

SERVICES PUBLICS

On parle dans les différents médias de «service public», sans réellement définir de quoi il s'agit. Le discours qui en est fait permet au lecteur averti d'en connaître l'orientation économique et politique : le contraste est vif entre ceux qui estiment qu'il y a trop de service public et ceux qui pensent qu'il n'y en a pas assez.



TRANSPORTS LA TRANSITION VERTE RESTE AU FEU ROUGE

Le désengagement de l'État en matière de transports publics fabrique de la précarité, renforce les inégalités sociales, isole les territoires, pèse sur les collectivités et brise tout espoir de réussir l'indispensable transition vers des mobilités décarbonées.

GRANDE DISTRIBUTION

LES HYPERMARCHÉS, AU SERVICE DES CONSOMMATEURS ?

Quelle est la place de la grande distribution dans l'ensemble du système alimentaire ? Fait-elle part égale avec les agriculteurs, avec les consommateurs ? La réalité est bien plus inattendue et inquiétante !

L'essor très rapide de la grande distribution (années 90) dans les pays en développement est le premier facteur de la mondialisation du système alimentaire. C'est dans la grande distribution que l'on trouve les firmes les plus importantes tous secteurs confondus. *Walmart Stores* est devenue au début des années 2000 la plus grande firme mondiale, supplantant les pétroliers et les fabricants d'automobiles. Elle a réalisé, en 2007, un CA colossal de près de 380 milliards de \$ et un résultat net de plus de 12 milliards, avec deux millions de salariés. En 2019, les groupes Leclerc et Carrefour ont enregistré un chiffre d'affaires respectivement de 48 milliards et de 38 milliards d'euros, du même ordre de grandeur que le budget des principaux ministères français.

Ces firmes pèsent en outre sur les filières de production par leur puissance d'achat, renforcée par des super-centrales d'achat communes. En France on compte 4 grandes centrales d'achats, qui représentent 92 % du marché de la distribution. Cet oligopole leur permet d'imposer leurs prix lors des négociations avec les agriculteurs et les industriels.

Des centres villes vidés

Par ailleurs, la grande distribution densifie méthodiquement son maillage territorial et transforme le pays en une gigantesque zone de chalandise. Sur le plan local, le secteur façonne les paysages et l'aménagement du territoire. L'implantation d'un supermarché ou d'un hypermarché a pour effet le développement d'une zone commerciale en sortie de ville, qui draine les flux de circulation et de consommation mais qui induit aussi la désertification des centres villes. Dans bon nombre de villes où l'industrie a périclité, la grande surface est souvent, avec l'hôpital public, le premier employeur du bassin d'emploi mais aussi un des principaux employeurs privés



de pays avec des chiffres bien supérieurs aux effectifs des grands groupes industriels en France.

De nombreux secteurs ont été « remembrés » par la grande distribution, au premier rang desquels le marché du carburant. Elle assure aujourd'hui environ 60 % des ventes de carburant, contre seulement 12 % en 1980.

Un vrai rouleau compresseur

Son essor a permis « d'écraser les prix », ce qui est apprécié des consommateurs, mais également des gouvernements successifs, qui voient dans ces enseignes concurrentes de puissants alliés dans leur lutte pour juguler l'inflation en jouant le rôle d'amortisseur économique.

La grande distribution présente médiatiquement façonne nos représentations collectives et nos références culturelles. Certains de ses slogans publicitaires ayant durablement marqué les esprits comme « *Mammouth écrase les prix* » ou comme cette intervention du PDG de Carrefour : « *Vous n'êtes plus seulement Carrefour ; vous êtes le service public de l'alimentation. Vous nourrissez les Français, et vous rappelez à tous que notre rôle est un rôle vital, un rôle social, un rôle profondément humain.* »

Les prises de parole régulières de certains de ses dirigeants reçus sur les plateaux de télévision comme d'authentiques ministres de l'Économie bis pour commenter l'actualité économique, constituent l'une des manifestations de l'occupation de l'espace public par la grande distribution.

Ce n'est pas uniquement le paysage commercial qui a été reconfiguré par la grande distribution mais bel et bien la société française tout entière.

Alors comment résister à ce rouleau compresseur ? Le mouvement des agriculteurs a montré que la lutte paye : ils ont enfin obtenu l'instauration d'un prix plancher sur les matières premières agricoles (proposition de loi du 4 avril 2024).

Pour notre part, le rôle d'Indecosa-CGT est d'informer, de dénoncer, de proposer des actions les plus larges possible avec les consommateurs. Rappelons l'une de nos revendications : « *Nous exigeons une politique nationale et européenne assurant notre souveraineté alimentaire par la constitution de stocks nationaux et européens, ainsi que l'encadrement des marges et pratiques des géants de l'agroalimentaire et de la grande distribution* ». ■

Gérard Casolari

LE LOGEMENT, UNE VALEUR UNIVERSELLE



Le logement a toujours été pour Indecosa-CGT un sujet de préoccupation majeure. C'est dans son préambule du document revendicatif qu'elle a élaboré et qui commence ainsi:

« L'article 25 de la déclaration universelle des droits de l'homme, signée le 10 décembre 1948 et portée par l'Organisation des Nations Unies(ONU), stipule que : "Toute personne a droit à

un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires" ».

Cet article symbolise, à lui seul, et de manière éclatante, les valeurs de progrès universelles que les peuples attribuent au logement à l'issue de la Seconde guerre mondiale.

Après plusieurs semaines d'attente, le nouveau gouvernement s'est doté d'un ministre délégué au Logement en la personne de Guillaume Kasbarian, tristement connu des organisations de mal-logés ou de locataires.

A l'occasion de son discours de politique générale, le Premier ministre, Gabriel Attal, annonçait une modification de la loi SRU, qui impose aujourd'hui aux villes et communes de plus de 3500 habitants, de construire au moins 25 % de logements sociaux. Elle est un pilier de la politique du logement social. Elle est notamment garante de la cohésion et de la solidarité entre les territoires.

La libéralisation du marché du logement s'annonce comme tant de secteurs de nos services publics.

Pourtant, en France, près de 15 millions de personnes, soit une personne sur cinq, souffrent de la crise du logement (difficultés à se loger, à entretenir son habitat, suroccupation, insalubrité, etc.) et la revendication d'une augmentation significative de salaire s'impose de plus en plus.

Indecosa-CGT vient de signer une tribune commune composée de plusieurs acteur(rices) du logement social (associations, organisations syndicales et élu(e)s politiques, parue dans le journal « Libération »).

Lors de son Assemblée générale, Indecosa-CGT a souhaité prendre en compte dans la thématique du logement, la notion de l'habitat-cadre de vie qui complète celle du logement social.

Les collectifs sont en reconstruction, alors n'hésitez pas à nous rejoindre !

Muriel Duenas

ACTUALITÉ	P.2
Les hypermarchés au service des consommateurs ?	
NATIONAL	P.4
Du logement à l'habitat : un vaste champ revendicatif	
Services publics : le gouvernement va droit dans le mur	
INTERVIEW	P.6
Muriel Duenas : En début de mois, après règlement de toutes les charges, le porte-monnaie est vide	
VIE DES ASSOCIATIONS	P.7
Teom, eau, La poste, nitrates, Congo...	
DOSSIER	P.8-13
Transports : la transition verte reste au feu rouge	
FICHE PRATIQUE	P.14
Démarches administratives, aide à la famille, relogement, carte verte	
LE DESSINDU MOIS	P.15

AGENDA

Mai

- 13 au 14** Formation Écrire pour être lu.e (91 Courcelle)
- 15** Journée Découverte (51 Reims)
- 28** Bureau national (93 Montreuil)
- 30** Journée d'étude sur l'habitat (35 Rennes)

Juin

- 3 au 7** Formation Présentation d'INDECOSA-CGT (63 Clermont-Ferrand)
- 6** Journée découverte (75 Paris)
- 7** Formation bases juridiques des permanences (75 Paris)
- 10 au 11** Formation Consommation numérique (91 Courcelle)
- 17 au 18** Conseil d'Administration national
- 25** Bureau national

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX
Tél. : 01 55 82 84 05. email : indecosa@cgt.fr . Site : www.indecosa.fr

Directeur de la publication, Rédacteur en chef : François Bilem • Rédaction dossier : Philippe Haumont • Iconographie et mise en page : Pascale Lecomte • Relecture, correction : Marie-Christine Dabrowski • Bimestriel imprimé et routé par Rivet Presse Edition, 87000 Limoges • Prix de vente : 5 euros au numéro. 6 numéros par abonnement annuel : 30 euros • N° de commission paritaire : 0425 G 86486. Imprimé sur papier recyclé.



PEFC
10 21 1383



Du logement à l'habitat

UN VASTE CHAMP REVENDICATIF

Régulièrement, Indecosa-CGT s'interroge sur les transitions nécessaires pour passer du logement à l'habitat. Ce fut le cas lors de notre Assemblée générale 2023.

Lorsque nous parlons du logement nous faisons globalement référence au logement social et tout particulièrement à la représentation des locataires auprès des bailleurs sociaux.

Si cette approche nous a donné une large représentativité (nous sommes actuellement en 6^e position parmi les associations représentatives, en progression régulière), nous en percevons autant les aspects bénéfiques que les limites. Car représenter les locataires nous engage, et partout où nous avons choisi de porter de telles responsabilités, nous intervenons régulièrement sur de multiples points comme la sécurité, la salubrité, le confort de vie. Les locataires ne s'y trompent pas, qui reconduisent nos représentant.e.s dans leur rôle d'élection en élection.

Pourtant, de réelles limites encadrent cette action. D'abord, elle invisibilise tous les logements qui ne sont pas étiquetés comme sociaux : petits propriétaires, copropriétaires, logements ruraux privés, logements intermédiaires, foyers... Ensuite, les diverses mesures législatives prises ces dernières années, dont le changement fondamental d'orientation des bailleurs sociaux, ne nous laissent guère présager d'améliorations pour l'avenir.

Des notions complémentaires

Notre présence auprès de ces bailleurs est essentielle. C'est dans ce cadre que nous disposons le plus de moyens (bien souvent largement supérieurs à ceux qui nous sont octroyés par les services de l'État au titre de l'accompagnement du règlement à l'amiable des litiges de consommation). Non seulement les bailleurs mettent à disposition des fonds propres à la représentation des locataires, mais de plus, ils disposent également de lignes budgétaires pour la réalisation d'actions et initiatives diverses.

Ainsi, pouvons nous intervenir sur des sujets larges : services publics ou marchands, transports, écoles, lieux de santé, sportifs ou de socialisation, sans oublier les questions liées à l'environnement. Tous ces champs élargissent l'approche du logement en l'ouvrant à ce que l'on nomme l'habitat. Et contrairement à ce que nous avons pu entendre exprimer par certains de nos propres membres, les deux notions ne s'opposent pas, elles se complètent. Le logement (à travers nos représentations) répond aux besoins immédiats quand l'habitat le complète à travers un vaste champs revendicatif. Mais comment opérer cette transition ? Comment aller plus loin que le seul niveau des réclamations (même si nous le redisons ici, ce niveau est essentiel) pour atteindre celui des revendications ?



Indecosa-CGT 37 s'est intéressée de longue date à cette question. Si elle n'est pas la seule à entreprendre ce type d'action, elle est assez emblématique d'une approche englobant les deux aspects : logement et habitat. Parmi ses modes d'actions, l'association organise régulièrement des activités en pied d'immeubles. En travaillant avec une association locale qui emploie des femmes du quartier, elle a ainsi pu organiser un pique-nique, occasion d'attirer et de rencontrer les habitants, puis d'embrancher sur une animation jardin dans un lieu partagé. Une autre action a été d'organiser la tenue d'un spectacle sur l'écologie suivi d'ateliers pour les enfants. Une autre encore d'organiser des après-midi récréatives avec des partenaires locaux...

Renouer avec l'éducation populaire

Toutes ces actions lui permettent d'établir le contact avec les locataires dans un cadre moins formel et de discuter de leurs conditions d'habitat. En cela, l'association renoue avec ce qui fut la base même de notre action syndicale : l'éducation populaire. Par le contact humain, par la convivialité, par le collectif, elle permet l'émergence d'échanges et d'initiatives qui n'auraient jamais eu lieu dans le seul cadre institutionnel.

C'est parce que nous voulons encourager cette transition, qui demandera nécessairement à ce que nous puissions convaincre encore davantage de membres de notre association de nous rejoindre activement, que nous sommes en train de mettre en œuvre une journée d'étude sur le passage du logement à l'habitat, actuellement en test auprès des associations Indecosa-CGT du 18 et du 35.

Cette journée d'étude, outil parmi d'autres, sera mise à disposition de toutes nos associations à compter du second semestre 2024. Il ne restera plus qu'à s'en emparer... ■

La rédaction

.....
L'association renoue avec ce qui fut la base même de notre action syndicale : l'éducation populaire
.....

Services publics

LE GOUVERNEMENT VA DROIT DANS LE MUR

On parle souvent dans les différents médias de «service public», sans réellement définir de quoi il s'agit. Le discours qui en est fait permettra d'ailleurs au lecteur averti de très vite connaître l'orientation économique du média en question : le contraste est vif entre ceux qui estiment qu'il y a trop de service public et ceux qui pensent qu'il n'y en a pas assez.

Pour l'Indecosa-CGT, les services publics sont un fondement même de notre société, à la fois garde-fou contre les abus des classes sociales les plus aisées et nécessité de survie pour les moins aisées. Dans un pays où les services publics fonctionnent correctement, tout le monde, quel que soit son niveau social, a un toit au-dessus de sa tête, de quoi manger chaque jour, la possibilité de se déplacer avec des transports adaptés, l'accès à l'éducation pour ses enfants et aux soins pour toute la famille. En un mot, de quoi vivre décemment.

Dans un pays où les services publics ne fonctionnent pas ou mal, l'écart d'espérance de vie est directement corrélé au niveau de richesse, toute ascension sociale est rendue impossible par les différences d'éducation entre un service public saigné à la moelle et d'élitistes écoles privées hors de prix et l'accès aux

soins sera limité par la taille de son compte en banque.

Où en est la France sur ce gradient ? Pendant longtemps, avec son système de Sécurité sociale, avec un accès à l'électricité et à l'eau abordable, avec des réseaux de transport développés, avec de nombreuses écoles publiques, elle se situait davantage dans la première catégorie. Puis, au fil des années, au fil de patients détricotages par les gouvernements successifs, elle a commencé à glisser de plus en plus dans la seconde. Prenons un exemple récent, anecdotique et pourtant représentatif des pensées politiques actuelles : dans le dernier remaniement gouvernemental, la santé n'est même plus un sujet indépendant ! Elle a été jointe à d'autres domaines alors même que c'est une préoccupation, notamment financière, de plus en plus importante pour les usagers et que les renoncements aux soins explosent.

Détricotage en règle

La méthode gouvernementale pour détruire un service public est connue depuis des décennies : commencer par réduire les moyens, financiers et humains, à grands renforts de coupes budgétaires et de suppressions de postes, puis pointer du doigt leur victime en hurlant que cela ne fonctionne pas et que «le privé, c'est mieux et moins cher». Puis déléguer de plus en plus de pouvoirs au privé en question, sans se soucier d'entraîner systé-

matiquement, dans les années suivantes, une hausse des prix et une diminution de l'offre et de sa qualité. La recette a été éprouvée et fonctionne inmanquablement.

Notons que, en parallèle, beaucoup d'autres pays bien en avance sur la destruction des services publics font dorénavant marche arrière en catastrophe, suite à des problèmes tuant régulièrement des usagers. On pourra par exemple citer le cas emblématique du Royaume-Uni, qui rapatrie ses lignes ferroviaires car le manque d'entretien provoque des accidents en cascade. Et malgré ces avertissements et exemples concrets, le gouvernement actuel continue sa marche en avant – droit dans le mur, et dont le prix est directement payé par nous tous, les usagers de nos services publics.

Des propositions concrètes

Au fil de ses parutions, Indecosa-CGT, à travers le IN Magazine, se proposera de plonger avec vous dans les différents services publics, du point de vue des consommateurs et usagers que nous sommes. Non seulement à travers de nombreux domaines qui ont été éludés pendant des décennies (comme par exemple l'accès à l'eau, entièrement absent des discours jusqu'aux scandales et manifestations violemment réprimées contre les projets de mégabassines), mais également dans leurs qualités respectives, dans leurs modes de financement actuels et ceux qui seraient possibles avec de la volonté.

Nous ne souhaitons pas seulement pointer du doigt les dysfonctionnements actuels. En faisant un point de la situation présente et des projets prévus, nous souhaitons également amener des propositions concrètes, de réelles solutions parfois redoutablement simples et peu chères afin d'améliorer notre cadre de vie à tous et à toutes.

Car Indecosa-CGT, en tant qu'association de consommateurs et d'usagers, porte un large panel revendicatif. Et ce sont ces revendications que nous voulons faire connaître. ■



.....

L'école publique, soi-disant «Priorité nationale», du gouvernement, subit de plein fouet le manque de moyens.

Interview Muriel Duenas, trésorière nationale Indecosa-CGT

« En début du mois, après règlement de toutes les charges, le porte-monnaie est vide »

Trésorière d'Indecosa-CGT national, Muriel Duenas est issue de l'association Indecosa-CGT 84 et sa présidente depuis plusieurs années. Le monde de la consommation l'a toujours intéressée dès son adhésion à la CGT en 2007. Elle a appris l'existence d'Indecosa-CGT grâce à une camarade qui en était militante sur un autre département.

Pourquoi avoir pris des responsabilités au sein d'Indecosa-CGT national ?

J'ai été sollicitée par mon association pour la succession du mandat au Conseil d'administration, puis par la présidente de l'association nationale de l'époque, Martine Sellier, qui pensait que je pouvais apporter mes connaissances pour l'activité nationale. A l'Assemblée générale de 2023 à Balaruc, j'ai été reconduite aussi bien au Conseil d'administration qu'au Bureau, dans mes fonctions de trésorière.

Le « niveau national » ouvre des champs d'intervention beaucoup plus élargis que dans un département, qui est forcément différent de l'autre. Les préoccupations locales sont, bien entendu, à y répondre et la connaissance et les apports nationaux permettent d'aborder la thématique en profondeur.

Quels sont les principaux enjeux du mandat 2023-2026 ?

L'évolution permanente de l'association sur des sujets nationaux tels que le logement, la santé, l'environnement et l'énergie est inhérente aux inquiétudes des usagers et consommateurs. La relève et la pérennité de nos associations tant nationale que départementales sont un enjeu pour nous tous.

Le pouvoir d'achat, la précarité sont des préoccupations quotidiennes quand on voit qu'au début du mois, après règlement de toutes les charges, le porte-monnaie est vide. De plus, nous mettons en place des collectifs sur les thématiques essentielles à développer. Ils sont au cœur même des préoccupations des usagers et consommateurs. Qu'il s'agisse de la santé ou de sa marchandisation de plus en plus prégnante et on le voit aujourd'hui avec le doublement de la franchise des médicaments, le logement qui est le plus gros poste de dépenses, l'alimentation, où l'on préconise 5 fruits et légumes par jour, etc. mais avec les petits salaires, pensions et autres comment faire ? La liste est longue des besoins souvent rognés faute de budget suffisant. Les questions environnementales sont depuis peu prises réellement en compte par notre association mais nous comptons bien les développer, voire de demander l'agrément pour pouvoir intervenir là où nous ne sommes pas encore présents.



Quelle place doit avoir Indecosa-CGT au sein de la CGT ?

L'importance du traitement de dossiers individuels est indéniable auprès des syndiqués et plus globalement aux adhérents. Notre place est d'être partout où l'on peut apporter une aide concrète aux salariés (et plus largement, aux actifs, retraités et privés d'emploi). Un litige de consommation peut être le facteur anxiogène amenant un possible accident de travail car on a la tête dans ses soucis personnels.

Nous sommes une complémentarité certaine de la CGT et c'est dans ce but que Georges Séguy, alors Secrétaire général de la CGT, l'a voulu ! Défendre les champs professionnels par le biais du consommateur liant le produit fini et son champ professionnel de production fait partie intégrante de notre mission !

Que peut apporter de se syndiquer ? Tout comme l'organisation syndicale, nous avons des revendications du droit à se loger, se soigner, se nourrir, d'avoir un environnement sain ! Bref, le droit de vivre dignement et décemment ! Bien que ce soient des revendications de droits individuels, seul le collectif pourra répondre aux besoins de chacun ! Un vrai défi à organiser et créer le rapport de force pour y arriver tous ensemble ! Une défense de ses droits de salarié par la CGT et celle de ses droits de consommateur par Indecosa-CGT. ■

.....
 Défendre les champs professionnels par le biais du consommateur liant le produit fini et son champ professionnel de production fait partie intégrante de notre mission !

Propos recueillis par F.B.

LES JUTEUSES RECETTES DE LA TEOM

L'association révèle des augmentations non justifiées sur l'assainissement non collectif, les ordures ménagères et même sur la taxe de séjour appliquée aux gîtes. L'opérateur local applique de nombreuses taxes, y compris celles qui s'avèrent facultatives, réussissant ainsi un tour de bonneteau qui permet aux responsables de clamer haut et fort qu'ils n'ont pas augmenté le taux des taxes foncières ! L'association renforce ainsi sa présence auprès des individuels par une action qui prend son sens à l'échelle collective. Rien qu'en facturant aux usagers les sacs de ramassage des ordures et en continuant de facturer l'apport des déchets de tonte en déchetterie tout en y interdisant leur dépose (!), l'opérateur réalise de juteuses recettes. Alors que le volet répressif du ramassage des déchets se met d'ores et déjà en place, les moyens qui y sont effectivement affectés se montrent clairement insuffisants au quotidien. Les usagers sont souvent très mal informés des réalités du traitement des ordures. L'association y veille, jouant ainsi pleinement son rôle. ■

INDECOSA-CGT 12

FORTE HAUSSE DU PRIX DE L'EAU

L'association pousse un coup de gueule sur le prix de l'eau ! Les hausses de prix enregistrées sur l'eau sont aberrantes. L'indice INSEE minore cette dépense contrainte et fausse ainsi la réalité de l'inflation réelle vécue par les ménages les plus modestes. L'association revendique la mise en place d'une tarification progressive de l'eau selon les usages et les premiers mètres cubes gratuits pour les besoins vitaux. Elle réclame également que les usagers/consommateurs de l'eau aient leur place dans les conseils d'administrations des syndicats des eaux. Et elle rappelle que sans augmentation urgente des salaires, pensions, retraites et prestations, de nombreuses personnes ne pourront pas faire face aux dépenses liées à l'eau, pourtant essentielle, voire vitale. ■

INDECOSA-CGT 40



FERMETURE DES BUREAUX DE POSTE

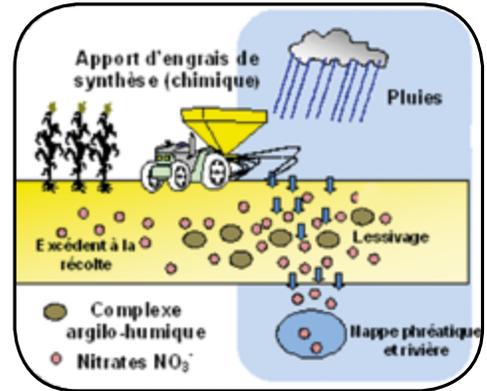
L'association se mobilise contre la fermeture des bureaux de Poste. Si les personnes en responsabilité insistent pour renvoyer ces questions sur les élus locaux, l'association ne se laisse pas prendre à ce jeu de « patate chaude » et rappelle la détermination de 25000 riverains et usagers potentiels à disposer d'un bureau de plein exercice. Même si, à ce jour, la direction de la Poste n'a pas répondu à ces interpellations, l'association affirme qu'elle portera ce dossier jusqu'à son terme. ■

INDECOSA-CGT 30

Associations Indecosa-CGT départementales:

Les actions que vous menez, les initiatives que vous organisez, vos activités sont à valoriser et à partager. Transmettez vos textes, programmes, informations, compte-rendus au secrétariat d'Indecosa-CGT national pour publication dans le IN Magazine.

Le comité de rédaction



ALERTE AUX NITRATES

Dans le cadre de nos consultations auprès de la Commission européenne, nous avons eu l'occasion d'alerter sur la présence excessive de nitrates dans les milieux aquatiques. En résonance avec la crise agricole récente, qui a vu le principal syndicat agricole (la FNSEA) avoir gain de cause sur plusieurs de ses revendications, dont celle de l'abandon de nombreuses normes environnementales, il était bon de rappeler que cette présence est due essentiellement à l'agriculture et à l'élevage. Avec l'utilisation généralisée des engrais azotés et le développement massif de l'élevage, les concentrations en nitrates dans les eaux des nappes dépassent parfois le seuil fixé pour l'eau potable. L'excès de nitrate dans l'environnement peut affecter directement la santé humaine, par les aliments ou la consommation d'eau. L'occasion pour nous de redire que chaque Européen doit pouvoir vivre dignement de son travail sans avoir à mettre en danger la santé et la sécurité des autres pour subvenir à ses besoins. ■

COLLECTIF INTERNATIONAL

RENCONTRE AVEC LES CAMARADES CONGOLAIS

Du 8 au 20 avril 2024, nous avons pu accueillir en France nos partenaires de l'Observatoire des Droits des Consommateurs du Congo. Deuxième mission menée avec cette structure, elle a été l'occasion de multiples rencontres avec différents acteurs : Fédérations CGT du Commerce, de la Distribution et des Services, ou encore de la Santé, ONG Sos Futur et Réseau International pour une Économie Humaine, Espace International, Collectifs Indecosa-CGT et même suivi de deux formations (Représentation des usagers de Santé et Échanges Internationaux) sur le centre de Courcelle. Toutes ces rencontres ont permis de mettre des visages sur des projets, d'écouter des réalités humaines et des espoirs militants venant de nos deux organisations. Gaçons que cette deuxième mission ne sera en rien la dernière, un fort projet de formation sur le passage de l'action individuelle à l'action collective s'étant déjà profilé dans nos échanges comme particulièrement réaliste et constructif pour nos associations. ■

COLLECTIF INTERNATIONAL



TRANSPORTS

LA TRANSITION VERTE
RESTE AU FEU ROUGE

Le désengagement de l'État en matière de transports publics fabrique de la précarité, renforce les inégalités sociales, isole les territoires, pèse sur les collectivités et brise tout espoir de réussir l'indispensable transition vers des mobilités décarbonées.

Il est la vie. Aérien, maritime ou terrestre, solitaire ou commun, parfois même juste amoureux, c'est un lieu de correspondances. Quand il agite une foule, il peut en porter la joie ou la colère. C'est un service mais ce devrait être un droit : celui de se bouger, de changer d'air, d'aller gagner sa vie plutôt que de la perdre, de se former, de se distraire, de se cultiver, de partir en vacances. C'est une porte qui s'ouvre sur l'ailleurs et sur l'autre. Il devrait être une jolie parenthèse mais reste bien souvent un cauchemar. Le transport se porte de plus en plus mal. Il navigue à vue. Il a mauvaise réputation. Il grignote nos vies, s'attaque à la planète, assèche les porte-monnaie, s'offre le luxe de se faire désirer en se raréfiant ici et là, de se faire valoir avec des prix toujours plus élevés. Le transport fait le tri, il choisit ses victimes, s'aligne sur les plus forts et aggrave les inégalités. Mais il se moque de n'être pas aimé. Plus souvent subi que choisi, le transport se sait indispensable.

Il n'a pourtant pas de quoi être fier de son bilan. Les transports sont en France responsables de plus d'un tiers de l'émission totale de gaz à effets de serre. Depuis 1990, le transport est même le seul secteur qui, non seulement, ne réduit pas ses GES, mais les accroît (+5 %). La route se taille la part du lion, responsable à 94 % de ces émissions. Elle est logiquement la première incriminée. Sur les routes, la voiture individuelle pèse pour plus de la moitié des déplacements dans la responsabilité d'un désastre écologique aux conséquences humaines, sanitaires et climatiques incalculables.

La mobilité tricote les précarités

Concomitamment – mais peut-être n'est-ce pas tout à fait un hasard –, une précarité d'un type nouveau s'installe dans le paysage déjà bien aride des inégalités sociales : on l'appelle « précarité mobilité ». Elle touche 13,3 millions de personnes (1) parmi lesquelles 4,3 millions ne possèdent ni

automobile ni abonnement à un service de transport collectif... On savait par une série d'études qu'une corrélation forte existait entre le niveau de revenu et le nombre de déplacements, leur distance ainsi que leur rapidité. Plus on est riche et plus on se déplace, plus on va vite et plus on va loin. Mais on oublie souvent, dressant le constat des mobilités, cette terrible réalité qui cloue sur place 1 Français sur 10 en l'excluant de tout type de transports.

Chez les 9 millions de personnes restantes, victimes de la précarité mobilité – celles qui ont accès à l'automobile – on retrouve encore toutes celles qui, faute de moyens, sont victimes de « précarité carburant ». Elles réduisent leurs déplacements, ne peuvent pas envisager de longs trajets ou, si aucune alternative à l'automobile ne leur est proposée, sont entraînées dans d'autres précarités, comme celle qui, pour leur laisser le volant, les oblige à resserrer un peu plus la ceinture de l'insuffisance alimentaire. On les retrouve bien sûr dans les territoires abandonnés par l'État, là où les habitants n'ont pas d'autre choix que celui de la voiture, ceux qui possèdent souvent des véhicules plus anciens et donc plus polluants, et qui subissent en première ligne la hausse des prix des carburants tout en voyant disparaître un à un tous les services publics de proximité. Les transports collectifs avec.

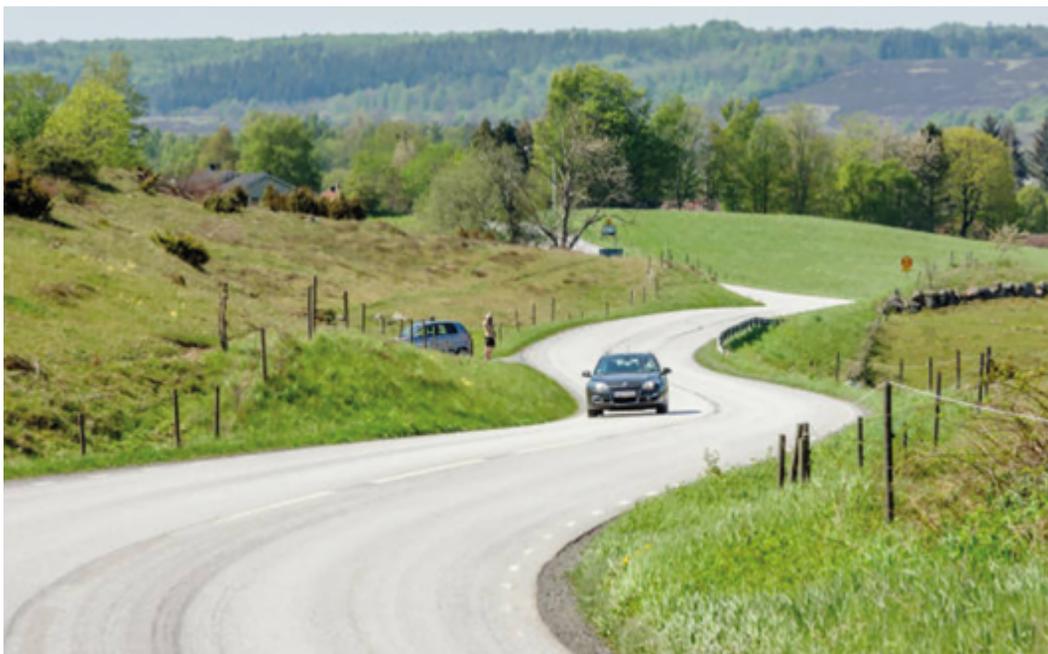
5,3 millions de Français sont dépendants à la voiture, toutes causes cumulées. Là encore, les discriminations sont flagrantes. Si l'appétence pour des mobilités plus douces tend à modifier tout doucement le comportement d'un Français sur quatre, cela concerne encore essentiellement les CSP + et les métropoles. Ce qu'il faut mettre en relation avec une autre donnée : au rang de la dépendance à l'automobile, très majoritaire, 80 % des utilisateurs sont des ouvriers qui, pour des raisons de revenus, possèdent des voitures plus anciennes, donc plus polluantes et plus énergivores.

Territoires à l'abandon

La précarité mobilité frappe durement les territoires. Les usagers bien sûr mais aussi, en l'absence de vision politique et de plans transports ambitieux, les infrastructures, l'investissement, les collectivités, les aménagements indispensables au développement social et économique. L'isolement des personnes prend essentiellement racine dans l'abandon des territoires dont on sait à quel point ils peuvent être le foyer des colères populaires [lire encadré]. 96 % du →

« LES TRANSPORTS SONT EN FRANCE RESPONSABLES DE PLUS D'UN TIERS DE L'ÉMISSION TOTALE DE GAZ À EFFETS DE SERRE »

« LE TRAJET MÉDIAN DOMICILE-TRAVAIL A AUGMENTÉ DE MOITIÉ EN VINGT ANS POUR LES HABITANTS DES ZONES RURALES »



D.R.

territoire national est constitué de zones non denses. Selon l'Insee, le trajet médian domicile-travail a augmenté de moitié en vingt ans pour les habitants en zone rurale (2). Ces derniers ont parcouru chaque jour sur les routes 320 millions de kilomètres en 2019 contre 200 millions en 1999. La distance médiane pour se rendre au travail s'est accrue de 4 kilomètres.

Pour se rendre à l'hôpital, à son travail mais aussi au cinéma, à sa banque, effectuer ses démarches, faire ses courses, pas d'autre choix pour ces Français que la voiture, en so-

litaire le plus souvent. Ainsi naît l'autosolisme (charmant néologisme désignant la conduite automobile en solitaire) qui touchait en 2023 près de 84 % des conducteurs aux heures de pointe, sur les autoroutes qui bordent les agglomérations (3). Les Français semblent ne pas vouloir lâcher leur volant, près de la moitié d'entre eux sort la voiture pour effectuer un trajet inférieur à 1 km.

Il est tout aussi vrai que les lourdes campagnes destinées à sensibiliser au covoiturage – plus ou moins fallacieuses – ont tendance à patiner. C'est même aux heures de pointe

LES ZFE, « ZONES DE FORTE EXCLUSION »

La création des zones à faibles émissions issue de la loi mobilité et de la Convention sur le climat répond en principe à des exigences de santé publique et de lutte contre le réchauffement climatique. L'intention est louable. Les métropoles de plus de 150 000 habitants et dépassant les seuils de pollution autorisés (Marseille, Aix-Marseille, Paris, Lyon et Strasbourg) doivent se conformer au calendrier qui prévoit, au 1^{er} janvier 2025, l'interdiction sur leur territoire de la circulation des véhicules Crit'Air 3 (normes Euro2 et Euro3), à savoir dont l'immatriculation est antérieure à 2006. Au total, 43 agglomérations sont engagées dans le processus. Et les ZFE n'y vont pas avec le dos de la cuillère. En Seine-Saint-Denis par exemple, département le plus démuné de France, cela concernera 3 vé-



D.R.

hicules sur 4 (72 %) ! Les ZFE se transforment en « Zones de Forte Exclusion ». Pour atteindre l'objectif de zéro véhicule polluant en 2030, l'empressement diffère d'une collectivité à l'autre. Certaines traînent la patte, Paris a reporté à 2025 l'interdiction des Crit'Air 3, Reims l'a reportée à 2029, tandis que d'autres font du zèle, comme Strasbourg, qui veut interdire dès 2028 tous les véhicules mis en circulation avant 2011.

Malgré l'existence de diverses aides de l'État pour l'électrique (aides à la conversion, bonus écologique, prêt à taux zéro), le reste à charge pour passer à la voiture dite « propre » reste d'environ 20 000 euros. Tous n'en profiteront pas. Quant au bilan écologique de l'opération, il en fait douter plus d'un. La voiture électrique est plus chère qu'elle n'est écologique. L'opération

ZFE, qui consiste à soutenir la transition de la motorisation thermique vers l'électrique (à remplacer une pollution par une autre ?), conforte de plus la logique du tout-automobile au détriment des mobilités douces, parmi lesquels les transports en commun. Une aubaine pour les constructeurs automobiles qui sont les premiers à empêcher la mise pour une dépense de l'État estimée à 1,3 milliard d'euros en 2023.

LA ROUTE EMBLÉMATIQUE DES MOBILISATIONS POPULAIRES

Le droit à la mobilité pour chacun est, on le sait, un facteur essentiel d'égalité. Il est indissociable de la liberté de se déplacer en toute sécurité, le moment voulu, par le moyen souhaité et pour la destination choisie, qu'elle soit locale, nationale ou internationale. Entravée, cette exigence de liberté entraîne ici et là des colères légitimes. La route en est un symbole marquant quand la manifestation – un déplacement piéton – monopolise le pavé, si des tracteurs bloquent la circulation ou lorsque des ronds-points sont occupés par des gilets jaunes aux carrefours des territoires oubliés. Une étude de l'Institut des études publiques (1) a montré qu'en plus des disparités socio-économiques, la mobilisation des gilets jaunes a notamment reposé sur des décisions politiques liées à la route, comme la hausse des taxes sur le diesel et la réduction de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires ou encore selon les distances domicile-travail à parcourir dans certaines zones d'emploi. Un lien entre « mobilité » et « mobilisation » est ainsi



D.R.

suggéré par l'enquête comme élément potentiellement déclencheur du mouvement.

(1) « Le Territoire des gilets jaunes » (avril 2019).

« PLUS ON EST RICHE, PLUS ON SE DÉPLACE, PLUS ON VA VITE ET PLUS ON VA LOIN »

que le covoiturage est le moins pratiqué. Il est pourtant une opportunité incontournable si l'on veut simultanément réduire les émissions de GES et faciliter la mobilité des plus précaires. Mais il n'est qu'un des leviers de ce que pourrait être une politique de transport plus verte et plus juste et ne peut prétendre être la solution. La mayonnaise ne prendra pas tant qu'un discours incantatoire (et bien souvent culpabilisateur) ne sera soutenu que par un saupoudrage de primes aléatoires et ponctuelles [lire encadré]. L'ambition politique manque pour s'attaquer frontalement aux inégalités territoriales sans laisser aux seules collectivités qui l'ont décidé le soin d'abonder au compte-gouttes en faveur de mobilités plus douces.

L'utilisateur passe à la caisse

L'ambition verte n'est pas mieux soutenue dans le domaine des ZFE, ces fameuses zones à faible émission imposées par la loi orientation des mobilités qui redessinent ou vont redessiner le trafic dans les villes de plus de 150 000 habi-

tants, soit 43 agglomérations à l'horizon 2030. Et cela de manière très inégalitaire, à géométrie variable, en excluant les véhicules les plus polluants. Les Français sont quasi unanimes, 86 % n'en veulent pas (4). Les motivations du refus ne laissent aucun doute : l'absence de solutions alternatives de transports en commun, le prix d'acquisition de véhicules dits « propres », les difficultés d'approvisionnement en carburant depuis la périphérie ou les zones rurales, la généralisation trop rapide du dispositif et le flou du système Crit'Air. Le principe des ZFE n'est pas remis en cause. Qui refuserait de vivre dans un environnement moins destructeur pour sa santé ? Mais leur mise en place désordonnée et précipitée, le sentiment d'injustice qu'elles font naître ainsi que l'esprit de coercition dans lequel est menée l'opération sont, soit vivement contestés soit purement et simplement ignorés [lire encadré].

Seule alternative à l'automobile économe en émissions et accessible au plus grand nombre qui s'impose naturellement pour les trajets de courtes et moyennes distances : les réseaux de transports collectifs, locaux ou régionaux. Les conditions minimales d'usage de ces services publics sont hélas loin d'être remplies, au contraire. Le service, déployable, ne cesse de se détériorer. L'état du réseau francilien, par exemple, présente un bilan tout bonnement catastrophique. Pour le métro, « c'est un réseau obsolète. Nous avons au moins huit lignes sur dix qui ne sont plus en état d'assurer un service public de qualité », reconnaissait même en décembre 2023 l'ancien Premier ministre Jean Castex, aujourd'hui PDG de la RATP. Un protocole d'accord État-Région en attente de finalisation promet un plan quinquennal de 8,4 milliards d'euros pour moderniser le réseau des transports franciliens, son doublement d'ici à 2030 avec la création de 4 nouvelles lignes de métro et le prolongement de quatre autres (sur les 15 promises initialement). En attendant, pour les JO et le million de visiteurs attendus, la principale recommandation faite à celles et ceux qui veulent aller travailler est de privilégier la marche...





D.R.

LE COVOITURAGE MASSIVEMENT REJETÉ PAR LES FRANÇAIS

Le covoiturage reste très majoritairement boudé par les Français. Sur 168 millions de trajets quotidiens réalisés en voiture, 900 000 seulement étaient covoiturés en 2019, 0,5 %. Un plan national a fixé l'objectif de 3 millions de trajets quotidiens en covoiturage en 2027. Fin 2023, près de 10 millions de trajets en covoiturage ont été relevés mais pour l'ensemble de l'année, soit une moyenne journalière de 27 400 km. On est encore bien loin du compte. Surtout si l'on relativise en tenant compte de l'effet d'aubaine – provisoire – de la prime de l'État (100 €) que touche le conducteur quand il offre ses premiers services via l'une des 27 plateformes spécialisées dans le covoiturage. La poursuite de la hausse des prix du carburant en 2023 a également joué un rôle au moins aussi important dans le discret sursaut.

Bien d'autres facteurs de blocage – non culturels – expliquent le désamour. Parmi ceux-ci, un rapport du Forum Vies Mobiles et de La Fabrique Écologique met le doigt sur des vices structurels dans un dispositif censé verdier le transport routier [1]. Les aides de l'État se sont principalement concentrées sur les plateformes numériques de covoiturage pour un montant 3 fois supérieur à celui du covoiturage informel alors que celles-ci ne représentent que 3 % des déplacements covoiturés. Par ailleurs, les territoires où le covoiturage serait le plus indispensable pour des raisons économiques, sociales ou écologiques sont également ceux où il aura le moins de chance de progresser : les zones rurales, les territoires peu denses.

Il conviendrait aussi de s'interroger sur l'effectivité du bilan éco-



logique. Certes, en termes d'émissions de CO₂, une baisse est constatée. En 2023, 45 000 tonnes de CO₂ et près de 30 millions d'euros ont été économisés. Mais ne doit-on pas également mesurer le risque en renversant la problématique? Une généralisation du covoiturage pourrait détourner de l'usage de transports publics (bus, métros, trains), infiniment plus probants dans leur bilan carbone et moins onéreux à l'usage, avec un risque de détérioration encore plus rapide des réseaux de transports en commun et « *en bout de chaîne certains utilisateurs de telle ou telle ligne de transports revenir à la solution du tout-voiture* », alerte Karos, opérateur de covoiturage [2].

[1] Téléchargement du rapport : https://forumviesmobiles.org/sites/default/files/2023.09.11_VF_Etude_covoiturage.pdf

[2] Le Monde, 18 octobre 2022.

L'EFFACEMENT DES PETITES LIGNES MOBILISE LES USAGERS

54 % des Français assurent ne pas pouvoir se rendre à leur travail en transports en commun (1). En cause, l'absence de desserte proche ou des horaires incompatibles. Il faut dire que le paysage ferroviaire a été profondément redessiné. Partout en France des lignes ferroviaires ferment ou ont fermé, paralysant nombre de territoires. 27 lignes ont été récemment mises à l'arrêt révélait le site Reporterre (2), soit 1 250 kilomètres ou 4 % du réseau national. 20 000 kilomètres (sur 60 000 à l'apogée des années 30) avaient déjà été effacés des cartes après la Seconde guerre mondiale au profit de l'automobile, un mouvement qui n'a eu de cesse de se poursuivre au détriment d'un maillage serré de lignes destinées à relier petites et moyennes villes, principalement au profit de trajets à grande vitesse reliant les métropoles. Le scénario est pratiquement toujours le même, défaut d'entretien des infrastructures, dysfonctionnements, retards, annulations, baisse de la fréquentation et fermeture. Les victimes sont aussi toujours les mêmes, les territoires les moins peuplés ou les plus difficiles d'accès. Et partout des collectifs d'usagers se forment pour sauver les petites lignes du petit peuple.

[1] Enquête « Que Choisir » février 2024.

[2] <https://reporterre.net/Exclusif-La-carte-de-l-etat-reel-des-trains-du-quotidien>



« LE RÉSEAU DU MÉTRO EST OBSOLÈTE. AU MOINS HUIT LIGNES SUR DIX NE SONT PLUS EN ÉTAT D'ASSURER UN SERVICE PUBLIC DE QUALITÉ » JEAN CASTEX, PDG DE LA RATP

→ L'ensemble du réseau francilien est à l'épreuve. La Région de Valérie Pécresse a réduit l'offre de transports sur 165 lignes de bus RATP, 13 lignes de métro, les RER, des transiliens, 6 lignes de tramway. Les conducteurs et conductrices viennent à manquer, notamment découragés par la dégradation des conditions de travail entraînée par la privatisation. Après la mise en concurrence, la privatisation des bus RATP est prévue pour 2025. Elle coûtera au contribuable 5 milliards d'euros. Ce qui n'empêche pas les Franciliens de passer lourdement à la caisse avec un pass Navigo à 86,40 € (après une hausse de près de 12 % en 2023) et le ticket de métro à 2,15 € en 2024.

Désinvestissement et dérégulation

Pour le porte-monnaie, la hausse – 8 % en moyenne en 2023 – se retrouve sur tous les réseaux et pour tous les moyens de transport. Selon les statistiques du ministère de la transition écologique, la dépense des ménages en transports collectifs a crû de 27,3 % en 2023 ! Et plus le trajet est court, plus il est cher au kilomètre. Le « *yeld management* », qui réduit ce que devrait être un service public à un vulgaire marché de savonnets fait outrancièrement grimper les prix lorsque la demande est forte, d'autant plus lorsqu'elle est provoquée par la réduction de l'offre dans les périodes d'affluence. Au point de favoriser de plus en plus systématiquement l'avion devenu plus accessible dans bien des cas, à l'évidence lors de voyages hors frontières. A trajet identique, l'avion peut être jusqu'à deux fois moins cher que le train. On marche sur la tête, la transition verte peut bien attendre.

A ces tarifs qui atteignent des sommets pour les voyageurs

ne correspondent pas non plus les investissements pourtant indispensables dans les infrastructures ferroviaires. Une étude d'*Allianz pro Schiene* (groupement allemand des opérateurs de transports) place la France en queue de peloton pour l'investissement dans les infrastructures ferroviaires par tête d'habitant (46 €), loin derrière l'Allemagne qui compte pourtant près de 40 000 km de lignes contre 27 000 en France et qui dépense 115 € par tête, elle-même à des années-lumière du Luxembourg (575 €).

Cerise sur le gâteau, cette politique de désinvestissement a ouvert en grand les portes de la mise en concurrence, présentée comme la solution ultime à tous les maux du transport. Ce choix politique atteint tous les secteurs du transport, les bus, Aéroport de Paris, la RATP, jusqu'au fret ferroviaire récemment filialisé par la SNCF et dont l'une des conséquences sera d'accroître un transport routier qui détruit les infrastructures, aggrave le risque – sait-on qu'un accident routier mortel sur trois est dû au mauvais état de la route ? – et alourdit considérablement le bilan carbone. Ce constat d'abandon tous azimuts des politiques publiques de transport a conduit le collectif Indecosa transports Île-de-France à suggérer des « *mobilisations interprofessionnelles pour rompre avec ces politiques et garantir une qualité de service reposant sur un pôle public du transport qui n'oppose pas les différents modes de déplacement mais au contraire recherche des complémentarités.* » ■

(1) Baromètre de la Fondation pour la nature et l'homme, 2022.

(2) Insee Première n°1948, mai 2023.

(3) Baromètre Vinci autoroutes.

(4) Selon une consultation du Sénat réalisée en mai 2023.

BON À SAVOIR

AIDES AUX DÉMARCHES ADMINISTRATIVES : ATTENTION AUX RISQUES DE CONFUSION AVEC LES SITES OFFICIELS

Face à la multiplication des sites commerciaux offrant de l'assistance pour les démarches administratives en ligne (Immatriculation de véhicules ou cartes grises délivrance d'actes de naissance...), la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a constaté, après avoir examiné 73 sites d'assistance administrative en ligne, que nombre d'entre eux manquaient de clarté concernant leurs tarifs et pouvaient être confondus avec des plateformes officielles. Pour éviter ces écueils, une nouvelle enquête est prévue en 2024. Les utilisateurs sont invités à privilégier le site service-public.fr pour des démarches authentiques et majoritairement sans frais, sauf pour certains timbres fiscaux.

GARANTIE "AIDE À LA FAMILLE": CETTE NOUVELLE PROTECTION EMPRUNTEUR NOVATRICE ET INCLUSIVE



D.R.

Le Comité consultatif du secteur financier (CCSF) exige que les compagnies d'assurance intègrent une option d'assistance familiale dans au moins un contrat d'ici juillet 2025. Auparavant, l'assurance emprunteur ne couvrait l'assuré que pour des événements tels que les accidents, le décès, la perte d'autonomie, le chômage ou la maladie. Cette nouvelle garantie élargit la protection aux membres de la famille de l'emprunteur, notamment les enfants, en offrant un soutien financier aux parents qui doivent arrêter ou diminuer leur travail pour s'occuper d'un enfant mineur blessé ou gravement malade.

PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE RELOGEMENT GÉNÉRALISÉ

Depuis le 1^{er} janvier 2024, tous les assurés dont la résidence principale a été rendue inhabitable suite à une catastrophe naturelle auront droit à la prise en charge des frais de relogement d'urgence par leur assurance. Ces



D.R.

frais couvrent uniquement l'hébergement des occupants assurés, à l'exclusion de tout autre coût indirect prévu dans le contrat. Pendant les cinq premiers jours suivant la déclaration du sinistre par l'assuré, l'assureur prendra en charge, sans avance de l'assuré (si le contrat le prévoit), des frais de relogement d'urgence, dans des limites contractuelles. Le montant minimum de ces frais est fixé à 80 euros par jour et par occupant. Si l'occupant ne peut pas réintégrer son habitation principale après cette période, la prise en charge des frais de relogement sera prolongée jusqu'à six mois, dans la limite du temps nécessaire à la remise en état de l'habitation. L'indemnisation variera en fonction de la situation de l'assuré : pour les propriétaires occupants et les occupants à titre gratuit, elle s'appliquera à concurrence de la valeur locative de l'habitation sinistrée, tandis que pour les locataires, elle sera fixée en fonction des loyers payés charges incluses.

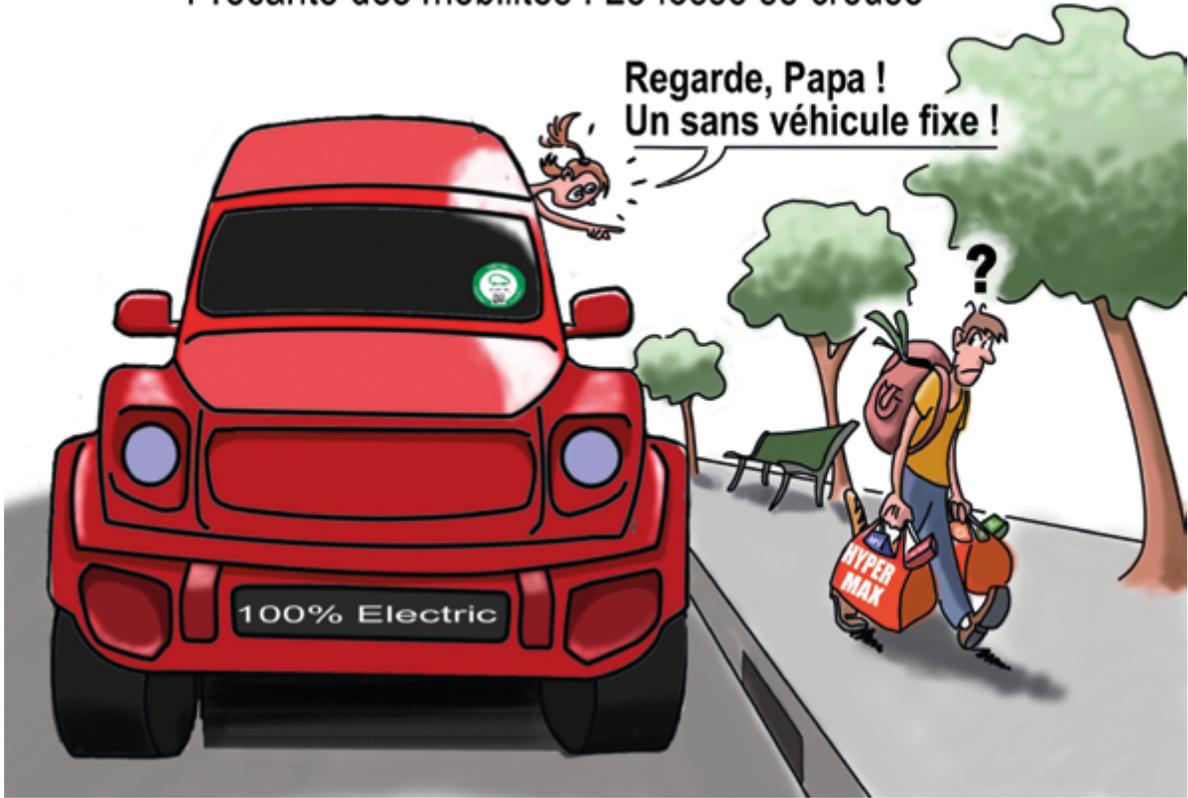
SUPPRESSION DE LA CARTE VERTE AU 1^{er} AVRIL 2024

À partir du 1^{er} avril 2024, la France supprimera la carte verte d'assurance automobile, un document papier précédemment requis pour prouver l'assurance. Cette réforme vise à simplifier les démarches administratives et à moderniser le système d'assurance. Les contrôles d'assurance se feront via le fichier des véhicules assurés (FVA), et bien que la carte physique ne soit plus nécessaire, l'assurance reste obligatoire pour tous les véhicules. Cette mesure contribue également à la protection de l'environnement et à la prévention de la falsification des documents d'assurance.



D.R.

Précarité des mobilités : Le fossé se creuse



BULLETIN D'ABONNEMENT

INDIVIDUEL

35 € pour 6 numéros - Livraison à domicile

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Portable :

E-mail :

Entreprise ou organisme :

ENVOI EN NOMBRE

Nous contacter : indecosa@cgt.fr

Je règle par chèque à l'ordre de Indecosa-CGT
je règle par carte bancaire sur indecosa.fr

A retourner à IN magazine • Case 1-1 263, rue de Paris 93516
Montreuil Cedex Tél. : 01 55 82 84 05 • Nous contacter : indecosa@cgt.fr

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom :

Prénom : Date de naissance :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Téléphone fixe : Portable :

Courriel :

Entreprise ou organisme

J'adhère pour l'année 2024 30 euros

Je m'abonne à In magazine pour six numéros 35 euros

Date et signature



Scannez et
découvrez le site
d'**INDECOSA-CGT**
<https://www.indecosa.fr>

On dit souvent que **c'est le geste** **qui compte** ().

Vous qui lisez ce magazine, peut-être chez vous ou bien au travail, quel serait votre réflexe si une personne près de vous était victime d'un malaise, d'un accident, d'un étouffement ?

Dans toutes ces situations, c'est le geste qui compte. **Celui qui permet de faire un massage cardiaque, d'utiliser un défibrillateur, d'effectuer une compression abdominale, de mettre une victime en sécurité.** Tous ces gestes simples qui permettent bel et bien de sauver des vies.

De nombreux décès pourraient être évités chaque année en France si le **grand public était plus largement initié aux gestes de premiers secours.**

C'est pour ça qu'à la Macif, nous proposons depuis des années à nos sociétaires des ateliers gratuits de formation aux premiers secours.

Alors pour connaître les six gestes élémentaires de premiers secours, **rendez-vous sur macif.fr/gestes-qui-sauvent**

À la Macif, la prévention, c'est ensemble que nous la faisons.



La Macif,
c'est **vous.**