

LE MAL-LOGEMENT

A l'occasion de la journée d'études du 21 janvier sur le logement, il est essentiel de rappeler l'article 25 de la déclaration universelle des droits de l'Homme. Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer, entre autres, le logement.

GRAND DÉRAILLEMENT DANS LES TRANSPORTS

Le transport est un droit. Son accès élargi, facile et abordable devrait assurer l'égalité de tous et permettre à chacun de vivre pleinement et librement sa vie. Mais le transport public est malmené. Livré aux appétits du privé, il crée des fractures plus souvent qu'il ne relie, il enferme plutôt qu'il ne libère.

Journée d'études Logement 21 Janvier 2026

LE MAL-LOGEMENT EN FORTE AUGMENTATION

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, à elle-même et à sa famille, la santé, le bien-être, notamment l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que les services sociaux nécessaires ».

Cet article symbolise, à lui seul, et de manière éclatante, les valeurs de progrès universelles que les peuples ont attribuées au logement à l'issue de la Seconde Guerre mondiale ! En droit français, cette valeur a également été consacrée à plusieurs reprises.

Pourtant, aujourd'hui, plus de quatre millions de personnes souffrent de mal-logement en France selon le rapport de la Fondation pour le logement des défavorisés. Ce chiffre a augmenté au cours des deux dernières décennies, mettant en évidence une véritable pénurie.

La crise du logement est caractérisée par un manque de logements sociaux abordables pour les ménages modestes en difficulté économique, ainsi que par des loyers élevés dans le parc locatif privé. Cette problématique est désormais un véritable sujet de société qui impacte un grand nombre d'habitants, notamment en ville où les tensions immobilières sont les plus fortes.

Remise en question du logement social

Face à cette crise, la majorité sénatoriale ne trouve rien de mieux à faire que de détricoter la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain), ce dont se félicite le ministre du Logement, Vincent Jeanbrun, qui entend soutenir cet objectif et l'idée de supprimer les périmètres fixés par l'État.

Il a évoqué, ces dernières semaines, divers projets, outre celui d'une simplification de certaines règles et normes, comme assouplir la loi SRU, qui impose aux communes urbaines d'atteindre 20 % ou 25 % de logements sociaux. Faciliter les expulsions locatives en contrepartie d'un accès à ces logements. Prévoir pour ceux-ci des baux de trois ans plutôt qu'à durée indéterminée. Donner plus de pouvoir aux maires pour les attribuer.

Emmanuelle Cosse, présidente de l'Union sociale pour l'habitat, qui fédère les organismes HLM, résume : « Il remet en cause le compromis de 2021 qui a assuré la continuité de cette loi », considérée comme le principal moteur de la création de logements sociaux. La proposition de loi autorise les communes à rattraper une partie de leur retard en créant des habitats dits « intermédiaires », aux loyers supérieurs, alors que la grande majorité des 2,9 millions de ménages en attente d'un logement social sont éligibles à des loyers dits « très sociaux », lesquels manquent particulièrement.



Pourtant le gouvernement semble revoir sa copie. Le Premier ministre, Sébastien Lecornu, a fixé l'objectif de construire « deux millions de logements d'ici à 2030 », soit « 400 000 par an », un des plans les plus radicaux de ces dix dernières années.

Le défi sera de taille, puisque sur les douze derniers mois, seuls 272 700 logements ont été mis en chantier, soit 22 % de moins que la moyenne des cinq années précédentes.

La présidente de l'USH souligne : « Le Premier ministre a fait preuve de lucidité, il se rend compte de la profondeur de la crise du logement, du ressentiment qu'elle provoque. C'est aussi un frein au développement économique. »

C'est dans ce cadre que se dérouleront fin 2026 les élections des représentants des locataires qui seront un enjeu important pour tous. Pour Indecosa-CGT, le logement est un droit inaliénable pour tous et toutes. Et il est le gage d'un développement équilibré des individus.

Plan d'action

Le 21 janvier dernier, Indecosa-CGT organisait à Montreuil une journée de lancement de ces élections avec la participation de nombreuses associations, des camarades mandatés par la CGT à Action Logement, le collectif logement de la Fédération des Cheminots, le cabinet Cefals pour son expertise et Nathalie Bazire représentant la Confédération. 75 camarades étaient présentes et nous avons échangé sur les difficultés des locataires tant dans leurs rapports avec les bailleurs sociaux (contrôle de charges locatives, etc.) que dans leurs conditions de vie dans leurs appartements.

Tout au long de l'année, un plan de travail est mis en place avec des visioconférences pour des réunions périodiques ainsi que des formations.

Les associations qui s'emparent de cette thématique seront accompagnées car la fusion du patrimoine des bailleurs sociaux sur plusieurs départements leur pose parfois de grandes questions d'organisation.

Un courrier commun Confédération / Indecosa-CGT sera envoyé à toutes les structures afin d'engager un travail partagé dans la Maison commune. ■

Si l'année 2026 est celle des élections, nous souhaitons que 2027 soit celle du logement « Habitat-Cadre de vie » comme revendication d'Indecosa-CGT portée par le Collectif Logement National où chacun.e pourra s'inscrire !

M.D.

MALGRÉ LE BRUIT DES BOTTES, L'ENGAGEMENT PLUS FORT



À l'occasion de nos vœux 2026, nous ne pouvions que nous souhaiter de la douceur dans nos vies privées et de la fougue dans nos vies militantes, toujours porteuse de notre envie de changer la société, de solidarité et de jours heureux !

Mais on ne peut pas dire que la politique internationale apporte de la stabilité ni

dans notre pays, ni dans les autres, n'importe où qu'ils se situent. Elle fait plutôt le nid des idées sombres d'extrême droite !

Le bruit des bottes envahit le monde ! Dans l'Est de l'Europe, au Moyen-orient et dans les Amériques, l'extrême droite annonce ses mesures de régression sociale qu'elles soient dans le domaine de se soigner, de pouvoir acheter, de consommer et de se loger. Bref de vivre dignement !

Indecosa-CGT est plus que jamais ouverte aux préoccupations de ses adhérents. L'eau, l'environnement, l'alimentation, la consommation, la santé, le logement seront les axes phares de cette année.

Le 21 janvier dernier, Indecosa-CGT a organisé une journée temps fort sur le logement et les élections des représentants des locataires qui se tiendront en fin d'année 2026 avec la présence de nombreuses associations et d'invités. Journée réussie qui a permis des échanges et des rencontres.

Depuis la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté de 2017, nous avons toute légitimité pour être une association ayant des représentants élus des locataires dans le logement social.

Il nous faut donc associer les locataires, directement et par l'intermédiaire de leurs représentants Indecosa-CGT, à l'élaboration des politiques de l'habitat qui les concernent car il n'est pas de service public digne de ce nom sans participation des usagers. Cette année sera celle des élections municipales et c'est dans ce cadre local et territorial que doivent être traités des enjeux tels que l'implantation de l'offre de logements HLM, dans le respect de l'obligation faite aux communes par la loi SRU d'un taux de 20 à 25 % de leur parc constitué par du logement locatif social.

Année 2026 où, également, les salariés de la fonction publique éliront leurs représentants syndicaux ! Gageons que la CGT, dans sa globalité, en sortira victorieuse.

Muriel Duenas

ACTUALITÉ	P.2
Le mal-logement en forte augmentation	
ÉDITORIAL	P.3
Malgré le bruit, des bottes, l'engagement plus fort	
NATIONAL	P.4-6
Changement climatique : tempête sur l'Habitat	
Environnement : Les pesticides hors contrôle	
Brèves : Lanterne du 17 • Journal des locataires d'Ille-et-Vilaine • Indecosa 37 hors les murs	
PORTRAIT	P.7
Mathilde Pousséo, déléguée générale du collectif Éthique sur l'étiquette	
DOSSIER	P.8-13
Grand déraillement dans les transports	
JURIDIQUE	P.14
Transport aérien • La DGCCRF désignée autorité compétente • litiges de consommation	
CULTURE	P.15
En Magellan, de Jules Verne	
Le Voyage à Paimpol, de Dorothée Letessier	
Offenses, de Constance Debré	

AGENDA

Mars	
9 - 10	Conseil d'administration national (93 Montreuil)
12	Jury du Festival Alimenterre 2026 (en ligne)
16	Formation Découverte d'Indecosa-CGT (71 Le Creusot)
17	Bureau National (93 Montreuil)
30/03 - 3/04	Formation Présentation d'Indecosa-CGT (63 Clermont-Ferrand)
Avril	
21	Bureau national (93 Montreuil)
27-29	Formation Consommation Numérique (91 Courcelle)

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX
Tél. : 01 55 82 84 05. email : contact@indecosacgt.org. 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 : groupe relecture Indecosa • Bimestriel imprimé et routé par Rivet Presse Edition, 87000 Limoges
• Prix de vente : 6 euros au numéro. 6 numéros par abonnement annuel : 35 euros • N° de commission paritaire : 0425 G 86486. Imprimé sur papier recyclé.



PEFC
10 31 1 345





D.R.

Changement climatique

TEMPÊTE SUR L'HABITAT

De 1982 à nos jours, 99% des communes françaises ont été au moins une fois reconnues en état de catastrophe naturelle, et comme on le constate depuis dix ans, la tendance est à la hausse. En cause ? Le changement climatique, qui vient exacerber la fréquence et l'intensité des phénomènes naturels. Loin d'être une considération à long terme, le changement climatique a déjà des effets délétères très concrets sur l'habitat.

CONNAISSEZ-VOUS LA LANTERNE DU 17 ?

Nos camarades du 17 sont aussi de grands rédacteurs : depuis 2008, ils réalisent la revue trimestrielle en ligne La Lanterne, qu'ils diffusent à tous les membres de l'Union départementale de Charente-Maritime, et proposent en accès libre sur leur site Internet. Communiqués de presse et prises de position, mais aussi points d'actu, analyses et conseils sont ainsi largement partagés. Et pour donner une idée de leur champ d'action, voici quelques-uns des sujets mis en avant dans le dernier numéro : rénovation énergétique, leasing social de voitures électriques, démarchage téléphonique, produits d'épargne, frais hospitaliers, étiquetage des denrées alimentaires, usurpation d'identité ... Une mine d'or !

Le territoire français, en métropole comme en Outre-mer, est doté d'une grande diversité de paysages, de sols, de climats. Ainsi, bien que les risques climatiques soient variables selon les régions, tous les habitants y sont soumis.

La montée du niveau de la mer engendre une érosion du littoral déjà visible ainsi qu'une augmentation des submersions marines, ces inondations temporaires par la mer survenant en cas de tempête. À ce jour, avec une élévation de 20 cm depuis 1900, 80% du patrimoine du littoral et 1,5 millions d'habitants sont exposés à ce risque. Or les scénarii optimistes prédisent une élévation de 30 à 60 cm d'ici à 2100, les pessimistes (et plus réalistes) de 60 à 110 cm. Pour mémoire, 10% de la population nationale vit sur le littoral, qui continue d'attirer de nouveaux habitants.

Tous concernés

Les inondations sont le premier risque naturel en France : un habitant sur 4 y est exposé. L'artificialisation des sols, les constructions en zones inondables et la modification des espaces naturels aggravent ce péril, qui est déjà amplifié par l'intensité croissante des épisodes pluvieux résultant du changement climatique.

Les sécheresses se définissent comme une carence en pluie, par un manque d'eau dans les sols impactant le développement de la végétation ou encore par une baisse des réserves en eau. Le risque principal est évidemment la

pénurie de la ressource, mais elles engendrent aussi des modifications des sols via le retrait-gonflement des argiles (RGA). Ce mécanisme est simple : les argiles humides se gonflent puis se rétractent une fois secs, entraînant des variations des sols sur lesquels reposent bâtiments et infrastructures. Aujourd'hui 3 communes sur 4 sont exposées ainsi que 60% du parc des maisons individuelles, et le périmètre continue à s'étendre sous l'effet du changement climatique.

Puis, comment ne pas parler des canicules, multipliées par 4 depuis 1960 et qui le seront encore par 5 d'ici à 2050 ? Hébergeant une densité plus importante de personnes et d'activités (78% de la population nationale est urbaine), les villes y sont nettement plus exposées que les campagnes via le mécanisme d'îlot de chaleur urbain. Selon Santé Publique France, les canicules de 2022 auraient coûté la vie à plus de 2 800 personnes.

Enfin, on peut aussi citer les risques plus spécifiques à certaines zones qui eux aussi se multiplient, comme les cyclones dans les Caraïbes et zone Pacifique, les orages cévenols impactant jusqu'à la Méditerranée, les avalanches et glissements de terrain en montagne, les incendies forestiers...

Coût de l'inaction

Des aides individuelles aux stratégies nationales, le constat est unanime : la réponse publique est trop faible. L'addition des différents fonds publics alloués en 2025 à l'adaptation au changement climatique atteint environ 1,7 Md€ ; en 2024, le coût des événements naturels s'élevait à 5 Md€. L'évaluation même des impacts est floue. Le comptage porte aujourd'hui sur les dégâts assurés, mais encore faut-il avoir les moyens de l'être : le chiffre de 1,7 million de personnes sans protection habitation et d'au moins 750 communes sans assurance est avancé.

Cette logique ne prend non plus en compte tous les autres coûts engendrés par la mise en œuvre des services d'urgence, de sécurité ou de santé lors de ce type d'événements. Plus encore, elle ne permet pas de mettre en lumière les nécessaires mesures à adopter de prévention, de sensibilisation des populations et d'intégration de ces enjeux dans toutes les activités de rénovation, de construction et d'urbanisme.

Plus le temps passe, plus la facture future augmente, et, *in fine*, des dizaines de milliards d'euros seront en jeu. Les plus précaires sont déjà les premières victimes, vivant dans des logements – quand ils en ont – plus exposés au chaud, au froid, aux intempéries, et à tous les risques sanitaires et sécuritaires induits ; les effets combinés des crises socio-économiques aux crises environnementales font présager le pire dans un avenir pas si lointain. Il est indispensable de s'engager dès à présent dans l'adaptation de nos logements et territoires au changement climatique et d'en atténuer les effets au maximum. Cela ne pourra se faire qu'avec la participation massive de tous et en construisant des systèmes forts de résilience et de solidarité. ■

Éléonore Kubik

INDECOSA 37 HORS LES MURS



Les 3 casquettes

Dans le cadre de leurs activités Logement, les bénévoles d'Indecosa 37 ont développé des actions en pied d'immeuble pour aller à la rencontre des locataires des différents bailleurs sociaux en Indre et

Loire. Déjà engagées en 2024, ces actions ont comme objectif de faire connaître l'association et faciliter l'expression des habitants, en donnant la priorité au « bien vivre ensemble ».

Et en 2025, c'est par l'expression dramatique qu'est passée la mobilisation : en partenariat avec la compagnie de théâtre locale « Les 3 Casquettes », ils ont organisé six après-midi « théâtre forum », durant lesquelles des comédiens venaient jouer des saynètes évoquant des situations difficiles pouvant survenir en habitat collectif, sur quatre thèmes : les conflits liés aux nuisances sonores, le respect des espaces collectifs, les rapports hommes/femmes (à tout âge) et la problématique des écrans et du manque de communication.

Ces représentations publiques ont permis d'ouvrir le débat avec les résidents pour réfléchir à des solutions. Une fois trouvées, les résidents eux-mêmes étaient invités à monter sur les planches pour mettre en scène ces résolutions ! En plus des activités théâtrales, Indecosa 37 a fait intervenir durant ces journées des associations locales proposant des jeux en bois et ateliers de maquillage aux enfants. Avec de plus un goûter pour petits et grands en fin de journée, bonne ambiance garantie !

UN JOURNAL DES LOCATAIRES EN ILLE-ET-VILAINE



Les camarades breitilliens l'ont pensé il y a deux ans, c'est devenu réalité : Indecosa 35 publie désormais son Journal des Locataires. Réalisé par les bénévoles, son premier numéro a été édité en 2024 : il dispense informations et conseils aux résidents du parc social de leur territoire. Leur objectif ? En toucher un dixième, car en plus de concevoir ce journal de huit pages, les camarades d'Ille-et-Vilaine l'impriment à 20 000 exemplaires et vont le distribuer directement dans les boîtes aux lettres. De plus, le journal dispose d'un QR code permettant d'y accéder en ligne.

Dans leur dernier numéro, paru en novembre 2025, ils ont interpellé tous leurs bailleurs en

leur demandant leurs solutions quant aux enjeux liés à la perte d'autonomie. Et cela a marché, ils ont tous répondu ! Un bel exemple d'action, particulièrement dans le contexte des élections Logement de cette année.

En parallèle, ils sont, entre autres, toujours chefs de file sur l'action juridique engagée pour réclamer la gratuité d'accès aux toilettes et points d'eau en gare, plateformes commerciales et dans tous les établissements recevant du public.



Environnement

LES PESTICIDES HORS CONTRÔLE

Notre monde est en plein bouleversement. L'élection de chefs d'État d'extrême droite voire fascistes et la montée de ces idées nauséabondes, y compris en Europe, sont dramatiques. Leur objectif politique est de privilégier le marché, supprimer tous les organismes et toutes les règles qui gênent leur commerce pour faire toujours plus de profits. Cette politique de dérégulation touche aussi l'Europe.

La Commission européenne tente de déréguler massivement les pesticides via le projet dit « Omnibus VII » sur la sécurité des aliments. Si elle était adoptée, cette proposition entraînerait une régression sans précédent du niveau de protection des Européens et de l'environnement contre les effets néfastes des pesticides. En dérégulant les pesticides chimiques, la Commission européenne ferait reculer l'Europe de trente ans.

Il ne s'agit pas d'une « simplification », mais d'un détricotage systématique de décennies de mesures durement acquises

Le projet de texte

- Prévoit des autorisations illimitées pour les pesticides ;
 - Supprimerait les réévaluations obligatoires fondées sur les dernières connaissances scientifiques ;
 - Étendrait les périodes de grâce pour les substances interdites jusqu'à trois ans.
- La mesure la plus alarmante du projet Omnibus VII est la suppression du système actuel de réexamen périodique (tous les 10 ou 15 ans) des autorisations de pesticides. Concrètement, 90% des substances actives bénéficieraient d'une autorisation illimitée dans le temps, empêchant toute prise en compte des nouvelles connaissances scientifiques sur leur dangerosité.
- Or, c'est précisément grâce à ces réexamens périodiques que 31 substances dangereuses ont été identifiées et interdites depuis 2011, dont entre autres :
- Le chlorpyrifos (neurotoxique) ;
 - Le mancozèbe (perturbateur endocrinien et toxique pour la reproduction) ;
 - Des néonicotinoïdes (nocifs pour les abeilles).

notamment sur les pesticides, la vache folle, les contrôles aux frontières, dont beaucoup ont été adoptées pour mieux protéger les Européens à la suite de grands scandales alimentaires. Au nom de la soi-disant « compétitivité », les citoyens sont les grands oubliés d'un plan qui ressemble à un désastre évitable. Nous avons besoin d'un renforcement des lois que le reste du monde nous envie, pas de raccourcis pour les entreprises agroalimentaires.

Elle révèle d'inquiétants risques pour la santé publique, la transparence, la protection des consommateurs, notre environnement mais aussi pour le processus législatif démocratique. En rouvrant d'autorité une dizaine de réglementations concernant notre alimentation sous le prétexte de les « simplifier » et de promouvoir la « compétitivité », la Commission européenne nous propulse de plein fouet dans une nouvelle ère de dérégulation.

S'il n'est pas stoppé, cet Omnibus affaiblira d'un seul coup de balai législatif dix réglementations majeures européennes en matière de sécurité alimentaire, plaçant les intérêts des géants de l'agroalimentaire avant ceux de 450 millions d'Européens. La proposition législative, montre que la Commission a notamment l'intention de réécrire les règles sur les pesticides, les résidus de pesticides, les additifs pour l'alimentation animale, la prévention contre la vache folle et les contrôles aux frontières.

Tous concernés

Sans ce système de réexamen, ces substances seraient encore autorisées aujourd'hui. Des pesticides comme le glyphosate, le néonicotinoïde acétamipride ou les deux tiers des pesticides PFAS autorisés bénéficieraient d'autorisations à vie.

Cette proposition, totalement disproportionnée par rapport à l'objectif affiché de « simplification », a été élaborée sans aucune analyse d'impact. Elle compromet l'objectif principal du règlement européen sur les pesticides, qui est de garantir un niveau de protection élevé fondé sur le principe de précaution. L'industrie agrochimique serait la grande gagnante : ce projet dispenserait les firmes de l'obligation de soumettre régulièrement de nouvelles données scientifiques sur leurs substances. Sans révision systématique, les avancées de la recherche indépendante sur la toxicité des pesticides risquent d'être tout simplement ignorées. ■

Indecosa-CGT exige donc :

- le retrait immédiat du projet omnibus sur la sécurité des aliments ;
- le maintien du système de réexamen périodique obligatoire pour tous les pesticides ;
- le renforcement, et non l'affaiblissement, de la prise en compte des données scientifiques les plus récentes ;
- une véritable analyse d'impact avant toute modification de la réglementation ;
- des ressources supplémentaires allouées aux agences pour une évaluation complète de toutes les substances et produits.

Gérard Casolari

Mathilde Pousséo, déléguée générale du collectif Éthique sur l'Étiquette

“Connaître les conditions de production d'un bien, est un enjeu démocratique majeur”

Déléguée générale du Collectif Éthique sur l'Étiquette depuis juin 2024, Mathilde Pousséo est par sa formation initiale d'assistante sociale, guidée par le désir de renforcer le pouvoir d'agir de toutes et tous, en priorité les plus vulnérables. Donner de la visibilité aux ouvrier.es qui fabriquent nos biens de surconsommation, au mépris du droit international, de leur sécurité et de leur environnement, nouer avec elles et eux un lien de solidarité, est, à son sens, un impératif politique, démocratique et humain.

Quel est le rôle d'Éthique sur l'Étiquette ? Quels sont ses objectifs ?

Le collectif Éthique sur l'Étiquette a été créé en 1995 par des syndicats, des mouvements d'éducation populaire, des associations de défense des consommateurs, d'éducation populaire et de solidarité internationale motivés pour œuvrer ensemble à l'amélioration des conditions socioenvironnementales de travail des ouvriers fabricant les produits qui inondent les étals de nos centres commerciaux et, aujourd'hui, les sites de vente en ligne.

Il a pour objet de contribuer à l'amélioration du respect des droits humains au travail dans le monde. Il s'inscrit dans le cadre des droits et des principes affirmés par la Déclaration universelle des droits de l'homme, les conventions de l'OIT, les pactes internationaux relatifs aux droits civils et politiques et aux droits économiques, sociaux et culturels, et les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. Il vise à terme le renforcement de la régulation contraignante des activités des entreprises transnationales et à faire évoluer les pratiques des multinationales vers une meilleure prise en compte des normes internationales du travail le long de leurs chaînes d'approvisionnement. Il élabore des actions d'interpellation, de dénonciation des pratiques et des atteintes aux droits fondamentaux. Il œuvre à la proposition de solutions, sur la base d'une mobilisation citoyenne forte et organisée, en étroite collaboration avec les organisations



Éthique sur l'Étiquette

Les relations commerciales guident aujourd'hui les rapports nord-sud y compris du point de vue politique, et force est de constater qu'elles ne se sont pas équilibrées après les décolonisations.

de défense des droits humains dans les pays concernés. Il utilise de nombreux moyens d'action comme la sensibilisation et l'information du public (ainsi qu'en milieu scolaire), la formation, l'interpellation et le dialogue avec les entreprises, les sociétés multinationales, les pouvoirs publics, les groupes scientifiques et parlementaires. Il peut agir en justice en soutien aux victimes notamment de travail forcé.

Du Rana Plaza à la consécration des géants du e-commerce, quels sont les principaux dangers que tu identifies pour l'avenir ?

Les relations commerciales guident aujourd'hui les rapports nord-sud y compris du point de vue politique, et force est de constater qu'elles ne se sont pas équilibrées après les décolonisations.

Le drame du Rana Plaza a été un tsunami, une prise de conscience planétaire. Si la loi française sur le devoir de vigilance, votée en 2017 en France a été une avancée, elle n'est pas encore une réponse. D'une part parce qu'en inversant la charge de la preuve, elle demande aux victimes de démontrer que les entreprises ont manqué à leurs obligations, et d'autre part par la complexité des circuits judiciaires qui la rendent peu applicable. La directive européenne était une victoire, son détricotage la preuve de la frilosité des lobbies devant une possible remise en question de leurs circuits.

Mais depuis le Rana Plaza, il semble que le changement culturel que nous appelions de nos vœux, pour une prise de conscience des entraves aux droits fondamentaux des ouvrières du bout du monde, qui nous permettent de nous habiller, de nous décorer, de communiquer etc. n'est plus d'actualité.

Nos surconsommations explosent à mesure que leurs protections reculent. L'installation de l'achat à distance comme norme, toujours plus pour toujours moins cher, nous éloigne encore plus des conditions de fabrication de ces biens. Un nouveau phénomène, celui des conditions dans lesquels ces objets finissent leur vie, émerge, il est planétaire, et nous devons considérer aussi ses dégâts.

Comment pourrions-nous travailler ensemble à l'avenir ?

Nous pouvons monter des projets, diligenter des formations pour, ensemble, réinsuffler cette culture de la solidarité entre travailleurs. Connaître les conditions de production d'un bien, est un enjeu démocratique majeur. En effet, poser un acte d'achat est politique : il a des conséquences sociales et environnementales à chaque bout de la chaîne de valeur. Il doit être fait en toute connaissance de l'ensemble des paramètres

Propos recueillis par E.K.



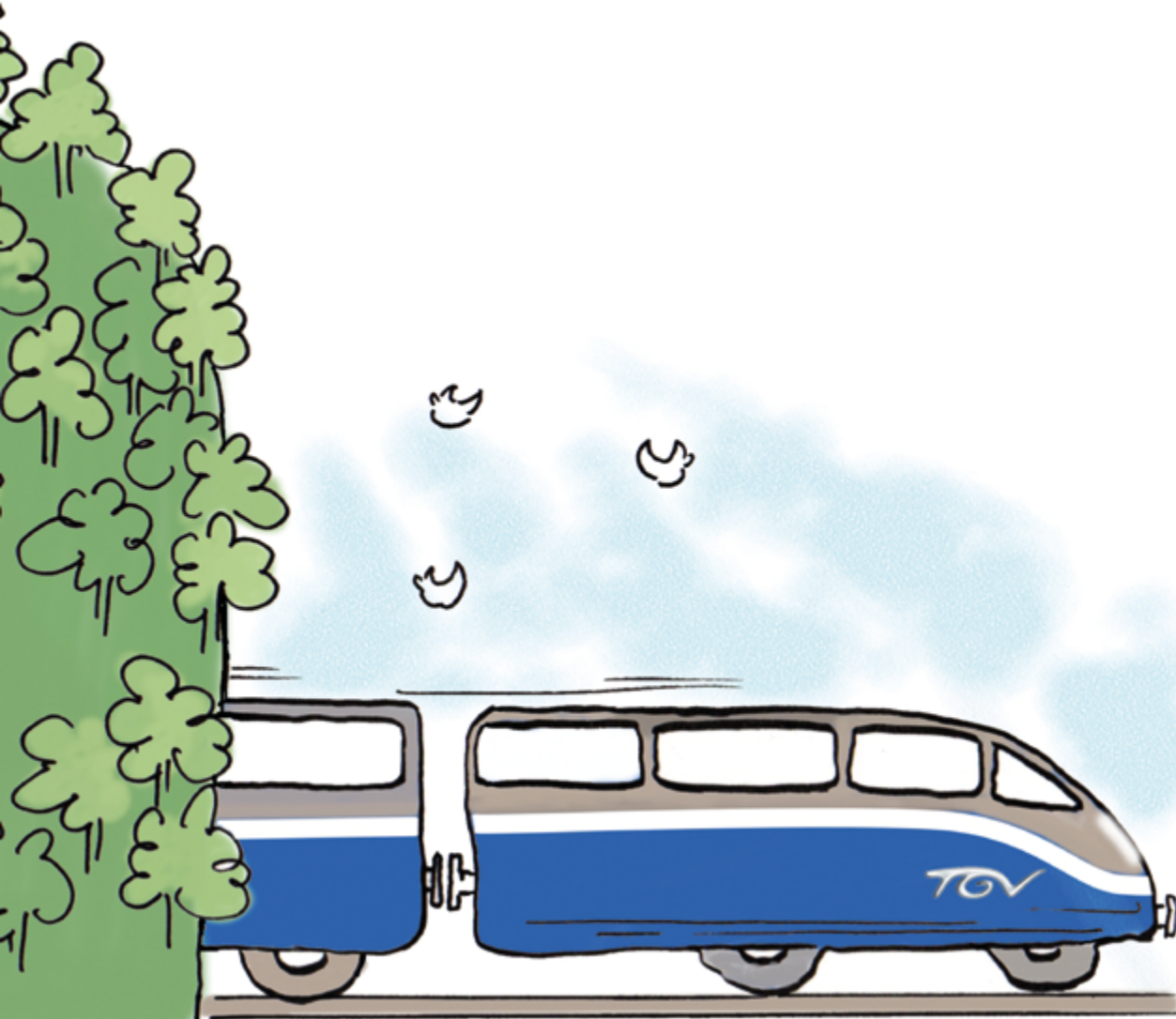
GRAND DÉRAILLEMENT

Le transport est un droit. Son accès élargi, facile et abordable devrait assurer l'égalité de tous et permettre à chacun de vivre pleinement et librement sa vie. Mais le transport public est malmené. Livré aux appétits du privé, il crée des fractures plus souvent qu'il ne relie, il enferme plutôt qu'il ne libère.

L

Le transport public est une sorte de Janus. Côté pile, c'est un droit fondamental, côté face un produit marchand. Relevant du service public, il devrait permettre à chacun de se déplacer, d'accéder à l'emploi, à la santé, à la culture, aux territoires. C'est un enjeu d'égalité, de liberté et de justice sociale. Le transport est aussi un outil majeur d'aménagement du territoire, un booster puissant de citoyenneté et de démocratie.

Dans sa vision libérale, le transport est une marchandise comme une autre, soumise à la logique du profit et de la concurrence. Des lignes sont supprimées au nom de la « rentabilité ». On privatise à tous crins depuis l'ouverture à la concurrence entamée dès les années 90 sous l'impulsion européenne. Noyé dans les tempétueuses circonvolutions de la « tarification dynamique », le transport est devenu la montagne russe des porte-monnaie. Cette tension entre l'intérêt général et la quête de profit interroge : le droit de circuler doit-il s'aligner sur le pouvoir d'achat ? L'utilisateur peut-il encore supporter de rester la variable d'ajustement algorithmique des tarifs du transport ?



DANS LES TRANSPORTS

Le transport est un droit

Droit au transport et droit à la mobilité, deux notions très différentes, sont explicitement reconnus dans la législation française. Pour le transport par la loi Loti de 1982 qui reconnaît que « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables...* ». Le Code des transports affirme de son côté le droit à la mobilité pour « *rendre effectif* » le droit de toute personne « *de se déplacer* » en conservant « *la liberté d'en choisir les moyens...* ». La loi du 2 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, précise quant à elle que « *la politique des mobilités vise à améliorer les déplacements du quotidien (...) dans des conditions respectueuses de l'environnement, accessibles à tous et contribuant à la cohésion sociale* ». Mais il y a loin de la coupe aux lèvres... Instaurant une organisation territoriale, la LOM modifie la gouvernance de la mobilité mais repose sur un équilibre fragile. Elle confie l'architecture stratégique au public tout en ouvrant largement l'opérationnel et l'innovation au

secteur privé, dans un contexte de ressources publiques contraintes [lire encadré page 10].

Ces évolutions juridiques, récentes, ont toutefois le mérite en ces temps agités d'inscrire noir sur blanc une notion de droit au transport héritée historiquement du modèle républicain issu de la Libération, puis des premières années de la gauche de gouvernement dans les années 80 et, surtout, des nombreuses luttes citoyennes et syndicales menées depuis des décennies, par la CGT et ses syndicats du transport notamment, partant du principe, entre autres, que sans droit au transport le droit à l'emploi ne pourrait s'appliquer.

Il n'empêche que droit au transport et droit à la mobilité recouvrent des réalités différentes. Le droit au transport donne accès à des services de transports organisés : le train, les trams, les bus etc. Il implique une offre minimale, payante ou non, inscrite dans un réseau sur un périmètre précis. Le droit à la mobilité, qui n'est encore qu'un cadre et non un droit opposable, sert surtout de prétexte au durcissement libéral. Il englobe une notion plus large incluant la capacité effective

“ LA LOI
LOTI DE 1982
PRÉVOIT DE
PERMETTRE AUX
USAGERS DE SE
DÉPLACER
DANS DES
CONDITIONS
RAISON-
NABLES...”



“ EN UN SIÈCLE, LE RÉSEAU FERROVIAIRE A ÉTÉ DIVISÉ PAR PLUS DE DEUX, PASSANT DE 63 000 KM DE LIGNE À 28 000 ”

→ de se déplacer pour accéder aux activités essentielles. S'y ajoutent en principe l'exigence de maintenir le lien social et de vivre dignement à tout âge, quel que soit son revenu ou sa condition sociale. Réellement appliqué, il serait la condition de l'égalité réelle, il s'attaquerait aux fractures territoriales et aux inégalités sociales, aux situations de handicap, au vieillissement ou à la dépendance à la voiture.

Concernant la voiture, celle-ci a depuis toujours constitué l'axe central de toutes les politiques de mobilité plutôt que considérée comme un complément ponctuel aux transports collectifs. 82 % des Français l'utilisent pour se déplacer, 11 % les transports ferrés, 5 % les bus, car ou tramway. Sur les trajets domicile-travail, l'auto reste la grande reine pour 74 % des déplacements. Les coûts cachés de cette domination absolue sont incommensurables en termes d'infrastructures routières, de pollution ou de santé publique [lire encadré].

Deux rapports récents (1) consacrés au financement des transports pointent d'importants écarts entre la volonté affichée de rendre crédibles les alternatives à la voiture et aux camions dans le cadre de la transition écologique et les moyens financiers toujours insuffisants, mal répartis, et sans véritable priorisation des projets en fonction de leurs impacts socio-économique et environnemental. Les deux rapports plaident « pour une plus grande transparence dans la répartition des coûts et des financements », et invitent à « sortir de systèmes devenus trop opaques pour tous les acteurs au fil des réformes successives ».

Un rail mal aiguillé

Les infrastructures de transport sont historiquement la colonne vertébrale du service public. Pas de transports sans infrastructures et pas de service public sans lourds investissements. La France a su dans ses périodes clés investir très massivement dans des réalisations qui apparaissent aujourd'hui comme visionnaires. Nos grands axes routiers sont nés de l'après-guerre, de la reconstruction, des nécessités

LA LOM DÉROULE LE TAPIS ROUGE AUX ACTEURS DU PRIVÉ

Avec la LOM de 2019 (loi d'orientation des mobilités), l'ambition sociale est certes affichée. Mais le paradoxe demeure. L'État fixe un cadre stratégique mais il transfère la compétence à des collectivités souvent financièrement fragiles. La porte est ainsi grande ouverte aux opérateurs privés qui s'y engouffrent. Exploitation en délégations de service public, transport à la demande sous-traité, plateformes numériques de covoiturage ou de « mobilité comme service » (MaaS)... l'innovation et l'opérationnel sont bradés. La mobilité se transforme en marché régional structuré par des appels d'offres. Le modèle hybride renforce la dépendance contractuelle des collectivités, la captation des données par des acteurs privés et le risque de hiérarchisation territoriale selon la rentabilité.

de désenclavements, de l'explosion des transports routiers lorsque la route est devenue l'ossature de la mobilité nationale. Plus de 9 000 kilomètres d'autoroutes ont été construits en quelques décennies, un effort national que l'on peut estimer à des dizaines de milliards d'euros, avant le délestage de ce précieux patrimoine au profit des intérêts privés.

L'état bâtisseur s'est illustré plus encore avec la constitution d'un réseau ferroviaire national parmi les plus denses au monde. A son apogée, vers la fin des années 20 du siècle dernier, le réseau comptait 63 000 kilomètres de lignes. Ce patrimoine a fondu comme neige au soleil empruntant la voie d'un déclin régulier – avec notamment la fermeture ou le déclassement des « petites » lignes – pour se stabiliser depuis

LES COÛTS CACHÉS DE L'AUTOMOBILE

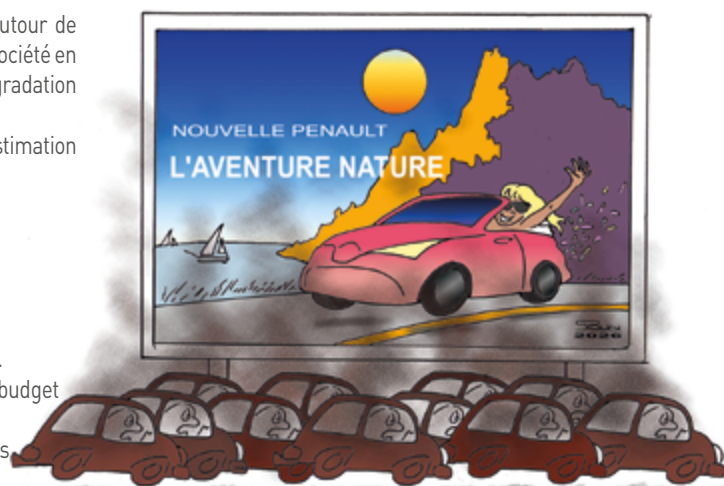
Il y a ce que coûte directement une auto à son utilisateur, autour de 5 000 € par an. Et puis il y a ce qu'elle coûte indirectement à la société en infrastructures, pollution, santé, accidentologie, climat ou dégradation du cadre de vie, soit entre 150 et 200 milliards d'euros par an.

En croisant diverses évaluations (1), voici une estimation des coûts cachés annuels de l'automobile :

- Infrastructures routières : 30 à 40 milliards
- Pollution de l'air : 40 à 100 milliards
- Santé publique (hors pollution) : 15 à 25 milliards
- Accidents de la route : 40 milliards
- Climat : 20 à 45 milliards
- Bruit et dégradation du cadre de vie : 10 à 20 milliards.

La douloureuse représente 5 à 8 % du PIB, deux à trois ans de budget de l'éducation nationale, entre 4 000 et 5 000 euros par voiture et par an ou encore 2 000 euros par habitant, conducteur ou pas.

1. Ademe, OCDE, Insee, Cour des comptes, ministères.





“ LE FRET
FERROVIAIRE
ÉMET JUSQU’À
NEUF FOIS
MOINS DE CO₂
QUE LA ROUTE
POUR DES
VOLUMES
COMPA-
RABLES ”

les années 2000 autour de 28 000 kilomètres de lignes exploitées. Avec une stratégie entièrement tournée vers les grands axes et les voies rapides, notamment par le biais de choix politiques qui ont privilégié le TGV, lequel – faut-il le rappeler ? – est un service commercial géré par un opérateur public et non un service public conventionné, soumis aux obligations de service public (OSP) [lire encadré page 13].

Avec le temps, sous l’emprise d’un sous-investissement chronique, le réseau ferroviaire accuse le coup. L’âge moyen des voies est d’une trentaine d’années, presque le double que chez certains voisins comme l’Allemagne (17 ans). Des milliers de kilomètres de lignes de desserte fine sont abandonnés ou en voie de l’être. Selon SNCF Réseau, les budgets actuels, (3 milliards d’euros par an), ne suffisent pas à assurer la régénération et la performance du réseau ferroviaire. Il faudrait 1,5 milliard d’euros supplémentaire à partir de 2028 pour simplement stabiliser l’état du réseau.

Historiens et audits révèlent que depuis les années 80 un sous-investissement structurel a généré un énorme retard d’entretien des voies anciennes, aiguillages et ouvrages d’art, avec pour conséquences des limitations de vitesse et des suspensions temporaires de circulation en attente de régénération.

Les fermetures et déclassements de lignes « capillaires » sont systémiques depuis les années 60, avec des milliers de kilomètres déclassés et, plus récemment, la suspension de certaines portions faute d’investissements pour les régénérer. Ordres de grandeur : sur les 7 600 km de petites lignes existantes, 1 200 km subissent des limitations de vitesse et 500 km sont suspendus. La dette élevée de SNCF Réseau, largement reprise par l’État (35 milliards d’euros sur environ 50), s’explique principalement par un choix stratégique : consacrer de lourds investissements aux lignes à grande vitesse (LGV). →

INDECOSA PRÔNE UN SERVICE PUBLIC UNIFIÉ DES TRANSPORTS, ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Dans sa plateforme revendicative, Indecosa-CGT appréhende le transport comme un bien commun, un outil d’égalité territoriale et un levier central de la transition écologique. L’association propose une refondation ambitieuse de la politique des transports. Au cœur de cette vision, la création d’« un pôle public de transport qui englobe l’ensemble des opérateurs de transports publics », seul à même de garantir durablement « la réponse aux besoins de qualité et de sécurité ». Indecosa plaide également pour un développement massif des transports collectifs sur l’ensemble du territoire, fondé sur une logique « multimodale et complémentaire ». Objectif affiché : accompagner la transition énergétique tout en luttant simultanément contre « le réchauffement climatique et les inégalités économiques, territoriales et sociales ». L’association insiste enfin sur l’urgence de repenser le transport



de marchandises en favorisant les modes massifiés et décarbonés. Elle appelle donc au renforcement du fret ferroviaire – y compris le feroutage –, du transport fluvial et du transport maritime.

→ Privatisation à marche forcée

Le fond de l'affaire est politique. Il incrimine depuis trois décennies des choix ferroviaires inscrits dans une logique de libéralisation qui a profondément transformé la nature même du rail, faisant désormais de la rentabilité économique l'unique critère d'organisation du réseau. Tandis que l'ouverture à la concurrence a fait table rase des fondements historiques du système, à savoir l'unicité du réseau, la péréquation financière entre lignes rentables et déficitaires, la vocation d'aménagement du territoire.

Les nouveaux opérateurs sur les lignes à grande vitesse n'ont pas les obligations qui sont imposées à l'opérateur public. Tandis que les nouveaux entrants ont tout loisir de se concentrer sur les axes les plus rentables, l'entreprise publique supporte seule les missions les moins rentables, celles qui restent socialement indispensables, comme la desserte des territoires intermédiaires, le maintien du réseau secondaire ou la continuité du service. La prétendue concurrence est totalement faussée. Elle organise une dissociation entre recettes et charges, affaiblissant mécaniquement la capacité du service public ferroviaire à financer son propre réseau et à garantir l'égalité d'accès au train. Ce déséquilibre fragilise également les principes de solidarité territoriale qui ont structuré jusqu'ici le rail français.

À rebours des objectifs climatiques

Autre victime de la dérégulation : le fret ferroviaire. La mise en concurrence a principalement profité aux opérateurs ciblant des flux massifiés, réguliers et rentables, au détriment du wagon isolé et des vertus du maillage territorial. L'opérateur historique SNCF, privé de ses mécanismes internes de péréquation, n'a pas maintenu une offre cohérente sur l'ensemble du territoire. Résultat : la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises reste marginale, 9 %

(contre 17 % en moyenne en Europe) en tonnes-kilomètres, à rebours des objectifs climatiques affichés. Le fret ferroviaire est pourtant au cœur de la transition écologique. Il émet jusqu'à neuf fois moins de CO₂ que la route pour des volumes comparables. En Europe, un train de fret émet environ 15 à 20 g de CO₂ par tonne-kilomètre, contre 120 à 150 g pour un poids lourd. Le différentiel est encore plus marqué lorsque la traction ferroviaire est électrifiée, comme en France, où le mix électrique est largement décarboné. Chaque transfert massif de la route vers le rail – notamment via le ferroutage – constitue donc un levier climatique immédiat.

La concurrence entre le train et l'avion n'est pas plus favorable à la transition écologique. Un vol intérieur ou européen qui émet jusqu'à 5 à 10 fois plus de CO₂ reste presque toujours moins cher en raison notamment d'une fiscalité avantageuse (absence de taxe sur le kérosène, TVA réduite ou inexistante). En face, depuis l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et la généralisation du *yield management*, les billets de train n'ont pas baissé. Si certains prix d'appel bas subsistent, rarement comparables à ceux de l'avion *low cost*, le prix moyen payé par les voyageurs s'est envolé. Sur les lignes à grande vitesse, le prix de dernière minute peut avoir doublé ou triplé par rapport à celui qui était pratiqué avant la tarification dynamique. La dérégulation n'a donc pas fait du train un mode de transport durablement meilleur marché, elle a surtout accentué la variabilité des prix, pénalisé les voyageurs contraints et soutenu la concurrence du transport aérien, même sur des trajets où le rail est écologiquement infiniment plus pertinent.

Territoires fragilisés

Les transports publics locaux sont eux aussi frappés de plein fouet par la dérégulation. Dans les réseaux de transports urbains et régionaux – métros, bus, trams et trains du quotidien – elle se traduit moins par une amélioration

“ ENVIRON
7 500 KM DE
LIGNES TER DE
DESSERTES
FINES SONT
AUJOURD'HUI
IDENTIFIÉS
COMME
FRAGILES ”

DES RÉSEAUX TER À BOUT DE SOUFFLE

La région Grand Est témoigne des dégâts combinés du sous-investissement et de la dérégulation sur les transports du quotidien. Héritière d'un réseau ferré dense, elle compte quelque 3 600 km de lignes ferroviaires dont près de 40 % sont classées comme lignes de « desserte fine » du territoire. Sur plusieurs axes secondaires, les vitesses ont été progressivement abaissées à 40, voire 30 km/h, allongeant fortement les temps de parcours et réduisant l'attractivité du train. Face à cette dégradation du réseau, la région a dû engager des choix budgétaires lourds. Le financement du seul réseau TER représente plus de 20 % de son budget de fonctionnement sans garantir le maintien de toutes les dessertes. Dans certains secteurs ruraux ou périurbains, la suspension de lignes a conduit à leur remplacement par des cars, plus économiques mais moins performants en termes de capacité, de temps de trajet et d'empreinte carbone. Cet exemple du Grand Est n'est pas isolé : de la Bourgogne-Franche-Comté à l'Occitanie, en passant par le Centre-Val de Loire ou la Nouvelle-Aquitaine, de nombreuses régions subissent les mêmes effets conjugués de sous-investissement, de recul des dessertes ferroviaires et de substitution progressive du train par des autocars.





LE TGV N'EST PAS UN SERVICE PUBLIC

Souvent perçu comme l'emblème du service public ferroviaire à la française, le TGV n'a de public que ce qui coûte le plus : le cadre industriel et les infrastructures ferroviaires. En termes d'exploitation, c'est un business à vocation purement commerciale et géré selon des critères de rentabilité, dans une pure logique de profit, par une entreprise à caractère public. Le TGV ne supporte aucune obligation de service public, il choisit ses dessertes en fonction de leur rentabilité. À côté de ce bouleversement de l'offre, le TGV et ses lignes à grande vitesse (LGV) ont reconfiguré le réseau ferroviaire au profit des métropoles et au détriment des lignes secondaires et des dessertes intermédiaires, renforçant les territoires déjà forts et fragilisant plus encore les moins bien lotis.

“ SUR LES LIGNES À GRANDE VITESSE, LE PRIX DE DERNIÈRE MINUTE PEUT AVOIR DOUBLÉ OU TRIPLÉ DEPUIS L'INSTAURATION DE LA TARIFICATION DYNAMIQUE ”

du service que par une pression accrue sur les coûts et les dessertes. L'ouverture à la concurrence, combinée à la contrainte budgétaire imposée aux collectivités, conduit mécaniquement à une augmentation des tarifs ou à la multiplication d'offres complexes, peu lisibles pour les usagers. La logique concurrentielle privilégie toujours les lignes les plus fréquentées et les horaires rentables, tandis que les zones peu denses, les périphéries urbaines et les territoires ruraux voient leurs offres réduites, fragilisées ou réorganisées à la baisse.

Mobilisations citoyennes

La couverture territoriale, qui est pourtant au cœur des missions historiques des transports publics locaux, est devenue une variable d'ajustement. La fragmentation des réseaux entre plusieurs opérateurs complique la coordination, la billettique et l'intermodalité tandis qu'ici et là s'accroît la fermeture des gares et des guichets à la demande des régions. Là où un service public intégré favorisait la continuité des parcours, la dérégulation entraîne un système plus coûteux, plus inégal et moins lisible. Environ 7 500 km de lignes TER de dessertes fines sont aujourd'hui identifiés comme fragiles. Les nouveaux opérateurs potentiels ne manifestent pas le moindre intérêt pour ces lignes à faible rentabilité tandis que les Régions sont contraintes d'arbitrer entre hausse des financements publics, réduction de l'offre ou substitution par des bus, souvent moins attractifs et moins écologiques. Sur les réseaux locaux, la dérégulation ne garantit donc ni la baisse des coûts ni l'amélioration du service. Elle tend au contraire à fragiliser les territoires les moins denses, rendant l'accès quotidien au transport collectif de plus en plus inégal selon les régions.

Le démantèlement du rail n'est pourtant pas une fatalité. Des mobilisations citoyennes, syndicales et politiques locales

affrontent ici et là les logiques comptables de la dérégulation. Elles sauvent des lignes et des dessertes, imposent des investissements. La ligne POLT qui relie Paris et Toulouse via Orléans et Limoges fait l'objet de longue date de fortes mobilisations interrégionales impliquant des comités d'usagers, des élus locaux, des militants syndicaux. Elles ont abouti à des engagements de l'État pour régénérer la ligne, renouveler du matériel roulant et maintenir des dessertes.

En Bretagne, la ligne Morlaix – Rosporden était annoncée « suspendue faute de travaux », les mobilisations ont abouti à un financement régional, entraîné la reprise des travaux et une réouverture progressive. Dans le Jura, la ligne Saint-Claude – Oyonnax qui avait été fermée a rouvert sous la pression des habitants, des syndicats et des collectivités, maintenant une desserte ferroviaire essentielle pour un territoire enclavé.

Dans le dossier des dessertes de la métropole Toulon Provence Méditerranée, Indecosa-CGT a rejeté le choix du bus à haut niveau de service (BHNS) en faveur d'un retour du tramway structurant. Avec le Collectif pour un tramway dont elle est membre, qui contestait la capacité du BHNS à répondre durablement aux besoins d'une agglomération dense et congestionnée, l'association a porté la voix des usagers et souligné les enjeux d'égalité territoriale et de qualité de service.

Portant leurs fruits, ces nombreuses mobilisations démontrent que l'accès au transport n'est pas un marché comme un autre et que les choix stratégiques, conditions de l'égalité, de la justice et de la citoyenneté, sont bien de nature politique.

1. *Rapports 2025 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et de l'Inspection générale des finances (IGF).*

ANNULATION DE VOL : UNE MEILLEURE PROTECTION DES VOYAGEURS

Une proposition de loi déposée le 23 décembre 2025 entend renforcer les droits des passagers aériens en cas d'annulation ou de retard. Elle impose une notification immédiate et traçable des incidents, un encadrement strict des délais de remboursement, et la création d'un registre national des perturbations. Les compagnies seraient tenues d'apporter une assistance renforcée et de justifier toute dérogation à l'indemnisation.

La DGAC (Direction générale de l'Aviation civile) serait chargée de contrôler l'application du dispositif et de prononcer les sanctions. Ce texte complète le règlement (CE) n° 261/2004, dont l'application reste inégale. Les transporteurs redoutent une complexité accrue.

Le texte est en commission et pourrait entrer en vigueur à l'été 2026. Il vise à améliorer l'effectivité des recours et à rétablir l'équilibre entre passagers et compagnies. ■

NON-CONFORMITÉ : LA DGCCRF DÉSIGNÉE AUTORITÉ COMPÉTENTE

Le décret n° 2025-1197, en vigueur depuis le 1er janvier 2026, désigne la DGCCRF comme autorité compétente pour sanctionner la non-conformité des produits. Cette clarification, attendue depuis l'ordonnance de 2021, met fin à l'incertitude sur la répartition des compétences. La DGCCRF peut désormais infliger des amendes, ordonner le retrait ou le rappel de produits, et publier les sanctions. Le décret encadre les voies de recours, garantissant un équilibre entre efficacité administrative et droits de la défense. Il s'inscrit dans une logique de responsabilisation des fabricants et de protection accrue des consommateurs. Les professionnels doivent renforcer leur veille réglementaire et adapter leurs procédures de contrôle qualité. Cette évolution conforte le rôle central de la DGCCRF comme régulateur du marché. Elle marque une étape importante dans la consolidation du droit de la conformité des produits et dans la cohérence des contrôles. ■

DIRECTIVE 2025/2647 : MODERNISATION DU RÈGLEMENT EXTRAJUDICIAIRE DES LITIGES DE CONSOMMATION

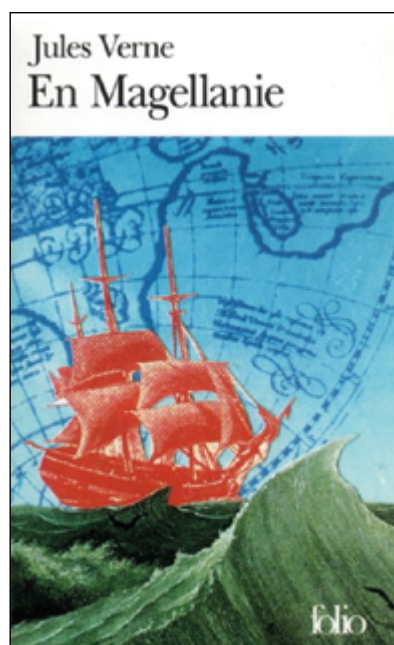
Adoptée le 16 décembre 2025, la directive 2025/2647 réforme en profondeur le règlement extrajudiciaire des litiges de consommation (REL) afin de l'adapter aux enjeux du numérique et d'élargir son accès à de nouveaux acteurs. Cette évolution répond aux limites identifiées par la Commission européenne lors des évaluations de la directive 2013/11/UE : faible recours des consommateurs et des professionnels, manque de sensibilisation, complexité des procédures nationales, lacunes dans la couverture territoriale et difficultés spécifiques aux litiges transfrontaliers.

La directive prend également en compte la transformation des marchés de consommation, marqués par la numérisation des biens et services, l'essor du commerce électronique et la multiplication des pratiques trompeuses en ligne. Pour y répondre, le texte introduit de nouvelles définitions, notamment celles de bien, contenu numérique et service numérique et élargit le champ d'application du REL aux professionnels de pays tiers visant le marché européen, ainsi qu'aux situations issues de la phase

précontractuelle, notamment en cas de publicité trompeuse.

Le texte renforce la participation aux procédures de REL. Les États membres devront mettre en place des mesures incitatives, financières ou non, et encourager la formation des entités de REL, notamment en droit international. Une nouvelle obligation de réponse pèse sur les professionnels contactés par une entité de REL, avec un délai maximal de vingt jours ouvrables, porté à trente en cas de litige complexe. La directive améliore également la transparence, en imposant la publication des coordonnées des autorités compétentes et en espaçant la périodicité des rapports d'activité, désormais biennaux. Elle renforce enfin le traitement des litiges transfrontaliers grâce à la désignation de points de contact au sein du réseau des Centres européens des consommateurs, chargés de faciliter les échanges entre parties et entités de REL. L'ensemble vise à rendre le REL plus accessible, plus efficace et mieux adapté aux réalités du marché numérique. ■

Karima Chikhaoui Mellas



UTOPIQUE OU VISIONNAIRE ?

Roman posthume de Jules Verne, *En Magellan* est publié en 1987. Verne y présente un homme en rupture de ban avec l'ordre social imposé et l'avidité économique destructrice. La Magellan, domaine d'îles et d'îlots à la pointe sud du continent américain, était une terre qu'aucune puissance n'avait encore accaparée. Ce misanthrope bienfaiteur, que les populations locales appellent le Kaw-djer (le bienfaiteur) pour les soins médicaux qu'il leur procure, mène sa vie errante incognito parmi les tribus de l'archipel.

Mais le 17 janvier 1881 est signé un traité répartissant la Magellan entre le Chili et l'Argentine. Le cercle vicieux des empiètements liberticides se profile. Dépossédé de son dernier refuge, le Kaw-djer décide de se suicider. Mais au moment où il va se précipiter dans l'abîme du haut du cap Horn retentit le coup de canon d'un navire en détresse. Un millier de migrants, socialistes utopistes, bagnards et notables sont à bord. Bravant la tempête, le Kaw-djer va à leur secours. Débarqués sur l'île Hoste, ils décident d'y fonder une nouvelle nation bientôt indépendante, dont le Kaw-djer sera amené à devenir le chef malgré lui et en dépit de ses principes anti-autoritaires.

Survivant à une ravageuse ruée vers l'or – le Kaw-djer jettera dans l'océan, à l'insu des colons, une pépite d'or trouvée sur place pour éloigner la menace d'une nouvelle fièvre de l'or –, les habitants de l'île Hoste dresseront

un phare sur l'île du cap Horn dont ils ont obtenu l'indépendance de l'État chilien. « En ces jours de ténèbres nous avons une mission : apporter aux vaisseaux qui errent dans le noir la lueur obstinée d'un phare », disait le Théâtre du Soleil dans son spectacle inspiré du roman. Jules Verne, bourgeois plutôt conservateur, laisse entendre avec ce surprenant personnage révolté qu'un autre avenir existe, qu'on ne sait pas encore comment le réaliser, mais qu'il appartient aux lecteurs d'y penser et de l'accomplir.

En Magellanie, de Jules Verne, Gallimard, collection Folio, 352 p., 10 €.

Fabrice Moskoff



L'ÉCHAPPÉE BELLE D'UNE OUVRIÈRE

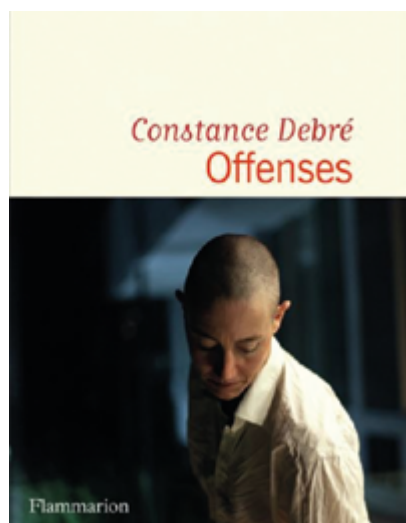
Dédié « aux ouvrières de Chaffoteaux », ce premier roman d'une jeune autrice de 27 ans, elle-même établie à l'usine à la fin des années 1970, a paru en 1980. Le livre, qui dénonçait une double aliénation, celle d'ouvrière et celle de femme, est aujourd'hui réédité.

Maryvonne quitte un quotidien qui l'étouffe – l'usine, la vie de famille – pour simplement prendre « un bol d'air ». Ce n'est pas vraiment un voyage, à peine une escapade : quarante-cinq kilomètres, aller en car, retour en stop, une nuit à l'hôtel... Pendant ces deux journées, elle revoit sa vie de femme épuisée par le travail à la chaîne et les tâches ménagères, et constate, entre colère et amertume, l'usure de son couple et l'étroitesse de sa vie. Mais le déplacement physique lui permet aussi de

reconquérir un espace à elle : son corps prend toute la place dans la baignoire de l'hôtel, il s'autorise le plaisir. En articulant le collectif et l'intime, ce récit radical, à la fois politique et féministe, nous touche par sa modernité.

Le Voyage à Paimpol, de Dorothée Letessier, Gallimard, collection L'imaginaire, 160 p., 12 €.

Valérie Thouard



INJUSTICE DE CLASSE

Le style, d'abord. Froid et sec, comme l'air des sommets en hiver ; un médecin dirait : « clinique ». En principe, les virgules servent à concéder des respirations dans la phrase ; ici, le plus souvent on s'en passera : on lira Offenses comme en apnée.

Le sujet, maintenant. Un crime des plus crapuleux, une femme âgée assassinée par son jeune voisin : dix coups de couteau, des flots de sang pour une poignée de billets... Mais au-delà, l'impitoyable engrenage qui articule misère du monde, injustices, délinquance, crime, police, prison, tribunaux, châtiment, et qui légitime l'ordre des choses. « La violence de classe de haut en bas », diagnostiquait déjà l'autrice dans son précédent livre, Nom, spécimen très particulier de roman familial. L'autrice, donc. Rejeton indigne d'une dynastie d'hommes d'État bien à droite, avocate détroquée, dégoûtée, Constance Debré décortique ici scrupuleusement, en prêtant ses mots à ses différents protagonistes, une affaire qu'elle a dû plaider et qu'elle avait évoquée dans un bref chapitre de Nom.

Presque sans virgules, mais quel souffle ! **Offenses, de Constance Debré, éditions J'ai lu, 96 p., 6,50 €.**

Omar Slifi Fleureau

'ABONNEMENT

INDIVIDUEL

6 € le numéro

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 : contact@indecosa-cgt.org

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

ADHÉSION

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Téléphone fixe :

Portable :

Courriel :

Entreprise ou organisme

Adhésion seule ☐ 30 €

Je m'abonne à In magazine pour six numéros ☐ 35 €

Date et signature



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



La Macif vous protège dans votre activité syndicale avec **des contrats sur mesure.**

Être syndicaliste, aujourd'hui plus que jamais,
est un engagement de tous les instants.

La Macif est à vos côtés pour soutenir
et sécuriser votre action militante.

→ **Contactez-nous : partenariat@macif.fr**



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

Crédit photo : Ryan Lees / Hoxton / GraphicObsession.

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: 1 rue Jacques Vandier 79000 Niort.