et tient fermement au respect de l'autonomie des lycéen·nes comme des étudiant·es. Ce sont à elles et eux de définir leurs revendications et leurs mobilisations en toute indépendance.

Les personnels de l'Éducation nationale ont un rôle essentiel à jouer. Face aux pressions et aux tentatives d'intimidation, ils doivent pouvoir accompagner leurs élèves, garantir leurs libertés et faire vivre la démocratie au sein des établissements. **La mobilisation des jeunes doit être entendue, pas étouffée.**

La CGT, ses structures territoriales et professionnelles sont au service des organisations syndicales lycéennes et étudiantes représentatives pour protéger le droit à mobilisation des lycéen·nes. Face à la répression, nous réaffirmons notre solidarité avec les lycéennes et les lycéens. **Leur liberté d'expression et de mobilisation doit être garantie y compris lors de la grande journée de grève et de manifestation de ce 29 septembre 2026.**

Montreuil, le 28 septembre 2026

La CGT refuse la mise au pas de deux inspecteurs du travail

La CGT dénonce la procédure disciplinaire engagée contre deux inspecteurs du travail de l'Isère. Au-delà de leur situation, elle alerte sur la multiplication des atteintes aux libertés syndicales et sur la remise en cause des missions de l'inspection du travail.



Deux inspecteurs du travail visés par une procédure disciplinaire

Pierre et Benoît sont inspecteurs du travail à la Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (DDETS) de l'Isère. Tous deux sont également représentants syndicaux SUD Travail Affaires sociales.

Le 15 septembre, ils ont été convoqués devant une commission administrative paritaire disciplinaire. Une nouvelle étape dans une procédure qui dure, alors qu'une plainte pour harcèlement moral les visant avait auparavant été classée sans suite par le parquet.

Ce jour-là, leurs collègues et soutiens syndicaux se sont rassemblés devant les locaux de la DRH du ministère du Travail, à Paris. Sylvianne Brousse, présente au nom de la direction confédérale de la CGT, leur a apporté le soutien de la Confédération :

« La CGT dénonce fermement la procédure disciplinaire engagée contre Pierre et Benoît et leur apporte son soutien. À travers eux, c'est toute l'Inspection du travail qui est attaquée, mais aussi les organisations syndicales qui la défendent. »

Défendre les missions de l'Inspection du travail

Derrière le cas de Pierre et Benoît, c'est la conception même du métier d'inspecteur du travail qui est en jeu. Les deux agents se sont opposés à ce qu'ils considèrent comme des détournements des missions de l'Inspection du travail. Ils contestent notamment la participation des agent-es à des opérations relevant de politiques migratoires ou de sécurité, qu'ils jugent éloignées de leur mission première, celle de veiller au respect du droit du travail et de protéger les salarié-es.

« Pierre et Benoît ont eu mille fois raison de s'opposer, à leur niveau, aux tentatives de détournement des missions de l'Inspection du travail », a défendu Sylvianne Brousse lors du rassemblement.

Une prise de position qui intervient dans un contexte déjà difficile pour les agent-es. Depuis plusieurs années, l'Inspection du travail fait face à une baisse de ses effectifs et à une dégradation des conditions de travail. Avec une conséquence très concrète : moins d'agent-es pour contrôler les entreprises, faire respecter le droit et intervenir lorsque la santé ou la sécurité des salarié-es sont menacées.

« Il est urgent, non pas de sanctionner des agents, mais de défendre l'Inspection du travail et, avec elle, les agent-es qui la portent à bout de bras, malgré les obstacles. »

La CGT, exige l'abandon immédiat des procédures disciplinaires contre Pierre et Benoît et revendique un plan d'urgence pour l'Ins-

pection du travail, avec notamment le doublement des effectifs de contrôle.

Plus de 1 000 syndicalistes inquiété-es en France

L'affaire ne s'arrête pas aux portes du ministère du Travail. Ce qui arrive à Pierre et Benoît fait écho à de nombreuses autres situations rencontrées par des militant-es syndicaux dans les entreprises comme dans les administrations.

Plus de 1 000 syndicalistes seraient aujourd'hui inquiété-es pour des faits directement liés à leur engagement. Derrière ce chiffre, il y a des réalités très concrètes : des militant-es convoqué-es au commissariat, poursuivi-es en justice, sanctionné-es, licencié-es ou menacé-es pour avoir exercé leurs droits syndicaux. (Revoir le meeting pour les libertés syndicales)

Les lieux qui permettent de faire vivre l'activité syndicale sont eux aussi fragilisés. Des dizaines de Bourses du travail et maisons des syndicats sont confrontées à des menaces d'expulsion, des réductions de surfaces, des conventions précaires ou encore à la dégradation de leurs locaux. (Voir le recensement CGT)

Pour la CGT, ces attaques ne peuvent être dissociées des transformations intervenues ces dernières années dans le monde du travail. La réduction des moyens et des prérogatives des représentant-es des salarié-es, notamment depuis les ordonnances travail de 2017, a affaibli les possibilités d'intervention syndicale dans les entreprises.

« Dissuader l'engagement syndical »

Pour Sylvianne Brousse, mettre bout à bout ces procédures, ces sanctions et ces entraves dessine une tendance préoccupante : rendre l'engagement syndical plus difficile et plus coûteux pour celles et ceux qui le font vivre au quotidien.

« Cette stratégie vise à dissuader l'engagement syndical, à réduire nos moyens d'intervention, à épuiser les équipes syndicales, les représentant-es du personnel, par des batailles juridiques longues, coûteuses, et à intimider pour empêcher toute contestation de terrain. »

Derrière la défense de Pierre et Benoît se joue donc une question qui concerne bien au-delà des seul-es militant-es syndicaux : celle du droit des salarié-es à être défendu-es, à s'organiser collectivement, à alerter et à contester.

Et face aux tentatives d'intimidation, Sylvianne Brousse conclut sans détour : **« Personne ne nous fera taire ! »**



La CGT défend des droits au travail et des moyens pour une loi intégrale



Auditionnée à l'Assemblée nationale sur la proposition de loi contre les violences sexistes et sexuelles, la CGT a défendu des droits renforcés pour les victimes au travail et des moyens à la hauteur pour les rendre effectifs.

Faire de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles une réalité suppose d'agir partout où elles s'exercent, mais aussi de donner aux victimes les moyens de se protéger et de reconstruire leur vie. Le travail est, à ce titre, un enjeu majeur : les violences n'épargnent ni les entreprises ni les administrations, tandis que conserver son emploi et son salaire peut être déterminant pour échapper à un conjoint violent.

Loi intégrale pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles : la CGT auditionnée à l'Assemblée nationale

C'est notamment ce que la CGT est venue défendre devant la commission spéciale de l'Assemblée nationale chargée d'examiner deux textes visant à renforcer la lutte contre les violences sexuelles et sexistes contre les femmes et les enfants et contre les violences intrafamiliales. Dans le cadre des auditions organisées en amont de l'examen de ces textes, la CGT était représentée par Myriam Lebki, secrétaire confédérale, aux côtés des organisations de la coalition féministe et enfantiste pour une loi-cadre intégrale contre les violences sexuelles.

Protéger les victimes de violences, aussi sur leur lieu de travail

« Il n'y a pas de zone étanche autour du travail. Les violences ont lieu sur les lieux de travail, dans les entreprises privées comme dans les administrations », a rappelé Myriam Lebki.

Mais le travail est aussi déterminant pour permettre aux victimes de violences conjugales de s'en sortir. « Garder son travail et sa rémunération est extrêmement important lorsqu'il s'agit de fuir des violences. » Conserver son emploi et son autonomie financière, pouvoir chercher un logement ou effectuer des démarches administratives et judiciaires sont autant de conditions concrètes pour permettre aux victimes de se mettre à l'abri.

Victimes de violences conjugales : garantir des autorisations d'absence rémunérées

La CGT accueille donc favorablement la création d'autorisations d'absence rémunérées pour les victimes de violences, avec des justificatifs suffisamment larges, y compris des attestations sur l'honneur. Quitter un conjoint violent suppose en effet de nombreuses

démarches, souvent impossibles à effectuer en dehors des horaires de travail: chercher un logement, rencontrer des professionnel·les, se rendre à des rendez-vous administratifs, judiciaires ou médicaux.

« Il faut que les employeurs publics et privés puissent donner ces disponibilités aux femmes victimes », souligne Myriam Lebki. La CGT demande d'aller plus loin en étendant ces autorisations d'absence aux parents devant accompagner un enfant victime de violences.

Accompagnement des victimes : renforcer les droits syndicaux

La CGT soutient également l'élargissement des prérogatives des conseiller·es du salarié, afin que les victimes puissent être accompagnées dans leurs démarches auprès de leur employeur. Mais confier de nouvelles missions aux représentant·es des salarié·es sans leur donner les moyens de les exercer ne suffit pas.

« On a vraiment besoin que ces nouvelles prérogatives soient accompagnées de droits syndicaux. »

Cela suppose notamment de dégager du temps pour cet accompagnement spécifique et de prévoir des locaux permettant de recevoir les victimes dans des conditions garantissant la confidentialité.

La CGT demande également de renforcer les droits et les moyens des référent·es harcèlement du côté des salarié·es, alors que le texte accorde une place importante aux référent·es désigné·es par les employeurs. Il faut, défend Myriam Lebki, créer « un effet miroir côté salarié ».

Prévenir les violences sexistes et sexuelles dans les entreprises et les administrations

Pour la CGT, la prévention des violences sexistes et sexuelles ne peut pas se limiter à une obligation d'affichage ou à la distribution de documents d'information.

« Ce dont on a besoin, c'est qu'une culture de la prévention soit intégrée dans les entreprises. »

Cela passe notamment par des temps d'information collectifs, des réunions de service, des formations régulières et une sensibilisation de l'ensemble des salarié·es. L'objectif est de faire de la prévention des violences sexistes et sexuelles au travail une politique permanente dans les entreprises comme dans les administrations.

Enquêtes internes sur les violences sexuelles : la CGT alerte sur deux risques.

Si la CGT considère plusieurs dispositions du texte comme des avancées, elle alerte sur deux mesures relatives aux enquêtes internes. La première concerne la possibilité de conditionner le déclenchement d'une enquête à l'accord de la victime. Pour la CGT, cette disposition pourrait exposer les victimes à des pressions et empêcher l'employeur d'assumer pleinement ses obligations en matière de santé et de sécurité lorsqu'il a connaissance de faits de violence.

La seconde concerne la transmission du rapport d'enquête à la personne mise en cause.

« On risque de museler la parole des victimes, qui auront peur que leur témoignage et leur histoire soient vus par la personne mise en cause. »

La CGT demande donc la suppression de ces deux dispositions afin de mieux protéger la parole des victimes.

Loi intégrale contre les violences : « On a besoin d'un budget intégral »

Reste une question déterminante: celle des moyens. Car inscrire de nouveaux droits dans la loi ne suffira pas si les services publics et les associations chargés de prévenir les violences, de protéger et d'accompagner les victimes n'ont pas les moyens de remplir leurs missions.

Inspection du travail, protection de l'enfance, santé, justice: tout au long du parcours des victimes, des professionnel·les doivent pouvoir intervenir. Pour Myriam Lebki, la cohérence est simple:

« On a une loi intégrale, on a besoin d'un budget intégral. On a besoin du financement des services publics et des associations. »

Pour la CGT, une réponse réellement intégrale aux violences sexistes et sexuelles suppose donc des droits effectifs pour les victimes, des moyens pour les représentant·es des salarié·es, une véritable politique de prévention dans les entreprises et les administrations et des services publics renforcés.

Parce que lutter contre les violences sexistes et sexuelles, c'est aussi agir là où des millions de femmes passent une grande partie de leur vie : au travail.





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



ACCIDENTS DE LA VIE

NOUVEAU
créé par la
MFA



**PROFITEZ
PLEINEMENT
DE VOTRE
QUOTIDIEN !**

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

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

Une couverture globale

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

Des garanties adaptées

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

Le choix de votre niveau de garanties

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

mfa.fr

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