

**Logement social : vitalité et
responsabilité du mouvement HLM**

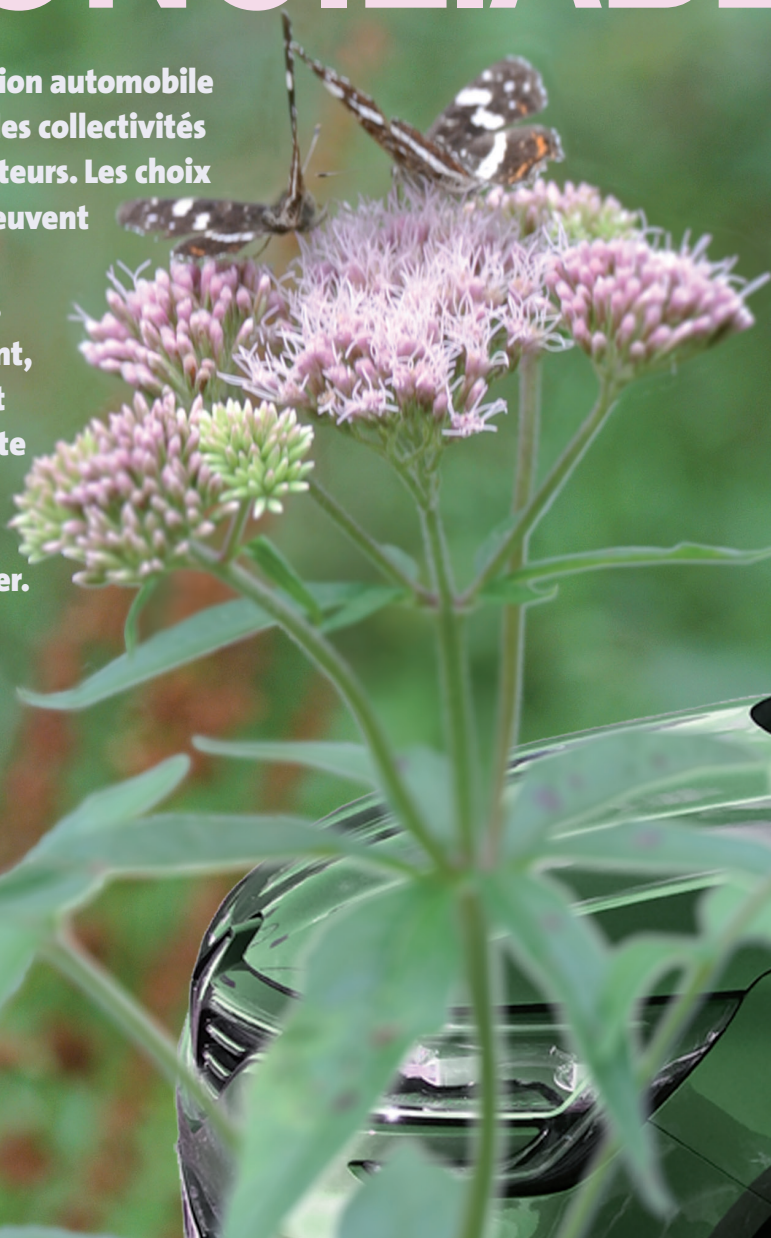
**Faillite d'une banque française :
les moyens d'action**



===== PERMIS DE CONDUIRE =====
Des changements majeurs
en 2016

Automobile et environnement : **INCONCILIABLES?**

Lutter contre la pollution automobile est l'affaire de l'État, des collectivités locales et des constructeurs. Les choix des consommateurs peuvent être orientés par des incitations financières et fiscales. Globalement, si de réels progrès sont réalisés, le résultat reste peu satisfaisant et l'environnement continue de se dégrader.



INDECOSA-CGT • INFORMATION ET DÉFENSE DES CONSOMMATEURS SALARIÉS



ABONNEZ-VOUS

Abonnement individuel

Nom :
 Prénom :
 Adresse :

 Code postal :
 Ville :
 Tél. :
 E-mail :
 Entreprise ou organisme :

Abonnement collectif

Responsable de liste et du règlement collectif

Nom :
 Prénom :
 Adresse :

 Code postal :
 Ville :
 Tél. :
 E-mail :
 Entreprise ou organisme :

■ Indiquer sur papier libre le nom et les coordonnées des destinataires



Un cadeau
 offert pour
 tout nouvel
 abonné

Au numéro

☐ 4 €

Abonnement annuel

- ☐ Individuel : 20 €
☐ Collectif 5 à 9 : 16 €
☐ Collectif 10 et plus : 12€
☐ Soutien : 40 €
☐ Membre bienfaiteur : 100 €

Je règle par chèque à l'ordre de In magazine

A retourner

à IN magazine
 Case 1-1
 263, rue de Paris
 93516 Montreuil Cedex
 Tél. : 01 55 82 84 05
 Fax : 01 48 18 84 82
inmag.indecosa@cgt.fr

SOMMAIRE

■ Pages 4 à 7 : Vie nationale

Logement social : Vitalité et responsabilité du mouvement HLM

Faillite d'une banque française : les moyens d'action

■ Pages 8 à 12 : dossier



Automobile et environnement : IRRÉCONCILIALES ?

■ Pages 13 : Vie locale

Ain ; Formations

■ Page 15 : Fiche pratique

Permis de conduire : des changements majeurs en 2016

■ Page 15 : Vie pratique

AGENDA

Janvier

26 Bureau national

28 Journée européenne de la protection des données

Février

8-9 Stage Finances à Montreuil

16 Rencontre des associations INDECOSA-CGT sur le logement

20 Journée mondiale de la justice sociale

**“ Vous trouverez aussi nos articles dans le journal
« ENSEMBLE »
des syndiqués de la CGT et dans le magazine
« VIE NOUVELLE »
de l'Union confédérale des retraités CGT ”**

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX –
Tél. : 01 55 82 84 05 Fax : 01 48 18 84 82
email : indecosa@cgt.fr Site : www.indecosa.cgt.fr
Directeur de la publication : Claude Bruley. Rédacteur en chef : Christian Méchain.
Comité de rédaction : Solange Fasoli, Arnaud Faucon, Alicia Girardin, Christian
Méchain. Rédaction dossier : Michèle Berzosa. Iconographie et mise en page : Pascale
Lecomte. Bimestriel imprimé par Imprimerie Grenier. 115/117 avenue
Raspail 94250 Gentilly. Prix de vente : 4 euros au numéro. 6 numéros
par abonnement annuel : 20 euros. N° de commission paritaire : 0420
G 86486. Imprimé sur papier recyclé.



ÉDITO

Voiture électrique : Il est important de bien appréhender les enjeux

Courant 2013, l'ensemble des médias s'interrogeait sur les effets soi-disant bénéfiques de la voiture électrique pour l'environnement. Cela faisait suite à une étude de l'Ademe qui mettait un sérieux bémol sur son côté « vert » avec raison. Tout d'abord, la fabrication de batterie nécessite de nombreux produits chimiques, tels que le plomb, le lithium ou encore le cadmium. Leur valorisation demande également des dépenses énergétiques élevées. Sans surprise, la production, le transport et l'assemblage de ses pièces représenteraient un niveau de pollution à la fabrication équivalent à celui d'un véhicule classique. Enfin, de nombreux modèles sont encore très énergivores. Et si on regarde attentivement comment est produite l'électricité dans le monde, on est loin de la « coupe aux lèvres ». En effet, 15 % de l'électricité de la planète provient de centrales nucléaires, qui ne produisent pas directement de CO₂, 40 % de celle-ci est toujours produite depuis des centrales à charbon et 20 % par des centrales à gaz, très polluantes. Les énergies renouvelables restent à ce jour insuffisantes. Malgré tout, il ne faut pas noircir complètement le tableau surtout après un mois de brouillard « suspect » dans toutes les villes de France durant cette fin d'année 2016. Le plus important des points positifs du véhicule électrique est sans nul doute son impact sur l'air que nous respirons. En effet, l'air vicié des villes, c'est aussi 45 000 décès prématurés chaque année dans l'hexagone. Toujours dans le rapport de 2013, l'Ademe a démontré qu'en matière de rejet de CO₂, le véhicule électrique l'emporte malgré le coût écologique de sa production. Enfin, il semblerait que le moteur électrique a une fiabilité mécanique supérieure du fait même de sa simplicité de fonctionnement. Moins de pannes pour moins de pièces à modifier et une plus grande durabilité (en dehors de la batterie), le véhicule électrique garde une nette longueur d'avance. D'un point de vue humain, les études montrent également qu'une voiture électrique diminue le stress de son conducteur. La conduite est moins agressive et le véhicule moins bruyant. Enfin, le « plein » d'énergie est bien moins coûteux (de 30 à 60 fois) qu'un plein d'essence tout en offrant la possibilité à l'utilisateur de produire chez lui sa propre énergie et donc de vivre de manière bien plus autonome.

On voit bien ici que tout n'est pas si simple et qu'il est difficile d'avoir une position tranchée si on veut être objectif. Pour INDECOSA-CGT, le débat ne doit pas se focaliser uniquement sur le pour ou contre du véhicule électrique mais bien sur l'utilité du dispositif pour l'intérêt général. En effet, nous devons être conscients que l'augmentation exponentielle du parc automobile, notamment dans les grandes agglomérations, a des effets importants sur le changement climatique, notre santé et également sur la saturation des réseaux de communication. Nous devons agir pour que des réponses collectives soient apportées comme le développement des transports publics partout où c'est nécessaire. Dans les zones rurales et périurbaines, beaucoup de citoyens prennent individuellement la voiture parce qu'il n'y a pas suffisamment de transport en commun. Le développement de véhicules plus « propres » est essentiel mais il doit se faire en cohérence avec les évolutions de notre société.

Arnaud Faucon
Membre du Bureau

LOGEMENT SOCIAL

Vitalité et responsabilité du mouvement HLM

Le colloque « Territoires & Habitat responsable » qui s'est tenu le 24 novembre 2016 à Grenoble, organisé par DELPHIS et la SDH, a réuni près de 400 participants, plus de 200 "parties prenantes" et plus de 50 intervenants. Un événement réussi, preuve de la vitalité du mouvement HLM.

Les organisateurs ; la Société dauphinoise pour l'Habitat, bailleur social, ESH qui gère 18 364 logements sur 138 communes de l'Isère et l'association DELPHIS, pôle de compétence pour l'habitat, qui regroupe 26 sociétés anonymes HLM gérant près de 250 000 logements sociaux collectifs et individuels sur 17 régions françaises, ont privilégié pour ce colloque une forme plus participative en proposant, après le débat d'ouverture, 11 ateliers thématiques sur l'ensemble de la journée.

Matinée, les enjeux d'aujourd'hui :

- Transition énergétique, mobilisation des ressources sur le territoire,
- Habitat connecté,
- Sécurité et tranquillité résidentielle : des solutions techniques mais pas

seulement,

- La qualité de service, un enjeu républicain ?,
- Valeur partagée : renforcer le lien avec les collectivités,
- Vieillesse de la population : construire et animer un habitat intergénérationnel.

Après-midi, les enjeux de demain :

- Construction et décarbonation : les nouveaux défis,
- Smartcity, quel rôle pour le bailleur social ?,
- Recréer du collectif,
- Locataire(s) HLM : vers une segmentation de la clientèle et des parcours résidentiels ? »,
- Quel modèle économique pour le logement social de demain ? ».

Des thématiques largement partagées par l'ensemble du mouvement HLM.

Les bailleurs sociaux, acteurs de la fabrique des territoires :

Cette initiative souligne la capacité d'innovation des territoires, de ses acteurs et de ses animateurs. Le logement social est un secteur d'activité

extrêmement dynamique, à la fois acteur de territoires, acteur économique, social, environnemental. Ainsi, il ne faut pas le présenter uniquement en termes de coût mais également le penser comme un investissement.

Atelier « Sécurité et tranquillité résidentielle : des solutions techniques mais pas seulement » :

Dans cet atelier a été abordée l'insécurité vécue par les habitants à la suite

Atelier sécurité et tranquillité

Atelier locataires Hlm





d'occupations de halls, d'accès empêchés, de dégradations, des situations qui durent généralement. Pour le bailleur, il y a le coût des réparations et le taux de vacance plus élevé.

Dans les montées qui "dysfonctionnent" les habitants hésitent à se mobiliser par peur de représailles, le rôle du bailleur est donc déterminant.

Après l'expérimentation du dispositif Présence-Tranquillité, la SDH a mis en place un ensemble de moyens humains,

Débats en plénière



techniques, organisationnels. Elle a adopté un certain nombre de mesures, partenariat interservices, avec la commune, avec la police nationale, et un dispositif de présence de personnel de sécurité ainsi que la formation de référents sureté. Ces mesures visent non le délinquant, mais l'acte lui-même. Elles sont destinées à bloquer l'action ou à la retarder.

Dans un contexte de prévention situationnelle, comment l'architecture peut-elle venir au secours de la prévention ? Lors de la programmation d'une réhabilitation, l'intervention des architectes consiste à restructurer les halls, réduire leur dimension, limiter à un accès unique, à rendre visibles les recoins, encasturer les boîtes aux lettres, mettre en place un contrôle d'accès par badges, à installer des luminaires à détection, mettre en place un système de vidéo protection avec un dispositif d'alerte vers le service médiation du bailleur.

Les groupes de squatters profitent d'opportunité de situation. Après des travaux de réhabilitation, ils se déplacent, en général, vers d'autres montées, mais aussi vers d'autres bailleurs. Il y a donc

DANS UN CONTEXTE DE VIEILLISSEMENT ET DE FAMILLES MONOPARENTALES, LA MIXITÉ D'OCCUPATION EST-ELLE UN VŒU PIEUX ?

nécessité à des actions concertées entre tous les bailleurs. C'est la réflexion qu'ils ont entamée avec ABSISE, leur association.

Atelier « Locataire(s) HLM : vers une segmentation de la clientèle et des parcours résidentiels ? »

Le parc HLM évolue : il y a actuellement 22% de familles monoparentales, 20% de personnes âgées, en augmentation avec le vieillissement démographique général. Il existe également une sous-représentation des jeunes avec un recul important. Dans ce contexte, la mixité d'occupation est-elle un vœu pieux ?

A Crolles, qui approche les 25% de logement social, la population craint,

→



avec l'arrivée d'une population précarisée, des troubles de voisinage. D'où l'effort sur le maintien de la mixité pour ne pas avoir un parc à deux vitesses.

La réglementation impose aujourd'hui la mixité. Pour travailler à la diversité des habitants il faut rééquilibrer les territoires. Difficile avec l'attribution des logements, quand pour une attribution il y a cinq propositions et quatre demandeurs qui refusent le logement. Dans l'habitat existant, certains quartiers apparaissent déclassés et conduisent à des refus, mais il y en a aussi dans le neuf. Avec la location active, le futur locataire se projette dans son logement. Moins de refus c'est la location choisie.

Il y a un enjeu de reconquête de la mixité qui ne concerne pas que les bailleurs sociaux. Le parc privé qui fait fonction de logement social comprend beaucoup de copropriétés dégradées. Les difficultés de logement affectent 40% des entreprises, d'où la nécessité de diagnostic emploi-logement par zones d'emploi, par EPSI...

50% des salariés ont des revenus modestes à très modestes, ce qui leur laisse peu de choix. Pour ces raisons ACTION LOGEMENT augmente ses réservations en PLAI.

Il y a un manque de petits logements pour les jeunes mais aussi pour les personnes âgées. Et un problème car les petits logements sont plus chers.

A Rennes, la Métropole veut imposer la remise en ordre des loyers mais la révolution du loyer unique va poser d'énormes problèmes.

Moteur de l'économie territoriale

Acteurs d'intérêt général dans les territoires, les organismes Hlm sont des partenaires de premier plan des politiques locales de l'habitat. Organisés collectivement au niveau régional, au sein des Associations régionales Hlm, et parfois départemental ou intercommunal, ils sont des interlocuteurs des élus locaux et de l'État déconcentré.

Le logement social en tant que donneur d'ordre pour l'emploi local est un

«LA CAMPAGNE ÉLECTORALE QUI VA S'OUVRIR INTERROGERA LE MODÈLE SOCIAL FRANÇAIS, DONT LE LOGEMENT SOCIAL EST UN ÉLÉMENT»

Jean-Louis Dumont,
président de l'Union sociale
pour l'habitat

moteur pour l'économie territoriale et un vecteur de développement social.

Dans son éditorial pour *Actualités Habitat* du 15 décembre 2016 Jean-Louis Dumont, Président de l'Union Sociale pour l'Habitat, déclarait : « Nous sommes, avec l'ensemble des présidents de Fédérations et des équipes, totalement mobilisés pour lutter dans le projet de loi de Finances pour 2017, contre les deux mesures particulièrement dangereuses sur la TFPB que nous avons dénoncées publiquement il y a quelques semaines... »

La campagne électorale qui va s'ouvrir interrogera le modèle social français, dont le logement social est un élément. Pour les uns, il s'agirait de remettre en cause les "fondamentaux" du logement social, qu'il s'agisse de la catégorisation des logements sociaux par leur mode de financement, de l'abandon du caractère généraliste de l'accès au logement social, de la disparition de la PEEC. Pour d'autres – de gauche comme de droite – l'enjeu serait dans la mise en place d'une allocation sociale unique, regroupant l'ensemble des aides sociales, APL comprises, ou la vente aux occupants... »

Pour INDECOSA-CGT la défense du logement social passe par le retour de l'aide à la pierre et le maintien à un taux élevé des aides au logement.

Pour notre association, le désengagement de l'État se fait au détriment d'ACTION LOGEMENT, sur la trésorerie des bailleurs et donc sur les locataires eux-mêmes et particulièrement sur la population la plus précarisée.

Christian Méchain



IN MAGAZINE
VOUS SOUHAITE
UNE BONNE ANNÉE
2017

EAU
SANTÉ

LOGEMENT
ASSURANCES
TRANSPORTS
ÉNERGIE
DÉVELOPPEMENT DURABLE

JUSTICE
COMMERCE ÉQUITABLE

ACTION DE GROUPE

ÉPARGNE



De violentes variations de leurs cours de bourse avaient entraîné une crise de confiance à l'égard des banques françaises durant la crise des « subprimes ». Des clients qui avaient gardé le souvenir des files d'attente devant la Northern Rock, huitième banque britannique finalement nationalisée pour éviter sa banqueroute, s'étaient inquiétés pour leurs avoirs...

Une faillite de banque est évidemment possible. En 2011, nous écrivions: «*Il est peu probable qu'en France, le pouvoir politique laisse faire, compte tenu du risque d'effet domino et, si cela devait se produire, quelques garanties existent*».

La transposition en toute discrétion, en 2015, d'une directive européenne effective depuis le 1^{er} janvier 2016 nous rend plus circonspects et, sans vouloir être alarmiste, notre association de consommateurs a le devoir d'informer. Le texte prévoit en effet que : après mobilisation de ses ressources internes, une banque en faillite pourrait avoir recours aux dépôts de ses clients supérieurs à 100 000 € ou par exception à 600 000 € pour protéger pendant 3 mois une transaction exceptionnelle comme la vente d'un bien immobilier (un précédent existe, la banque de Chypre a ponctionné, en 2013, 47,5% des dépôts supérieurs à 100.000 € soit environ 4,2 milliards €).

EN CAS DE FAILLITE

LES COMPTES DES CLIENTS PEUVENT ÊTRE PONCTIONNÉS

Un fond de garantie, créé en 1999, qui dispose actuellement d'une trésorerie d'environ 2 milliards d'euros est censé sécuriser les comptes courants et d'épargne à hauteur de ces 100 000 € par client et donc 200 000 € pour un compte joint entre deux personnes (directive européenne de 2009). Il couvre tous les établissements, y compris les banques en ligne et les succursales de banques étrangères. Les comptes de titres (sicav, FCP...) sont

Faillite d'une banque française : les moyens d'action

sauvegardés dans le cadre d'une autre garantie plafonnée à 70 000 € comme les contrats d'assurance vie également garantis au niveau de 70 000 € par personne et par compagnie d'assurance (fond de garantie spécifique de l'assurance).

C'est l'autorité de contrôle prudentielle et de résolution (ACPR) qui se chargerait d'activer le dispositif, le délai a été ramené à 7 jours depuis le 1^{er} janvier 2016. Le problème est que ce compte n'aurait pas la capacité à couvrir les conséquences de la faillite d'une grande banque dite systémique et que la garantie pourrait donc être illusoire. Il est possible aussi qu'une solidarité de place joue et qu'une banque en difficulté soit rachetée par une banque mieux pourvue ou que l'État la nationalise (comme au Royaume-Uni) car personne n'a intérêt à tuer la confiance dans le système bancaire.

Que faire pour rester serein :

Déjà, pour ceux qui seraient concernés, éviter de déposer dans une même banque au-delà du plafond de protection.

Ensuite, privilégier l'épargne réglementée type LA, LDD, LEP dont les fonds sont pour une grande part encore centralisés, à la caisse des dépôts et consignations. Celle-ci est une émanation de l'État et permet donc de bénéficier de sa garantie spécifique (cette forme d'épargne n'entre donc pas dans le quota des 100 000 €).

Que peuvent faire les pouvoirs publics ?

Ils pourraient reconstituer un réseau public de l'épargne et du crédit qui réaliserait le métier de banque sans finalité spéculative (Toutes les banques ont été nationalisées en 1981 et que la dernière à être

LES GARANTIES SONT LIMITÉES, DES PRÉCAUTIONS SONT POSSIBLES

reprivatisée l'a été en 2001). Ils pourraient revenir à la séparation claire et obligatoire entre banques « d'investissements » et banques de « détail » comme le préconise Barack Obama et comme c'était le cas en France avant 1984. La banque de « détail » restant dans son rôle de banque de proximité ne pourrait prendre les risques d'opérations spéculatives sur des titrisations de type subprimes ou des acquisitions de fonds à des bateleurs escrocs de type Bernard Madoff.

En conclusion : pas de panique mais de la prudence et pour ceux qui en ont les moyens, veiller à une répartition rationnelle de l'épargne. Quant à ceux qui rêveraient de voir disparaître leur banque en pensant que leurs crédits seraient effacés... et bien, c'est raté, car dans ce cas le liquidateur aurait la charge de les recouvrer...

La vraie crainte est sans doute : des difficultés encore plus grandes pour les moins nantis pour accéder au crédit en raison d'une approche « prudentielle du prêteur » et une compensation par la hausse des tarifications des opérations des pertes réalisées dans les opérations spéculatives.

**Bernard Filliat
pour le collectif
Banque**



Lutter contre la pollution automobile est l'affaire de l'État, des collectivités locales et des constructeurs. Les choix des consommateurs peuvent être orientés par des incitations financières et fiscales. Globalement, si de réels progrès sont réalisés, le résultat reste peu satisfaisant et l'environnement continue de se dégrader.

Automobile et environnement : inconciliables ?

DOSSIER PRÉPARÉ PAR MICHÈLE BERZOSA

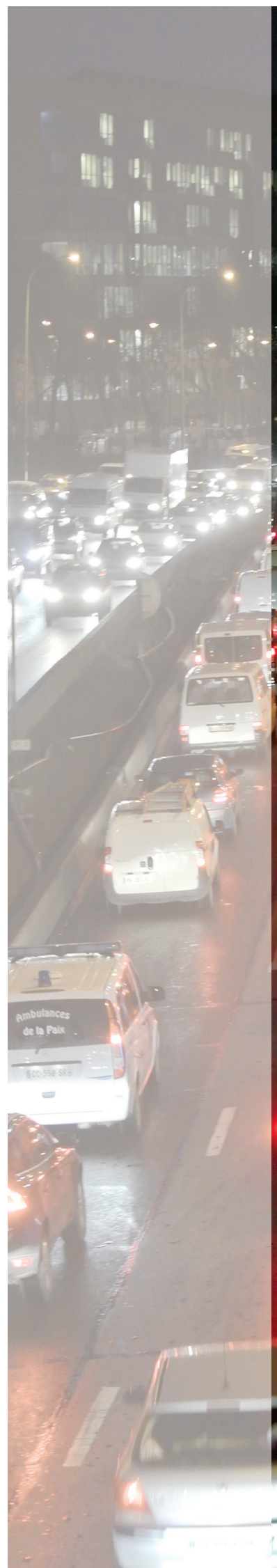
Les enjeux de la réduction du trafic automobile et de la généralisation des modes de circulation doux sont incontestables : le dérèglement climatique et la préservation de notre environnement, la qualité de l'air que nous respirons et le bruit que nous subissons. En matière de santé publique, en France, il est estimé que l'exposition aux particules fines PM 2,5 (particules en suspension notées PM en anglais pour « Particulate matter » - les PM 2,5 sont parmi les plus fines) réduit l'espérance de vie de 8,2 mois. Selon l'OMS, la pollution par les particules PM₁₀ (plus grosses) est à l'origine en moyenne de 6 % des décès prématurés (48 000 par an). La moitié de ces émissions est attribuée au trafic routier. Autres émissions dues aux transports, le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃) sont également causes d'intoxication. En France, les coûts de santé (décès prématurés, bronchites chroniques...) induits par la pollution représentent chaque année entre 20 et 30 milliards d'euros (Md€).

Parmi les transports routiers, la voiture individuelle est à l'origine d'une part importante de cette dégradation de nos conditions de vie. Les choix à faire pour réduire ces incidences néfastes relèvent tout à la fois des pouvoirs publics, de la filière industrielle automobile, et des particuliers (ce dossier ne traite pas du

transport professionnel). La prise de conscience progressive, et davantage affirmée depuis peu, amène les politiques à prendre des mesures, les constructeurs à se positionner sur de nouveaux marchés et les consommateurs à repenser leurs déplacements et leur rapport à l'automobile.

Incitations financières et fiscales

Le gouvernement et, parfois, les collectivités locales, agissent notamment par le biais d'incitations fiscales et d'aides financières. Le système de bonus-malus écologique, par exemple, entré en vigueur en 2008, vise à récompenser les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO₂, et à pénaliser ceux qui optent pour les modèles les plus polluants (lire encadré). L'acquisition de véhicules hybrides ou électriques est aujourd'hui particulièrement visée par les incitations. Ainsi la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, promulguée en août 2015, prévoit certaines mesures dans ce sens : une prime, sous condition, à la conversion d'un véhicule polluant pour un véhicule propre pouvant atteindre 10 000 € lorsqu'elle s'ajoute au bonus écologique, ou encore l'élargissement du crédit d'impôt développement durable à l'installation d'une borne de recharge électrique à son





domicile. Encore faut-il avoir les moyens de se séparer de sa vieille voiture pour investir dans une neuve et être imposable pour bénéficier du crédit d'impôt.

La course du tout électrique

Du côté des constructeurs, près de deux ans après le scandale du «Dieselgate», tromperie à grande échelle aux tests de contrôle des émissions des moteurs diesel, les constructeurs mènent la course du tout électrique. Au Mondial automobile de Paris qui s'est déroulé en octobre dernier, les voitures électriques figuraient parmi les vedettes. Un grand nombre de marques s'y sont mises. Même Volkswagen qui voit sans doute dans cette conversion écologique une manière de faire oublier qu'il a floué les propriétaires de plus de onze millions de voitures. En France, Renault et sa Zoe font la course largement en tête. L'enjeu pour les industriels est d'améliorer l'autonomie des voitures et de baisser les prix de vente encore élevés. Même si la vente de véhicules électriques connaît une forte croissance et même si la France se place en tête des pays européens pour les immatriculations de ce type de véhicules, la part de marché de l'électrique reste très faible, de l'ordre du 1%.

Enfin, la question de la réalité des vertus de la voiture électrique reste posée : une voiture rechargée grâce à l'énergie nucléaire, et dans certains pays grâce à l'énergie des centrales à charbon, est-elle toujours un véhicule vertueux ?

Un nouveau rapport aux déplacements

Côté consommateurs, le rapport à l'automobile connaît une réelle mutation. En premier lieu, la préférence des Français pour le diesel est sérieusement ébranlée (préférence que la filière industrielle du diesel s'est acharnée à consolider durant des décennies). D'une part, par la prise de conscience des dangers des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote (NOx) - en ce qui concerne le CO₂, les voitures diesel sont souvent plus vertueuses que leurs concurrentes à essence -, ensuite à cause des tricheries commises par les constructeurs, enfin par la réduction des avantages fiscaux dont les conducteurs bénéficient à la pompe. Les taxes sur le diesel ont en effet augmenté en 2016 et cette tendance devrait se poursuivre. L'année dernière, les voitures diesel n'ont représenté que 52% du marché (contre 75% en 2012).

Autre changement en cours: les voitures sont

de moins en moins considérées comme des biens personnels plus ou moins sacralisés. De plus en plus, elles se partagent. Le covoiturage a constitué la première étape de ce changement, puis est venu l'auto-partage, à la demande ou en copropriété, et enfin la location longue durée à plusieurs. Un constat abonde dans le sens de cette nouvelle pratique : en moyenne, une voiture personnelle reste inutilisée 95% du temps.

Depuis la fin de l'année dernière, à Paris, le constructeur automobile japonais Nissan propose une offre de colocation adossée à une application. Cette dernière repère les usagers complémentaires, par exemple ceux qui utilisent l'auto la semaine et ceux qui en ont besoin le week-end, calcule le coût pour chacun des utilisateurs, gère une carte d'essence et permet même, via un Smartphone de verrouiller et déverrouiller la voiture.

L'indispensable voiture des salariés

Si l'on peut admettre que la voiture vertueuse est celle qui ne circule pas, il est vain de penser que nous pourrions massivement nous en passer. Si un grand nombre de Français considèrent la possession d'une voiture comme une contrainte*, elle reste indispensable dans les territoires périurbains ou ruraux où elle permet de se rendre au travail, de faire les courses ou d'accéder aux loisirs. En France, la majorité des actifs travaillent à plus de quinze kilomètres de leur domicile. Dans ces zones, 90% des déplacements se font à son bord. Se priver de voiture lorsqu'il n'y a pas d'alternative revient à se priver d'une possibilité d'emploi et à s'exclure de la société.

Pour les urbains, les contraintes se profilent aussi. Elles se concrétisent par la création de zones



de circulation restreinte où seules les voitures «propres» pourront circuler, par la circulation alternée, et par l'interdiction à venir des voitures diesel dans certaines villes à échéance 2020.

Pour tous, la première contrainte est certainement celle du pouvoir d'achat. Le coût d'une voiture, comprenant l'achat, l'assurance, l'entretien et le carburant, reste un poste élevé du budget des ménages, souvent plusieurs milliers d'euros par an, quand il ne double pas avec une seconde voiture tout aussi nécessaire que la première. Face à cette dépense importante, les solutions, comme le covoiturage, concilient souvent économies et solutions écologiques. En net progrès, elles ont néanmoins devant elles une marge de progression importante pour se généraliser et participer pleinement à la préservation de notre environnement.

* 62% en 2009 - source «les nouvelles mobilités» - Centre d'analyse stratégique

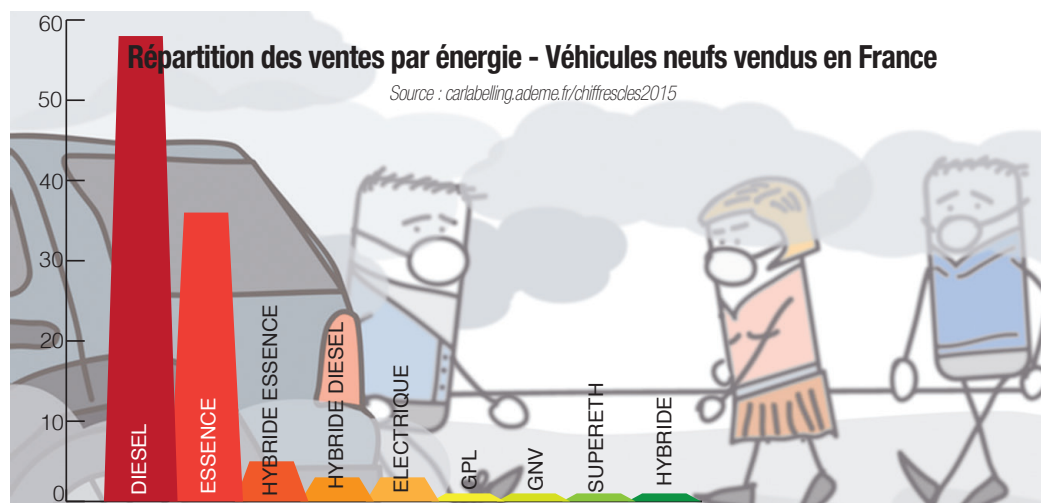
LE PARADOXE DU BONUS ÉCOLOGIQUE

L'instauration du système de bonus-malus écologique, en 2008, a provoqué une flambée des ventes de voitures neuves à moteur diesel, ces dernières émettant moins de CO₂ au kilomètre parcouru que leurs homologues à essence.

La part de marché du diesel dans les nouvelles immatriculations est alors passée de 50% à près de 75% en 2012. Une aberration compte tenu de la pollution aux particules fines inhérente au diesel. La mesure s'est donc, dans un premier temps, avérée contreproductive.

Pour connaître le barème 2016 :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bonus-Malus-definitions-et-baremes.html>





"Salariés de l'industrie et consommateurs devraient s'unir"

Entretien avec Florent Grimaldi, secrétaire général CGT Renault du centre technique de Lardy.

IN : Comment, aujourd'hui, les constructeurs automobiles intègrent-ils les contraintes environnementales ?

Florent Grimaldi : C'est l'instauration de normes qui contraignent les constructeurs à prendre en compte les problèmes de pollution. En réalité, ce n'est ni la santé des populations, ni la protection de la planète qui intéressent les industriels. Ce sont les profits et la manière dont ils peuvent rester sur un marché à moindre coût.

IN : Vous parlez des normes Euros ?

F. G. : Oui, le grand public connaît les normes euro, aujourd'hui euro 6. Mais en réalité nous en sommes à la norme euro 6B, et en 2017 ou 2018, nous passerons à la norme euro 6D. La prise de conscience des pouvoirs publics, notamment après l'affaire des véhicules diesel chez Volkswagen, a accéléré le durcissement des normes. Malgré le lobbying des industriels qui font tout pour freiner le processus...

IN : Un mot sur le «Dieselgate» ?

F. G. : Si Volkswagen a concentré tous les problèmes, c'est parce que la marque a voulu se développer sur le marché des USA avec ses moteurs diesel. Le diesel n'est pas dans la culture des Américains et les normes sont là-bas plus strictes qu'en Europe. Le constructeur a donc triché pour parvenir à ses fins.

IN : Quelle est la stratégie développée par Renault vis-à-vis de la réduction des émissions polluantes des voitures ?

F. G. : Renault, comme tous ses concurrents, fait des paris industriels. Ceux-ci sont motivés par des choix économiques, peu par les problématiques environnementales. Le mauvais positionnement des diesel Renault en termes d'émissions de NOx (oxydes d'azote) en conditions réelles de fonctionnement est démontré depuis maintenant plusieurs mois. Pour nous, c'est le fruit des choix désastreux réalisés pour maintenir et même augmenter les profits après la crise de 2008. Baisse des

effectifs (300 salariés en moins sur le centre de Lardy depuis l'accord de Compétitivité de 2013), précarisation accrue des ingénieurs et techniciens par l'explosion de la sous-traitance, politique du moindre coût, «la frugalité ingénieuse» comme disait Carlos Tavares alors n°2 chez Renault, on ne peut pas dire que Renault se donne les moyens d'une recherche ambitieuse.

IN : Est-ce une revendication des salariés ?

F. G. : Ce n'est pas la revendication écologique qui prime chez les salariés mais celle de meilleures conditions de travail et de moyens leur permettant de le faire correctement. Ces revendications se rejoignent pourtant car les salariés, comme tous les consommateurs, respirent l'air pollué et sont victimes d'un environnement dégradé. Il me semble qu'il serait plus judicieux que salariés et consommateurs s'unissent pour réclamer qu'une véritable recherche soit menée dans ce domaine.

IN : Justement, les consommateurs sont incités financièrement et fiscalement à se tourner vers des voitures moins polluantes. Que valent ces incitations ?

F. G. : Ce sont typiquement des procédés de systèmes capitalistes, des mécanismes de marché sensés régler la concurrence, mais cela ne fonctionne pas. Ce n'est pas suffisant. Ce qu'il

LE CENTRE TECHNIQUE RENAULT LARDY

Le centre est situé au sud de l'Essonne à une cinquantaine de kilomètres de Paris. Il emploie environ 2400 salariés, ingénieurs, cadres, techniciens, ouvriers et apprentis, dont 1200 prestataires et sous-traitants. Le centre regroupe toutes les activités de mise au point des moteurs et des boîtes de vitesses.

Certificat de qualité de l'air		
		
6 % des voitures particulières		
		
43 % des voitures particulières		
14 % des voitures particulières		
6 % des voitures particulières		
Non classés : 10 % des véhicules particuliers		

LE CERTIFICAT QUALITÉ DE L'AIR

Depuis le 1^{er} juillet 2016, les propriétaires de voitures peuvent (mais ce n'est pas obligatoire) se procurer un certificat qualité de l'air à apposer sur leur pare-brise. Ce dispositif national initié par l'État permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. Il comporte six classes en fonction de la motorisation et de l'âge du véhicule, dont une classe spécifique «zéro émission moteur» pour les voitures électriques. Ce certificat a été créé pour aider les collectivités locales à conduire des politiques dissuasives relatives à la circulation automobile polluante. Cette politique peut se concrétiser par la mise en place de «zones à circulation restreinte» (ZCR) qui réservent la circulation à certaines classes de véhicules, certains jours ou continuellement. Les villes de Paris et Grenoble s'approprient à instaurer des ZCR. Il peut également s'agir de définir quels sont les véhicules autorisés à circuler durant les pics de pollution. Enfin, certaines classes de véhicules pourraient bénéficier d'avantages en matière de stationnement urbain. Pour les consommateurs, le certificat coûte 4,18 € payable en ligne lors de la commande.

Pour en savoir plus et obtenir un certificat : www.certificat-air.gouv.fr



faudrait c'est lever le secret industriel et mutualiser la recherche afin d'obtenir des résultats.

IN : Quel est l'avenir du diesel en France ?

F. G. : Le nombre de petits véhicules diesel va baisser considérablement. Les coûts de dépollution augmentent et comme les marges diminuent, les industriels se dirigent vers un abandon progressif de ce segment. Avec des conséquences potentiellement dramatiques pour les salariés de la filière...

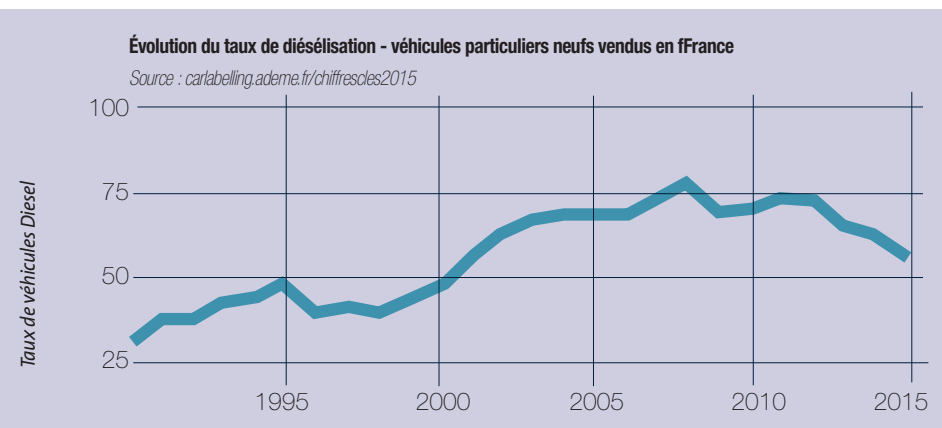
IN : Que serait, demain, une voiture propre ?

F.G. : La réponse est complexe. On parle de voiture électrique. Moi je préfère dire voiture nucléaire ! Que choisir : nucléaire ou carburant lourd ? En matière de maîtrise des émissions polluantes, des progrès réels ont été réalisés. On ne manque pas de technologies, mais on manque de volonté politique pour changer les choses en profondeur. Définir ce que sera la voiture propre de l'avenir mériterait une réflexion globale qui considérerait, par exemple, les questions de déplacements et de logement, une remise en cause de différents aspects économiques et sociaux. Mais le veut-on vraiment ?

VENTES DE VOITURES PARTICULIÈRES EN 2015 EN FRANCE

(source Ademe)

1 917 223 voitures particulières vendues dont :
1 097 123 véhicules Diesel (57,2% des ventes, en baisse de 5,8%)
739 374 véhicules essence
61 617 véhicules hybrides
17 268 véhicules électriques (+ 63%, 32 000 en 2016 soit + 85,30%, 100 000 véhicules électriques au total chez les Français)
1 740 véhicules à bicarburant
101 véhicules GNV.



Les entreprises aussi doivent agir

La loi a récemment durci les obligations des entreprises en matière de Plan de déplacements. Elle encourage aussi l'usage de modes de circulation douce.

Si les Plans de déplacements entreprise (PDE) existe depuis longtemps (le concept est né aux USA dans les années 70), l'article 51 de la loi de 2015 sur la Transition énergétique pour la croissance verte les rend obligatoires dans certaines conditions. Le texte prévoit que, dans le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (PDU - obligatoire depuis la loi SRU de 2000), toutes les entreprises de plus cent salariés sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1^{er} janvier 2018.

Qu'est-ce qu'un PDE ?

Les Plans de déplacements entreprise (PDE), inter-entreprises (PDIE) et les plans de déplacement des administrations (PDA) permettent à une (ou plusieurs) entreprise(s), une collectivité, un service public, d'organiser et de rationaliser les trajets domicile-travail et les autres déplacements professionnels. Ils concernent les salariés, mais aussi les fournisseurs, les clients, les stagiaires et même les visiteurs.

Les solutions mises en place peuvent être des transports collectifs mis en place selon les besoins, des outils pour faciliter le covoiturage, un parc de véhicules électriques ou de vélos à disposition, ou des alternatives aux déplacements avec le télétravail ou la visio-conférence.

Depuis le 1^{er} janvier 2016 et sous certaines conditions, une entreprise qui met à disposition de ses salariés des vélos pour leurs déplacements domicile-lieu de travail peut réduire du montant de son impôt sur les sociétés les frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos, y compris s'ils sont électriques.

Les salariés qui se déplacent en vélo ou en vélo à assistance électrique entre leur domicile et leur entreprise peuvent, quant à eux, recevoir de leur employeur une indemnité kilométrique vélo (IKV) de 0,25€ par kilomètre parcouru. Les modalités d'application de l'IKV au sein d'une entreprise doivent faire l'objet soit d'un accord entre l'employeur et les représentants d'organisations syndicales représentatives, soit d'une décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

Pour en savoir plus :

<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F33808>

DES NORMES POUR LES CONSTRUCTEURS

Pour les véhicules légers, la norme euro a été mise en place par l'Union européenne en 1991. Elle fixe des plafonds contraignants pour les constructeurs ainsi obligés de mettre sur le marché des véhicules moins polluants. Depuis la norme euro 1 jusqu'à la norme euro 6, elles ont progressivement durci les seuils d'émissions acceptés. Depuis le 1^{er} septembre 2015, tous les véhicules particuliers neufs immatriculés dans les États membres de l'UE doivent être conformes à la norme 6.

AIN UNE VISIBILITÉ INDISPENSABLE AUPRÈS DES CONSOMMATEURS



L'Assemblée générale d'Indecosa-Ain s'est tenue le 1^{er} juillet 2016 à Ambérieu en Bugey en présence de plus d'une soixantaine de participants et de Gérard Guillaume, directeur adjoint de la Direction départementale de la protection des populations, que le Président Fabrice Canet a accueilli, conjointement avec Robert Licopoli, secrétaire général de l'Union locale d'Ambérieu-en-Bugey.

Claude Chanel a donné lecture du rapport d'activité.

Le fonctionnement de l'association : le bureau s'est réuni huit fois, le C.A. deux

fois ainsi que l'Assemblée générale annuelle.

Le traitement des dossiers individuels : Sur l'ensemble des affaires traitées en 2015, 65,44 % ont pour origine le logement (baux, services, loyer, charges, état des lieux, congés), 6,17 % le commerce (garantie du vendeur, devis, S.A.V., livraison) et les divers (alarmes, CPAM, fournisseur de gaz) 9,88 % les assurances (vie, auto, construction, habitation), 1,23 % l'Administration Fiscale, les téléphones mobiles, les voyages organisés, les réparations/dépannages, le sport, les troubles de voisinage, 4,94 % l'automobile (occasion, garagiste).

INTERVENTION DE LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA PROTECTION DES POPULATIONS

Gérard Guillaume, Directeur adjoint de la DDPP, a développé plusieurs thèmes issus de récentes lois.

- L'obligation de conformité des produits, c'est-à-dire la possibilité de le réparer ou de le changer pendant une période de deux ans. Faire jouer ce droit est un enjeu.
- La disparition du juge de proximité au profit de la généralisation de la conciliation. Le commerçant a l'obligation de donner au consommateur les coordonnées du médiateur de sa filière.
- L'arrivée d'un nouveau code de la consommation avec une structure plus lisible, construit dans la chronologie de l'acte d'achat.
- L'obligation du prêteur dans le cadre d'un crédit immobilier de s'assurer de la solvabilité du client.

Avec les enjeux de transition énergétique, de lutte contre l'obsolescence programmée, la loi Hamon obligera au 1^{er} janvier 2017, les garages automobiles à proposer des pièces recyclées (sauf les pièces dites de sécurité). Une filière est en train de se mettre en place.

Sur l'ensemble des affaires «logement» 3,78% relèvent du privé et 96,22 % des bailleurs publics, soit 31,37% pour DYNACITE, 50,98% pour SEMCODA, 15,69 % pour BOURG-HABITAT, et 1,96% pour LOGIDIA.

L'action en représentation : celle-ci demeure incontournable, puisque c'est à partir de cette présence dans divers organismes institutionnels qu'INDECOSA-C.G.T. est appréciée, jugée, reconnue par le travail que ses militants y déploient.

L'action collective : elle implique le logement, le transport, le développement durable, la santé...

Pour rappel, le journal du locataire 2015, avec une partie conseils juridiques, a été diffusé à 57 000 exemplaires (encore merci aux camarades pour ce travail).

Le rapport d'activité adopté à l'unanimité.

Le rapport financier présenté par le trésorier Jacques Gaillard a marqué une saine gestion avec ses 5000 adhérents qui en font la première association de défense des consommateurs de l'Ain.

Le quitus a été prononcé par Philippe Ovsepian, président de la Commission de contrôle financier, composée de trois camarades.

Le bilan financier a été adopté à l'unanimité.

La matinée a été suivie par un exposé/débat portant sur l'élevage de Chaleins, constituant en quelque sorte une suite à l'exposé de l'AG de 2015 sur le thème : « Agriculture et Alimentation dans l'Ain - Garantir le prix, la qualité et le respect de nos territoires ».

Cette Assemblée générale s'est terminée comme chaque année autour d'un bon repas, suivi de la visite du musée des cheminots d'Ambérieu en Bugey.



PLUSIEURS FORMATIONS EN REGION SE SONT DEROULEES AU COURS DE L'ANNEE 2016

La formation nationale **Agir avec les consommateurs salariés** a été organisée en 2016, de façon décentralisée, à plusieurs reprises, pour des associations en région et animées par Joëlle Ronné et Alain Coudin. Ces formations se sont déroulées à la grande satisfaction des stagiaires, à Niort du 22 au 26 février pour INDECOSA-CGT des Deux-Sèvres, à Tulle du 10 au 14 octobre pour INDECOSA-CGT Corrèze, où 13 militants étaient présents, à Fontenay-le Comte du 28 novembre au 2 décembre pour INDECOSA-CGT Vendée, 9 militants y participaient. Une formation d'accueil s'est déroulée, quant à

elle, au Creusot les 3 et 4 octobre pour INDECOSA-CGT Saône-et-Loire et animée par Bernard Grandviennot et Christian Méchain. Quelques stagiaires parmi les 15 présents ont manifesté l'intention de participer à la formation AGIR à Courcelle.

Les formations sont des moments essentiels pour les associations et leurs militants tout autant pour les acquisitions que pour la dynamique de groupe.

La formation AGIR est une étape qui permet d'accéder à toutes les autres formations proposées.

Les associations départementales et leurs antennes sont invitées à transmettre à INDECOSA-CGT national les informations et textes qu'elles souhaitent publier dans cette rubrique, à communiquer régulièrement les dates de leur CA, AG, formations, initiatives.

Permis de conduire : des changements majeurs en 2016

FICHE PRATIQUE

La réforme du permis de conduire, en cours depuis deux ans environ, a connu en 2016 quelques changements importants. Comme environ 1,4 million de personnes chaque année, le candidat devra d'abord se préparer à l'épreuve théorique générale (ETG), dite communément «le code». Pour cela, les questions qui lui seront posées depuis le mois de mai dernier ont été entièrement réécrites et remises en images. Il existe à présent mille questions - soit trois cents de plus - nouvelles et présentées différemment. Finies les diapositives vieillottes qui dataient pour la plupart de 1972 ! Des vidéos, des photos et des images 3D présentent des situations proches de la réalité, voire réelles. Le champ des questions est élargi et vise à renforcer la conscience des risques routiers. Le candidat est contrôlé sur les règles du Code de la route, mais il lui est aussi demandé de démontrer qu'il a compris leur raison d'être. Il devra, comme auparavant, répondre de façon juste à trente-cinq réponses sur quarante. Il est objectivement impossible de dire si ces nouvelles questions sont plus difficiles que les précédentes. Elles n'ont a priori pas été conçues pour cela. En revanche leur nombre et les différents domaines qu'elles abordent peuvent demander plus de temps d'apprentissage.

L'examen théorique sur ordinateur

Autre changement important : depuis le mois de juin, l'épreuve théorique peut être passée sous le contrôle d'opérateurs privés agréés par le ministère de l'Intérieur. Les postiers, par exemple, font passer l'examen. Au début dans quelques bureaux de Poste, puis progressivement jusqu'à la fin de l'année 2016, dans les trois cents centres d'examen prévus.

Comment ça marche ? Le candidat constitue son dossier d'inscription auprès de son auto-école ou directement à la préfecture de son département. Il s'inscrit en ligne, de façon individuelle ou par le biais de son auto-école et choisit le lieu de l'examen, la date et l'heure. Il valide le paiement de la prestation (30€) et se rend à l'examen muni de sa pièce d'identité. Il est accueilli sur le site par un agent de La Poste ou un salarié de l'entreprise agréée qui s'assure de son identité et veille au bon déroulement de l'examen qui se déroule sur un ordinateur ou une tablette.

Trois minutes en moins à l'examen pratique

D'autres changements ont été instaurés par la loi pour la Croissance... visant, selon la volonté annoncée d'Emmanuel Macron, à réduire le délai de passage de l'examen pratique et réduire le coût du permis. Pour le premier point, davantage d'inspecteurs sont prévus sur les zones dites «en tension» et la durée de l'examen a été ramenée à 32 minutes au lieu de 35. Ces trois minutes gagnées permettraient de libérer 110 000 places d'examen supplémentaires. L'objectif du ministre est de limiter le délai à quarante cinq jours en 2017 au lieu de 90 jours en moyenne aujourd'hui.

Le coût du permis devrait, quant à lui, passer de 1700€ en moyenne à 1300€. La baisse serait induite par la réduction du délai, le candidat nécessitant alors moins d'heures de cours (?), par l'interdiction faite aux auto-écoles de facturer la présentation du candidat aux examens (mesure de décembre 2015) et par le fait d'avoir ramener l'âge minimum de la formation en conduite accompagnée de 16 à 15 ans (mesure de novembre 2014).

Michèle Berzosa pour Indecosa-CGT
paru dans Ensemble, octobre 2016

INDECOSA-CGT - L'AVIS

En demandant à La Poste ou à des entreprises privées d'assurer le contrôle des examens théoriques en vue de l'obtention du permis de conduire, Indecosa-CGT note une nouvelle fois un désengagement de l'État face à ses missions de service public. La formation des futurs conducteurs, la définition de la pédagogie, le déroulement des épreuves et leur contrôle doivent rester une responsabilité de l'État. Par ailleurs, qui pourra, demain, empêcher les opérateurs privés d'augmenter le tarif de l'examen aujourd'hui de 30€ ?

Indecosa-CGT récuse les solutions du gouvernement et demande que l'école publique assure la formation intégrale nécessaire à l'obtention du permis de conduire et que pour les adultes celle-ci soit gratuite.

Contact: indecosa@cgt.fr et www.indecosa.cgt.fr



COUP DE GUEULE

Le piège du prêt à la consommation

Sandrine, en difficulté financière, sollicite sa banque, la Société Générale, pour un prêt à la consommation qui lui est accordé sans problème. Nantie de ses 3000 euros, elle signe un contrat stipulant un TEG annuel fixe à 6,55% sur 24 mois, qui lui semble raisonnable. Elle rembourse son prêt régulièrement durant quelques mois sans trop se poser de questions. Puis, la banque l'informe qu'elle peut réemprunter 1500 euros, le plafond étant de 4500 euros. Ce qu'elle fait. Au bout d'un an, ayant retrouvé une situation financière plus stable, elle décide de regarder les taux d'un peu plus près, s'étant rendue compte qu'elle payait des intérêts prohibitifs. Et l'astuce est là car le taux d'intérêt, déclaré fixe, ne l'est pas du tout. Il est faible le premier mois, puis très élevé (+ de 15% le 2e mois) et rebaisse très progressivement jusqu'à atteindre 0,72% au bout des 24 mois. Entre-temps, la plate-forme bancaire l'a informée qu'elle pouvait de nouveau emprunter. Et c'est ainsi qu'elle va continuer à payer des intérêts beaucoup plus élevés que les 6,55% puisque dès que son taux commence à baisser, on lui propose un nouveau crédit. La banque est une grande pourvoyeuse de dossier de surendettement. Merci la banque.

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Téléphone fixe : Portable :

Courriel :

Entreprise ou organisme

J'adhère pour l'année 2017 ☐ 30 eurosJe m'abonne à In magazine pour six numéros ☐ 20 eurosSoutien au magazine ☐ 40 euros**Membre bienfaiteur** Je verse pour l'année 2017 et je reçois les 6 numéros du IN Magazine ☐ 100 euros

Date et signature

A VOTRE AVIS

Il faut défendre l'exception française du crédit immobilier à taux fixe

En France 90% des prêts immobiliers aux particuliers sont consentis à taux fixe. C'est une bonne sécurité pour le consommateur-emprunteur et ni l'association des sociétés financières (ASF) qui regroupe les sociétés de crédit françaises, ni la fédération bancaire française (FBF) qui rassemble les banques ne s'en plaignent. Mais cette exception française irrite le comité de Bâle car ailleurs, c'est 90% de prêts à taux variable et 10% de prêts à taux fixe...

Ce « machin » aurait pu dire le général de Gaulle est une institution créée en 1974 par les gouverneurs des banques centrales du G 10, élargi en 2009, il regroupe environ 30 pays, le G 20 plus une dizaine de pays dont Hong-Kong et Singapour. Sa mission est le renforcement de la sécurité et de la fiabilité du système financier par l'établissement de standards minimaux en matière de contrôle prudentiel. Les accords de Bâle 1 puis 2 ont, par exemple, fixé un niveau minimum de fonds

propres pour assurer une solidité financière aux banques.

Dans son évaluation des risques, l'institution est interpellée par cette particularité française et semble exercer des pressions pour qu'elle n'en reste pas ainsi.

Bien sûr le comité est dans son rôle, celui de protéger les banques et le système financier international... notre rôle d'association de consommateurs étant de protéger le consommateur-emprunteur et, notamment, de lui éviter la commission de surendettement, il paraît nécessaire à INDECOSA-CGT de communiquer, d'alerter.

Dans le système du prêt à taux fixe, c'est la banque

qui porte le risque de taux, cela est normal : c'est son métier, elle est face à un client « profane » et de plus, si elle doit assumer une remontée des taux sans pouvoir la reporter sur le consommateur-emprunteur, elle se protège largement : sûreté réelle sur le bien, garanties sur la personne, assurances, etc. Elle peut aussi se couvrir contre ce risque, l'ingénierie financière propose pour cela les swaps cap. Dans le système du taux révisable (il existe des révisables capés : taux plafond qui limite le risque ou non capés) le risque de taux est porté par le consommateur-emprunteur, le « profane », en cas de montée des taux, il verrait sa charge de crédit augmenter et pourrait se retrouver potentiellement en situation de surendettement et devoir vendre son bien.

Le comité de Bâle a le souci d'harmoniser, donc l'exception française dérange. Il considère aussi qu'elle fragilise les banques françaises et donc par effet dominos, les grandes banques françaises étant classées systémiques, le système européen et mondial.

Quelles pourraient être les conséquences des négociations qui se déroulaient à Bâle dans le plus grand secret et devaient se terminer à la fin de 2016 ?

Une orientation vers les prêts à taux révisable par disparition ou peut-être renchérissement drastique des prêts à taux fixes qui verraient alourdir leur taux par une sorte de prime de risque au profit de la banque ?

L'exception française fonctionne plutôt bien, selon tous les acteurs concernés, il nous paraît légitime en ces temps de Brexit de veiller à ce que des décisions allant à l'encontre des consommateurs – emprunteurs de notre pays ne soient pas prises à Bâle et relayées ensuite par la banque centrale européenne qui depuis Francfort a désormais la supervision directe des principales banques françaises. INDECOSA-CGT invite donc nos décideurs politiques et économiques, à s'impliquer dans ce dossier et à s'y opposer avec fermeté si nos craintes s'avéraient fondées.

Bernard Filliat pour le collectif Banque

“LE COMITÉ DE BÂLE, CE “MACHIN” AURAIT DIT DE GAULLE, EST UNE INSTITUTION CRÉÉE PAR LES GOUVERNEURS DE BANQUES CENTRALES DU G10”





**Le pouvoir
d'agir
ensemble sur
l'essentiel.**

Crédit photo : Getty Images - shapecharge

La Macif est une entreprise de l'économie sociale.

Sans actionnaires à rémunérer, la Macif réinvestit ses profits au bénéfice de ses 5 millions de sociétaires et dans l'intérêt commun. Ainsi, les sociétaires ont le pouvoir d'agir ensemble pour une économie plus sociale et plus solidaire.

Plus d'informations sur macif.fr



Essentiel pour moi

MACIF: MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied de Fond 79000 Niort.

