



La LETTRE de l'URFU

N° 62
Mars 2025

Φ L'automobile comme baromètre ? Φ

Génération DACIA

Une marque automobile comme révélateur de l'évolution d'une société. Est-ce possible ?

Dans le monde, Dacia totalise 676 340 ventes en 2024, soit 2,7 % de croissance par rapport à 2023. Plus de 9 millions de véhicules vendus depuis 2004...

En France, Dacia a écoulé 119 230 véhicules, pour une part de marché de 14,6 %. La Sandero est la voiture la plus vendue de la marque avec 75 978 immatriculations (+ 10 %). Il s'agit du modèle d'entrée de gamme son prix est de 12 990 €, (2 000 € de moins qu'une Citroën C3 version d'accès).

La citadine roumaine du groupe Renault reste la voiture neuve la moins chère du marché français dans sa configuration de base de 65 ch.

Créé en 1966 par Renault cette marque à bas coûts de production (la Roumanie et ses salaires du bloc communiste), avec sa Logan berline familiale robuste, conçue initialement pour les marchés émergents au prix imbattable de 5000€.

Cette Logan fait son apparition en 2005 en France et correspond à la paupérisation incessante d'une partie croissante des Français qui ne peuvent plus se payer autre chose que ces véhicules. « Ringardes » au niveau équipement et à l'évolution en retard de plusieurs décennies sur les « marques dites norm ales », les véhicules de cette marque suivent cette évolution. Après tout pourquoi pas ? Ceux qui ont peu de moyens, ont le droit de posséder un véhicule...

Au point que la dernière nouveauté des méprisants du genre humain, est ni plus ni moins qu'une poubelle électrifiée de 45cv : 145 Km d'autonomie à 110 à l'heure, plus de climatisation, plus de vitres électriques, etc. Bientôt ils vont nous proposer les chars à bœufs du moyen âge... Et si les salaires étaient décentes et les retraites correctes ? Mais il s'agit d'un rêve pour nous et d'un cauchemar pour les riches !

Ainsi, le hiatus est l'évolution exponentielle de la part de cette marque sur le marché français au point de représenter environ un véhicule sur 6 immatriculé...

Alors Dacia est le révélateur s'il en est, de notre niveau de vie, à l'instar des grandes surfaces low cost qui fleurissent au détriment des enseignes traditionnelles !

Un client sur deux a entre 55 et 74 ans et plus de la moitié n'ont plus d'enfant au sein du foyer. La grande majorité d'entre eux sont des hommes résidants à la campagne ! Cela correspond tout à fait à ce qu'ont développé les gilets jaunes en leur temps soulignant un pays a deux vitesses ; villes contre campagnes.

Les électeurs ont essayé par leurs votes, tous les schémas politiques sauf les extrêmes, depuis 40 ans, pour un résultat identique en termes de niveau vie ; bref ce n'est pas la joie sauf pour les 10% les plus riches, pour lesquels point n'est besoin de s'inquiéter !!!

FX DEWASMES Président de l'URFU

100 Ans et elle n'a pas pris une ride hélas :

La guerre c'est le massacre de gens qui ne se connaissent pas au profit de gens qui se connaissent mais ne se massacrent pas !

Paul Valery

EDITO :

Nos revenus 2025 sauvés par les extrêmes !

La censure du gouvernement Barnier a donc eu quelques utilités pour le pouvoir d'achat des retraités, (voir notre journal de décembre).

Ainsi on s'aperçoit que le calcul légal conduisait à une revalorisation annuelle de 2,2% et non 1,6 comme Barnier et consorts le vendaient.

Rappelons-nous qu'ils en remettaient une louche en excluant une partie des retraités et différant les mesures au 01/07/2025

Eh bien : dehors Barnier et 2,2% pour tous sur l'année civile.

EE

Sommaire :

- Page 1 : Génération DACIA
- Page 2 : Preuves par les chiffres
- Page 2 : Pièces détachées
- Page 3 : Moins d'options
- Pages 3 et 4 : Voitures électriques
- Page 4 : Ventes de Tesla
- Pages 4 et 5 : Paris Brest
- Page 6 : Cartes Grises
- Page 7 : La dette
- Pages 7 et 8 : Remember
- Page 8 : Livret A
- Page 9 : Impôt sur le revenu
- Page 9 : Barèmes CSG
- Page 10 : Abattement fiscal
- Page 11 : Électricité
- Page 12 : Heures creuses
- Page 12 : Frais obsèques
- Pages 13 à 15 : Vélos électriques
- Pages 15 et 16 : Grande distribution
- Pages 17 et 18 : Marketing
- Page 19: Tickets metro
- Page 20: Sites administratifs
- Page 21 : Antibiotiques
- Page 22 : Arthrose
- Page 23 : PFAS
- Page 24 : Adhésion

EE

Les vainqueurs écrivent l'histoire. Les vaincus la racontent !

*Antoine Griezmann
(Champion du monde)*

Génération DACIA prouve à l'appui par les chiffres !

Au-delà des modèles les plus vendus qui sont systématiquement les moins chers du marché toutes marques confondues, les chiffres officiels des ventes 2025 en France (tableau ci-dessous) démontrent la justesse de l'analyse de l'URFU !

Au niveau ventes DACIA : trouver ces modèles en première, quatrième et onzième position montre la justesse de notre analyse sur l'évolution du niveau de vie des Français au 21^{ème} siècle !

1	DACIA	SANDERO	63 258
2	PEUGEOT	208	41353
3	RENAULT	CLIO	40 900
4	DACIA	DUSTER	33 485
5	RENAULT	CAPTUR	24 873
6	PEUGEOT	2008	24 280
7	TOYOTA	YARIS	22 511
8	CITROËN	C3	21 572
9	TESLA	MODEL Y	20 596
10	TOYOTA	YARIS CROSS	20 266
11	DACIA	JOGGER	15 840 ^{*1}

**1 Il s'agit des achats de particuliers excluant bien entendu les véhicules d'entreprise ou de location.*

112583 DACIA sur 328934 Véhicules, nous en sommes à une DACIA vendue toutes les trois voitures !

Fx Dewasmes

Des pièces détachées qui valent toujours plus cher



Toujours plus belles, plus technologiques mais aussi toujours plus rentables pour leurs concepteurs, les pièces détachées automobiles deviennent des produits de luxe. **Un simple bloc optique a vu son prix moyen flamber de 70 % en l'espace de 5 ans !**

Ils se gavent !

Ainsi, de plus en plus de pièces ne peuvent être obtenues que directement auprès des constructeurs automobiles. Ces pièces nécessitent souvent des procédures spécifiques de codage ou d'activation, ce qui peut considérablement augmenter le coût des réparations !

Exemple : Un bloc optique avant cassé lors d'un accrochage ? Celui-ci coûte désormais **827 €** en moyenne en France, contre 754 € en 2023 et **486 € en 2019**. Soit +9,7 % sur 1 an, et +70 % en l'espace de 5 ans. Idem pour les feux arrière (+52 % sur 5 ans) ou encore les feux avant, c'est-à-dire les feux diurnes : **+65 % sur 5 ans**.

À ce jour, un rétroviseur dit de niveau 3 constitue l'équipement le plus courant sur les voitures : il est électrique et se rabat aussi électriquement, sans autre fonctionnalité. Entre 2021 et 2024, ce rétroviseur conducteur de niveau 3 a vu son prix moyen passer **de 362 € à 423 €**, soit une hausse de 16,8 % en 3 ans.

De la même manière, un parechoc de niveau 2, c'est-à-dire un parechoc doté de capteurs de recul, a vu son prix moyen flamber de 100 € en l'espace de 3 ans : **506 € en 2021, 606 € en 2024**, soit une **hausse de quasiment 20 %**.

Démocratisation du luxe

Les constructeurs automobiles, qui ont un **monopole sur une bonne partie des pièces**, n'ont de cesse de proposer des éléments toujours plus sophistiqués : un rétroviseur n'avait en effet pas d'électronique dans les années 1980-1990, contrairement à aujourd'hui.

Un état de fait qui entraîne un renchérissement intrinsèque de la pièce mais aussi des coûts de réparation lorsqu'il s'agit de remettre le rétroviseur d'aplomb.

De moins en moins d'options pour des voitures toujours plus chères

Notre première page explicite le niveau de vie à la lumière des évolutions de l'automobile, (à laquelle s'ajoute notre suite de la saga « voiture électrique »), peut-être aisément complétée par les turpitudes des constructeurs automobiles, vis-à-vis de leur clientèle de moins en moins dupe !

Selon une étude européenne, le nombre d'options choisies par véhicule est en baisse ces dernières années. **Ce qui n'empêche pas les voitures de voir leur prix continuer de flamber.**

Ainsi, le recours au catalogue des options est de moins en moins fréquent pour les acheteurs de véhicules neufs. Ce sont 2,9 options en moyenne qui équipent les autos cette année, pour un coût moyen de 2 154 €. Une sacrée chute en l'espace de 3 ans à peine. En 2021, les voitures neuves étaient vendues avec 4,4 options en moyenne pour une valeur de 2 871 €. Cette année-là, les options représentaient encore 8 % du prix global de l'auto, contre 6 % en 2024.

Ce n'est pas que le corollaire au phénomène DACIA souligné en page 1 !

Un désamour pour les options ? *En Allemagne en 2021, 93 % des voitures vendues avaient un radar de recul, dont 43 % avaient été montés en série et 50 % en option. En 2024, le pourcentage de série est de 60 %.* » L'affaire est identique avec le système de navigation : le GPS était monté en série en Allemagne à hauteur de 32 % en 2021, contre 45 % aujourd'hui.

Sans compter que depuis la mise en place du Global Safety Regulation 2 (GSR2) par la Commission européenne en juillet 2024, les constructeurs sont obligés d'installer une puce GPS dans leurs voitures, ce qui les conduit bien souvent à offrir le GPS.

Pour des raisons de gestion des stocks et surtout pour limiter les coûts de fabrication avec d'innombrables possibilités, les constructeurs réduisent leurs gammes et leurs catalogues d'options.

Peu d'options pour les Français cette année

En 2024 les acheteurs français ont ainsi choisi 1,8 option en moyenne sur leur nouvelle auto, pour un montant moyen de 1 279 €.

Une chute drastique sur un an à peine. En 2023, le client français avait retenu 2,6 options en moyenne pour une somme de 1 742 € ! Marque par marque et toujours uniquement sur le périmètre français, les disparités sont énormes.

Il ne faut cependant pas être dupes ; les marques les plus chères continuent de vendre leurs options comme précédemment ; ce qui montre la césure entre pauvres et riches !

Ainsi Les fans d'Audi sont ceux qui recourent le plus au catalogue d'options : 6,2 montées en moyenne par véhicule. Toutefois, c'est BMW qui ramasse la mise avec ses équipements additionnels : les clients en prennent pour 6 916 € en moyenne !

Tandis que Citroën et Dacia (1,3 option chacune) se révèlent elles aussi des marques peu génératrices d'équipements supplémentaires.

L'analyse globale confirme que ce marché des options s'est bien scindé en deux ces derniers temps. D'un côté les marques allemandes qui continuent de compter énormément sur le catalogue des options pour améliorer leur rentabilité. Et les autres qui sont au régime sec !

Car les voitures neuves demeurent toujours plus inabordables en France. D'après les chiffres de AAA Data, qui se charge des statistiques pour les constructeurs français, le prix moyen d'un véhicule neuf **était de 35 601 € au 1^{er} trimestre 2024**, contre **35 117 € un an auparavant**. Soit une faible hausse de 1 % sur un an mais qui suit elle-même **une hausse de 7 % en 2023 et de 8 % en 2022**.

Voiture électrique, la suite de notre enquête !

« On aurait dû écouter davantage les automobilistes français », Sic !

Un sondage de l'institut CSA commandé par les constructeurs montre les nombreux motifs de résistance des consommateurs à l'achat d'une voiture électrique.

Les constructeurs automobiles ont la gueule de bois, l'année 2024 devait être celle du grand bond en avant des ventes de véhicules électriques. **La fin d'année a au contraire montré la réticence des consommateurs à participer à la marche forcée vers l'électrique initiée par l'Union européenne.**

Les ventes ont flanché au deuxième semestre 2024

En Europe, les ventes de modèles électriques ont reculé en 2024 de 3 %, pour la première fois depuis 4 ans, à 3 millions d'unités. En France, la part de marché des modèles électriques ressortait fin décembre à environ 17 %, (voir tableau en fin d'article).

« **Le vrai souci est de savoir quoi faire des 285 millions de véhicules thermiques existant en Europe** ». « Quand nos dirigeants européens ont décidé en 2022 la fin de la vente des voitures thermiques neuves en 2035, ils ont oublié l'adage selon lequel le consommateur final a toujours raison. « **On aurait dû écouter davantage les automobilistes français** », déplore Luc Chatel, président de la Plateforme automobile, qui représente le secteur. L'ex-ministre de l'Éducation et secrétaire d'État à l'Industrie se souvient d'une

réunion avec le président Macron il y a quelques années et confie : « Ce que nous avons craint, à savoir que les constructeurs fassent les transformations, investissent et que nous ayons des voitures mais pas de clients, s'est réalisé. »

Un Français sur quatre pour....

Selon le sondage, seuls 27 % des Français soutiennent la décision de l'UE. « Beaucoup d'entre eux remettent en cause le fondement de la décision d'interdire la vente de voitures à moteur essence ou diesel en 2035, à savoir qu'il s'agirait d'une bonne solution face aux changements climatiques, et doutent que la voiture électrique constitue un réel bénéfice pour les consommateurs »,.

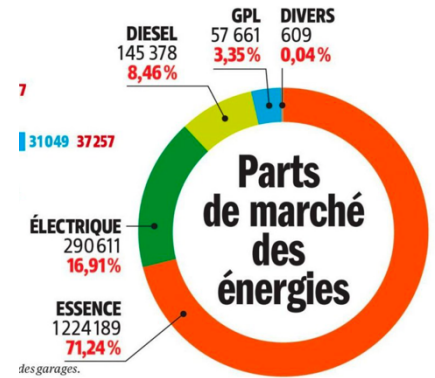
Volkswagen, symbole de la crise allemande

Pour les électro sceptiques, le passage forcé à l'électrique est une atteinte à la liberté de circuler et le véhicule électrique n'a pas de perspective viable. Ils vivent mal les reproches faits aux véhicules à moteur essence et surtout diesel que l'État les a incités à acheter durant de nombreuses années.

Pour ces personnes qui ont une image négative des véhicules électriques, l'enjeu serait surtout de concevoir des véhicules thermiques moins polluants. Sur l'ensemble de la population, l'hybride paraît souvent une solution la plus viable face aux enjeux climatiques et de réduction de budget carburant.

On voit qu'il y a du chemin à faire. Il va falloir convaincre les 72 % d'électro sceptiques et les électro prudents. Parmi les points à améliorer, on trouve celui de la transparence des prix de la recharge électrique.

Alors qu'on prédisait autrefois des prix largement inférieurs à un plein d'essence, il est souvent impossible de savoir le coût exact d'un plein d'électrons et de comparer les prix entre les opérateurs.



Les ventes de Tesla en baisse, une première en plus de dix ans

La croissance du constructeur américain s'est arrêtée en 2024, une première en plus d'une décennie

Voilà un bilan qui doit faire tout drôle au patron de la marque, Elon Musk. Pour la première fois après quelque dix ans de croissance continue, le graphique des ventes de Tesla s'oriente vers le bas, et ce malgré un troisième trimestre 2024 qui a battu tous les records.

Ce dernier est en partie à mettre au compte du marché chinois, où les clients se sont rués vers les voitures électriques en prévision de la fin d'une politique de primes à l'achat. Au total, donc, Tesla a livré 1.789.226 véhicules en 2024, alors que l'objectif était de dépasser largement 1,8 million.

Gamme vieillissante

Même si on peut raisonnablement attribuer une partie de ce mauvais résultat de 2024 à la conjoncture pour la clientèle type de la marque, la raison principale est livrée par les chiffres.

Sur ce 1,79 million de livraisons, 1,77 million concernent les modèles 3 et Y, le reste étant partagé entre la Model S, le Model X et le problématique Cybertruck. Il y a donc urgence à renouveler les deux modèles les plus anciens de la gamme (13 ans pour la S, 10 ans pour le X), et à proposer quelque chose de plus.

Ce devrait être le cas en 2025, puisqu'on parle finalement d'un modèle à 30.000 dollars sur lequel règne le plus grand flou. On attend aussi la version mise à jour du Model Y, nom de code « Juniper ». Il n'empêche qu'à la vue de ce résultat annuel, on se demande d'où viendront les 20 % de croissance que Musk a annoncé pour 2025, alors que la chute s'accélère actuellement.

Récit d'un voyageur : comment j'ai « presque » réussi mes vacances en voiture électrique !

Disponibilité des bornes de recharge, prix, durée du voyage... Nous avons effectué un voyage Paris-Brest à bord d'une Volkswagen ID.7. Bilan des courses.

Question : peut-on décemment rouler en électrique en vacances sans risquer la panne ou des heures d'attente ?
En clair, la France est-elle prête à digérer l'arrivée massive de véhicules électriques se déplaçant durant l'été, alors que l'Union européenne a interdit la vente de moteurs thermiques à partir de 2035 ?

Voitures électriques : 100 000 bornes de recharge, est-ce suffisant ?

Pour voyager loin durant les congés, il faut posséder ou louer un modèle disposant d'une autonomie supérieure à 500 kilomètres WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procédures en anglais), à savoir la norme mondiale harmonisée pour les véhicules légers.

Pourquoi ? Dès qu'on prend les autoroutes ou les nationales et qu'on roule à plus de 90 km/heure, la consommation électrique augmente très sensiblement, d'environ 15 kWh pour 100 km à plus de 20 kWh. Ainsi, l'autonomie affichée par

le constructeur fond grosso modo de moitié, voire plus si vous mettez la climatisation ou autre option consommatrice d'électricité.

La barre des 500 kilomètres d'autonomie

Si vous ne souhaitez pas recharger toutes les heures, il faut donc opter pour un modèle promettant plus de 500 km WLTP. Autre critère de choix stratégique : **choisir un moteur électrique à capacité de recharge rapide.**

Par exemple, la plupart des Dacia Spring électriques ne peuvent recevoir que jusqu'à 30 kW de puissance sur une borne 50 kW. Elles ne sont pas adaptées à un long voyage et il serait inutile de se brancher sur des bornes supérieures à 50 kW, car cela prendrait le même temps et serait plus cher.

Tranches de vie !

Autonomie des voitures électriques, la fumisterie

Pour effectuer un Paris-Brest, soit environ 600 kilomètres, nous avons opté pour la nouvelle Volkswagen ID.7. **Valant plus de 60 000 euros**, cette grande berline est la première de la marque allemande à revendiquer plus de 600 kilomètres d'autonomie. La version Pro Life Max dispose d'une batterie de capacité de 77 kWh et promet une recharge de **10 % à 80 % de batterie en 28 minutes environ**. Nous quittons Paris à 100 % de batterie en direction de Rennes via l'A6 puis l'A11 et l'A81.

Surtout : planifiez votre voyage

Jusqu'à présent, ce sont, hélas, surtout les modèles haut de gamme à plus de 45 000 euros qui offrent une grande autonomie : Mercedes EQS, e-5008, Scenic E-Tech et Tesla grande autonomie ou l'ID.7. Et l'instauration par Bruxelles de droits de douane supplémentaires sur les importations de véhicules électriques chinois impacte leurs prix...

Les bornes de recharges à l'essai

Avant de prendre la route, nous avons planifié les étapes de recharge grâce aux applications Chargemap et Volkswagen téléchargées sur notre téléphone : deux a priori, au Mans et à Morlaix, et un voyage qui promet de **durer 7 h 30, contre 6 heures d'une traite en moteur essence.**

Premier arrêt après 200 kilomètres parcourus et 2 h 20 de route à l'aire de l'A11 de Sargé-le-Mans à la station Total Energies (en véhicule thermique le premier arrêt serait à plus de 500Kms du départ).

Bonne nouvelle, sur les six bornes de recharge ultrarapide de 175 kW, trois sont disponibles. Elles sont très faciles d'utilisation avec une carte de recharge ou une carte bleue. Une hôtesse de Total distribue des bons de réduction de 20 % pour les achats dans la boutique de l'aire. La recharge de 35 % à 80 % de batterie s'effectue en une vingtaine de minutes. Cette première expérience s'avère très satisfaisante.

Bornes défectueuses ou occupées

L'arrivée en terre bretonne complique le périple. Le deuxième arrêt à Morlaix, la station de recharge de l'opérateur Powerdot de la boucherie près de l'hôtel Ibis, proche de la nationale 12,



ne se passe pas comme prévu.

Sous une pluie battante et un parking en bordure de départementale, nous constatons que la borne rapide est indisponible. Perte de temps : une quinzaine de minutes et il nous **reste 18 % de batterie.**

Nous nous rabattons sur la borne de parking d'un supermarché voisin. Les deux recharges sont occupées. Après quelques minutes, l'une d'entre elles se libère. Nous essayons de payer avec le QR code et une application où nous renseignons les données de carte bleue. **Cela ne fonctionne pas.**

La carte de recharge « We Charge Go » de Volkswagen dont nous disposons – on peut également acheter un « Chargemap Pass » – finit heureusement par marcher.

Nouvelle perte de temps : une quinzaine de minutes supplémentaires, donc une demi-heure à Morlaix sans faire le plein d'électrons. Pour meubler l'attente, nous en profitons pour faire des courses. **Après 25 minutes, nous repartons avec 60 % de batterie.**

Flotte électrique : faire le plein de watts au bureau

Par peur de ne plus trouver de borne après Brest dans le Finistère nord, nous effectuons un arrêt rapide 50 kilomètres plus loin une dizaine de minutes sur l'aire de covoiturage de Ploudaniel. Ce dernier arrêt n'était pas nécessaire. Mais comment le savoir ?

Nous arrivons enfin au village Porspoder, dans le Finistère, après un peu plus de 8 heures de voyage et une batterie chargée à 50 %. L'ID.7 se recharge en une heure sur le réseau Ouest Charge à Porspoder où il y a deux bornes disponibles face à la mer. Ouf !

Moins cher mais plus lent que le train

Coût du trajet Paris-Brest : environ 45 euros de plein électrique, à savoir 30 euros à Total Énergies en borne ultrarapide (au tarif de 0,65 euro/kWh) et 15 euros en borne un peu plus lente, la dernière recharge sur le réseau Ouest Charge ayant été superflue.



A noter : en TGV Paris-Brest 3 h 45 de trajet contre 8 heures en voiture électrique.

Mais après ces 8 heures en ID.7 électrique contre les 6 heures pour un trajet sans pause d'une traite en thermique et cette maudite peur de tomber à moins de 20 % de batterie ! le trajet s'est révélé beaucoup plus facile et reposant dans le confort ouaté de la berline Volkswagen.

Extrait du point

Cartes grises : en hausse de 11 % en France métropolitaine

Malhonnêteté Étatique

Alors que la plupart des régions font flamber le prix du cheval fiscal cette année, l'État a décidé d'y consacrer moins d'argent en cessant les envois de certificats par courrier recommandé. **Ce qui ne remet nullement en cause la redevance d'acheminement.**



Redevance d'acheminement à 2,76 €

Si les automobilistes paieront donc plus cher leurs frais d'immatriculation en 2025, l'État s'en tire pour sa part à bon compte. Par deux arrêtés publiés respectivement les 13 et 16 décembre 2024, l'Administration a annoncé qu'elle ne **transmettrait plus les cartes grises et permis de conduire par voie de courrier recommandé** afin d'économiser entre 15 et 20 millions d'euros. Ces précieux documents arriveront dans les boîtes aux lettres comme de simples courriers suivis.

La volonté de l'État est claire d'après les premiers mots de l'arrêté concernant le certificat d'immatriculation : « *Dans le cadre d'une situation budgétaire contrainte...* » Demeure une seule question, toutefois : pourquoi les simulations d'immatriculation sur le serveur de l'État continuent-elles d'annoncer la perception d'une « *redevance d'acheminement* » à 2,76 € alors même que l'envoi de courriers recommandés a déjà cessé ?

La carte grise, ou plutôt le certificat d'immatriculation comme il se doit de le nommer, fait partie du nerf de la guerre pour les régions. Il s'agit de l'une des rares ressources qui profite directement et dans son intégralité à leurs finances. Ainsi, dans un contexte financier plutôt tendu pour les collectivités locales comme pour l'État, **7 régions sur les 13 que compte la France métropolitaine ont décidé de renchérir leur tarif en 2025.**

La plus forte hausse sur 1 an est à mettre sur le compte de la **Corse** (voir tableau). **De 27 € en 2024, le cheval fiscal a grimpé à 43 € en 2025, soit + 59,2 %.** Mais outre la Corse, la région Normandie a elle aussi fait état d'une belle hausse, avec un passage de 46 € à 60 € le cheval, ce qui revient à une progression de 30,4 % sur 1 an.

La Normandie avait pourtant déjà augmenté son tarif en 2024 ; sur 2 ans, **le prix du cheval fiscal a ainsi flambé de 71,4 % du côté de Rouen !** (« *Il s'agit d'une ressource qui est tendanciellement en baisse constante, et dont le produit n'a jamais retrouvé son niveau d'avant-Covid. En 2019, la région avait récolté 109 M€ de recettes. En 2023, le produit perçu était de 82 M€.* »)

Gratuité pour les véhicules électriques

La hausse des tarifs des 7 régions métropolitaines se justifie en outre par le fait que la gratuité des cartes grises accordée aux véhicules électriques ou à hydrogène représente un véritable manque à gagner pour les collectivités locales.

Exemple occitan !

Selon un document de présentation du budget 2025 de la région Occitanie, *le manque à gagner sur les cartes grises dû à l'exonération des véhicules électriques décidée par l'État, s'est révélé à hauteur de 14,4 M€ en 2023 et de 19 M€ en 2024.* La région prévoit encore un trou de 12 M€ en 2025 à cause des immatriculations de voitures électriques !

On vous met un coup sur la tête si vous achetez ce que les puissants lobbys ne veulent pas : un véhicule thermique...

Le prix moyen du cheval fiscal métropolitain est donc de 53 € en 2025, contre 47,8 € en 2024 (+ 11 %).

Prix du cheval fiscal par région

Région	2025	2024	Variation
Hauts-de-France	36,2 €	36,2 €	-
Normandie	60 €	46 €	+ 30,4 %
Île-de-France	54,95 €	54,95 €	-
Grand Est	60 €	48 €	+ 25 %
Bretagne	60 €	55 €	+ 9 %
Pays de la Loire	51 €	51 €	-
Centre-Val de Loire	60 €	55 €	+ 9 %
Bourgogne-Franche-Comté	55 €	55 €	-
Nouvelle-Aquitaine	53 €	45 €	+ 17,7 %
Auvergne-Rhône-Alpes	43 €	43 €	-
Occitanie	54,5 €	54,5 €	-
Provence-Alpes-Côte d'Azur	59 €	51,2 €	+ 15,2 %
Corse	43 €	27 €	+ 59,2 %
Prix moyen	53 €	47,8 €	+ 11 %

(Certaines augmentations ont été effectives au 1^{er} février 2025.)

Dettes : « Le problème de la France n'est pas son endettement, mais la répartition de ses richesses »

En 2010, dans un éclair de lucidité, de franchise et d'honnêteté intellectuelle, Michel Rocard, haut fonctionnaire et homme d'État français, faisait cette déclaration en forme d'aveu : **« La dette est une construction artificielle créée par les banques avec le consentement des États pour dépouiller les peuples et en faire des esclaves à leur solde. »**

Cet aveu résonne particulièrement aujourd'hui où tous nos hommes politiques de droite, de gauche et même des extrêmes (censés être les défenseurs du peuple) à l'unisson de la majorité des économistes entonnent matin, midi et soir, des trémolos dramatiques dans la voix, **le couplet de la dette qui étrangle notre pays**, obère ses capacités de développement et les contraint à des choix douloureux de **coupes sombres dans les budgets sociaux** pour les uns, ou des augmentations importantes des impôts et taxes pour les autres.

Or, n'en déplaise à tous ces adeptes du discours économique libéral et ces inconditionnels de la loi du marché et du système capitaliste, la France n'est absolument pas endettée ! Notre pays n'est pas au bord de la cessation de paiements. **Notre pays est riche ! Il n'a jamais été aussi riche.**

Pour preuve trois chiffres. Quand la dette de la France passait de 1 000 à 3 300 milliards d'euros, la fortune des **10 % des Français les plus riches**

doublait à près de 8 000 milliards d'euros quand l'épargne de l'ensemble de nos concitoyens dépassait les 6 000 milliards !

Au vu de ces chiffres qui attestent de la richesse de notre pays, aucun parti ni aucune femme ou homme politique ne se risque à contredire ce constat économique asséné par les milieux financiers et les agences de notation : la France est en surendettement et vit au-dessus de ses moyens. **De qui se moquent-ils ?**

Cette affirmation est non seulement inexacte mais indigne de surcroît. Indigne au regard de ces millions de pauvres que compte notre pays. Quand la richesse des plus aisés augmente, la pauvreté augmente encore plus. Le problème de la France n'est pas son endettement, mais la répartition de ses richesses.

Sauf à considérer que l'État n'est pas la France et n'est pas l'émanation et la propriété de tous les Français. La situation financière et économique de notre pays révèle ce qui est dénoncé depuis des années, à savoir la répartition injuste et choquante des richesses dans notre pays. Répartition entre le travail et le capital qui aboutit à la **constitution de quelques fortunes indécentes** quand la multitude compte euro après euro et pour qui la fin du mois arrive de plus en plus tôt.

Parallèlement, par des dispositifs fiscaux discriminatoires et inégalitaires, et ceci sous tous

les gouvernements, l'État favorise les riches et les possédants en ponctionnant toujours plus et plus fort le commun des citoyens les moins aisés.

Devant la situation de plus en plus intenable des finances publiques et de la crédibilité de la France, il est plus que temps d'organiser le « grand soir fiscal » pour réintroduire de la justice et retrouver l'égalité des Français devant l'impôt que nous garantit la Constitution.

Les injustices créent des frustrations qui engendrent la violence. Retrouvons les fondements de notre démocratie qui sont l'égalité qui engendre la fraternité dans la liberté de faire et de dire. »

Je n'ai jamais cru un instant à l'histoire de la dette, il s'agit du même leurre (si les banquiers prêtent c'est que tu es solvable...Personne ne peut croire à leur mansuétude ou leur générosité); **C'est une pression organisée par le capital comme « la molette » de l'immigration, qui sert de pression sur le chômage et donc sur les revendications de pouvoir d'achat des actifs!**

Il est à noter (sans parler des montants astronomiques des sommes appartenant aux hyper riches) que le livret A couvre à lui seul 1/3 environ de la dette publique !

Remember !

Souvenons-nous :

Échelle mondiale : 2008 crise des subprimes :

Total de 500 milliards de perte et 300 milliards de dollars de recapitalisation

À partir de l'été 2007, les banques du monde entier ont dû passer chaque trimestre dans leurs comptes des dépréciations de la valeur de leurs actifs liées aux subprimes, en particulier les ABS et les CDO. De l'été 2007 à l'été 2008, ces dépréciations ont totalisé 500 milliards de dollars, ce qui a fait chuter d'autant les capitaux propres des banques. Certaines ont épongé ces pertes grâce à des augmentations de capital, en vendant en bourse de nouvelles actions.

Ces augmentations de capital ont totalisé 300 milliards de dollars de la mi-2007 à la mi-2008

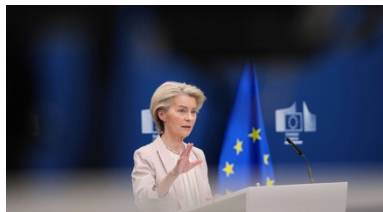
Échelle française : 2020 crise du COVID

La facture du "quoi qu'il en coûte" s'élève à 240 milliards d'euros, annonçait Bruno Le Maire !

Le soutien financier de l'État à l'économie française pendant la crise sanitaire du COVID-19 a atteint un montant de 80 milliards d'euros en termes de subventions aux entreprises et 160 milliards d'euros pour les prêts garantis par l'État (PGE), a déclaré le ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, Bruno Le Maire.

Échelle européenne : 4 mars 2025 soutien à l'UKRAINE

Ursula von der Leyen propose et fait adopter un programme de 800 milliards d'euros pour la défense européenne.



Ursula von der Leyen a proposé mardi 4 mars 2025, un plan nommé "Rearm Europe" qui, selon elle, pourrait permettre aux États membres de mobiliser jusqu'à 800 milliards d'euros pour financer une augmentation massive des dépenses de défense, quelques heures après que Washington a suspendu toute aide militaire à l'Ukraine, faisant ainsi pression sur l'Union européenne pour qu'elle augmente sa propre assistance.

Ouvrons l'œil et le bon !

Au vu de ces chiffres qui montrent que les capitaux tombent toujours en masse quand les puissants en ont besoin, évitons d'avaler les couleuvres vendues pour nous faire serrer la ceinture : balance commerciale, dette, déficit public, coût de la sécu au déficit creusé systématiquement par Macron dès qu'il doit lâcher du lest social. Des sommes ridicules au regard des chiffres énoncés plus haut !

FX Dewasmes

FX DEWASMES

Livret A : -0,6% au 01/02/2025

Mauvaise nouvelle pour les épargnants. La rémunération du Livret A a baissé au 1er février de 3 à 2,4%.

Pour rappel, la formule de calcul du taux du Livret A, aussi valable pour le Livret de développement durable et solidaire (LDDS), est basée pour moitié sur l'évolution des prix des six derniers mois et pour une autre moitié sur un taux d'échange entre les banques.

Une décision attendue

Ce n'est pas vraiment une surprise. Lorsqu'il était encore directeur général de la Caisse des dépôts (CDC) à l'automne 2024, Éric Lombard avait annoncé une baisse du taux de ce placement !

Reste que « la baisse du taux du Livret A est une décision éminemment politique. La formule de calcul est en effet loin d'être systématiquement appliquée et a fait l'objet de fréquentes dérogations ces dernières années.

Lemaire nous a arnaqués !

Par exemple, le gel du taux du Livret A à 3% sur 18 mois, du 1er août 2023 au 31 janvier 2025, devait bénéficier à l'épargnant, selon son instigateur, le ministre de l'Économie d'alors Bruno Le Maire. Or, si la formule avait été strictement appliquée, le taux aurait été systématiquement supérieur, et même au-dessus de 4% au deuxième semestre 2023.

La diminution du taux est en tout cas « censée inciter les Français à moins épargner et à plus consommer ». Ces derniers ont tendance à « mettre de côté », selon l'expression, comme en témoignent les Livrets A et les LDDS qui se sont étoffés de 17,5 milliards d'euros entre janvier et novembre 2024, pour atteindre 582,3 milliards d'euros, selon les dernières données de la Caisse des dépôts.

Impôt sur le revenu : le barème 2025

Le barème 2025 de l'impôt sur le revenu a été finalement défini, dans le cadre de la Loi de Finance adoptée par 49.3 le 5 février. L'indexation des tranches d'imposition, initialement prévue à 2%, est limitée à 1.8% sur proposition de la Commission Mixte Parlementaire.

Quelles sont les nouvelles tranches d'imposition ? La loi de finances 2025 adoptée à la suite du rejet de la motion de censure, le 5 février dernier, définit une indexation de 1,8 % des tranches d'imposition, ce qui correspond à l'inflation réelle publiée par l'Insee début 2025.

Le barème applicable pour le calcul des impôts sur vos revenus de 2024 est donc le suivant :

Tranche	Revenu imposable divisé par le nombre de parts	Taux
Première tranche	Jusqu'à 11 497 euros	0%
Deuxième tranche	De 11 498 à 29 315 euros	11%
Troisième tranche	De 29 316 à 83 823 euros	30%
Quatrième tranche	De 83 824 à 180 294 euros	41%
Cinquième tranche	Plus de 180 294 euros	45%

Indexation des seuils d'imposition et des limites de dégrèvement Les seuils et limites qui sont indexés sur le barème de l'impôt sont également rehaussés de 1,8 % cette année. La déduction forfaitaire de 10 % sur les salaires évolue à 504 € au minimum et à 14 426 € au maximum. **L'abattement de 10 % sur les pensions de retraite** et d'invalidité, sujet à raison très sensible chez les seniors, est porté à **450 € minimum** par pensionné et à **4 399 € maximum** par foyer fiscal.

L'avis de l'UNSA Retraités : La menace d'un gel des barèmes d'imposition consécutif à la motion de censure de décembre est désormais caduque. Et avec elle, s'éloigne la crainte de voir un certain nombre de foyers fiscaux, précédemment exonérés d'impôt, assujettis à une contribution sur leurs revenus. Il n'en reste pas moins que de notre point de vue, avec seulement cinq tranches d'imposition, notre impôt sur le revenu n'est pas assez progressif. De même, la mise à contribution des revenus les plus élevés avec une tranche marginale d'imposition à 45%, est insuffisante.

Selon l'association Oxfam et son rapport annuel sur les inégalités, Depuis 2019, la fortune des milliardaires français a augmenté de plus de 24 milliards d'euros au total, soit 13 millions d'euros par jour. Une personne parmi les 1% les plus riches gagne en 6 jours ce qu'une personne parmi les 50% les plus pauvres gagne en 1 an.

On voit qu'il y a de la marge pour un peu plus de justice fiscale !

Barèmes d'application de la CSG

Après la nette augmentation du barème applicable, voici les nouveaux plafonds de revenus pour qu'un retraité bénéficie d'un taux réduit ou d'une exonération de CSG en 2025.

En principe, tous les retraités payent la CSG, hormis les ménages modestes qui en sont exonérés. Pour les autres, la CSG est calculée à partir d'un pourcentage dont le taux varie en fonction du revenu fiscal de référence (RFR) du foyer. **Il existe ainsi un taux réduit de 3,8 %, un taux médian de 6,6 % et un taux normal de 8,3 %.**

Ces taux s'appliquent en fonction de tranches de revenus revalorisées chaque année afin de tenir compte du taux d'inflation pour l'avant dernière année, à savoir 2023 pour la CSG appliquée en 2025. Au regard des chiffres de l'Insee, celles du barème applicable en 2025 ont été revalorisées de 4,8 % par rapport à celles appliquées en 2024. **Pour l'année 2025, on retient le RFR de 2023 indiqué sur l'avis d'imposition 2024 reçu cet été.**

En appliquant les nouvelles tranches du barème, un retraité vivant seul (une part fiscale) sera exonéré de CSG en 2025 si son RFR ne dépasse pas 12 817 € annuels.

Pour un couple de retraités (deux parts fiscales), ce RFR maximal passe à 19 660 € par an. Des niveaux de revenus modestes qui ne concernent qu'une minorité de retraités.

Mais des millions d'autres pourront bénéficier d'un taux de CSG réduit ou médian dès lors que leurs revenus ne dépassent pas 26 002 € annuels pour une part fiscale ou 39 886 € pour un couple de retraités ayant deux parts fiscales.

Pour connaître le taux de CSG qui vous sera appliqué selon vos revenus et le nombre de parts fiscales de votre foyer, vous pouvez consulter ce tableau qui résume les tranches du nouveau barème appliqué à compter des pensions de retraites de ce mois de janvier.

Taux de CSG sur les retraites en 2025 selon les tranches de revenus

Parts fiscales du foyer	CSG à 0 % RFR < ou = à :	CSG à 3,8 % RFR entre :	CSG à 6,6 % RFR entre :	CSG à 8,3 % RFR > à :
1 part	12 817 €	12 818 et 16 755 €	16 756 et 26 002 €	26 002 €
1,5 part	16 239 €	16 240 et 21 229 €	21 230 et 32 943 €	32 943 €
2 parts	19 660 €	19 661 et 25 702 €	25 703 et 39 886 €	39 886 €
2,5 parts	23 083 €	23 084 et 30 276 €	30 277 et 46 826 €	46 826 €
3 parts	26 504 €	26 505 et 34 650 €	34 651 et 53 766 €	53 766 €
Demi-part en +	+ 3 422 €	+ 4 474 €	+ 6 940 €	+ 6 940 €

Les retraités se voyant appliquer un nouveau taux de CSG n'ont rien à faire : leur caisse de retraite calculera elle-même leur nouveau montant net de pension à verser en 2025 à partir des informations communiquées par l'administration fiscale.

A noter que ceux qui "sauteraient de tranche" en 2025 parce que leurs revenus ont augmenté ne subiront pas nécessairement une hausse de leur taux de CSG. Pour que ce dernier augmente, il faut en effet que la tranche correspondant au nouveau taux soit atteinte pendant deux années consécutives.

Abattement fiscal des retraités, une campagne insane !

Pourquoi faut-il le maintenir ?

La question de l'abattement fiscal de 10% dont bénéficient les retraités revient à l'ordre du jour chaque fois qu'il s'agit de traiter du déficit de notre système de retraites. La tentation est forte de mettre à contribution les retraités, par la suppression de cet abattement.

Gilbert Cette, (Macroniste pur jus et nommé par lui!), président du COR (Conseil d'Orientation des Retraités), a rappelé dans une interview au journal « Les Échos », qu'il était favorable à cette mesure. Patrick Martin, le président du MEDEF, a lui aussi appelé à la suppression de cet abattement.

Or, il convient de préciser la nature de cette mesure fiscale, ses origines, les conséquences éventuelles de sa suppression pour mieux saisir les enjeux et comprendre ce qui justifie l'opposition de l'UNSA Retraités à la suppression de l'abattement, si elle était envisagée.

Abattement fiscal de 10% des retraités et déduction de 10% des frais professionnels des actifs, est-ce la même chose ?

Contrairement à ce qu'argumentent ces deux représentants des puissants, **l'abattement de 10% dont bénéficient les retraités n'a pas grand-chose de commun avec la déduction fiscale pour frais professionnels des actifs.**

Du point de vue fiscal, un abattement et une déduction n'ont pas le même statut : l'abattement est appliqué de façon systématique alors que le droit à déduction laisse un choix au contribuable : **il peut opter pour la déduction forfaitaire de 10% ou déduire ses frais réels**, soumis à justification.

D'autre part, si le taux de réduction pratiqué sur le revenu fiscal de référence est identique, les plafonds sont significativement différents. **L'abattement est limité à 4321 euros pour un retraité, la déduction peut atteindre 14171 euros pour un actif.**

D'où vient l'abattement de 10% des retraités ?

Il a été mis en place par le gouvernement Barre en 1978, pour pondérer la fiscalité des retraités. **L'argument qui le justifiait reposait sur le fait que les revenus des retraités, déclarés par des tiers, en l'occurrence les caisses de retraites, échappaient à tout risque de sous-déclaration, contrairement à d'autres revenus.**

A aucun moment, n'avaient été évoqués des frais professionnels. L'abattement spécifique de 10% sur les pensions et retraites est destiné à alléger la charge fiscale des contribuables titulaires de pensions, retraites ou rentes, et en particulier de ceux qui disposent de revenus modestes ou moyens.

Cet abattement concerne-t-il les seuls retraités ?

Non, il s'applique aussi aux pensions d'invalidité, aux pensions alimentaires, aux rentes en cas de divorce... Sa suppression pour les seuls retraités créerait, à leur détriment, une inégalité au plan fiscal.

Quelle incidence sur les règles fiscales ?

D'un point de vue législatif, la suppression de l'abattement de 10% pour les retraités ne pourrait passer que par une révision du Code des impôts. Le Projet de Loi de Finances ne pourrait jouer que sur le plafond de l'abattement.

Quelles conséquences aurait la suppression de l'abattement de 10% pour les retraités ?

Elle augmenterait la contribution fiscale de 8,4 millions de retraités, soit la moitié de l'ensemble des retraités, et dans cette moitié, tous ne sont pas des riches, loin de là !

Elle rendrait imposable un nombre conséquent des retraités qui ne le sont pas, certains économistes parlent de 500 000. Un retraité qui bénéficie aujourd'hui d'une **pension de 1542 euros** ne paie pas d'impôt. Avec la suppression de l'abattement, **il paierait 272 euros d'impôt.**

Rappelons qu'au moment de la loi spéciale consécutive à la démission du gouvernement Barnier, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer le fait que, faute de ré-indexation du barème de l'impôt sur le revenu, des ménages qui n'étaient pas imposables allaient le devenir. On se retrouverait dans une situation équivalente, mais uniquement au détriment des retraités.

Inégaux sur le plan « mutuelles »!

L'abattement de 10% avait aussi pour justification les surcoûts de frais de santé supportés par les retraités. Et en 1978, la loi n'imposait pas aux employeurs de financer une partie de la complémentaire santé. C'est désormais le cas. **Les actifs n'assument qu'une partie de leur complémentaire santé, les retraités la totalité.**

La suppression de l'abattement entrainerait de ce point de vue une aggravation de l'inégalité entre actifs et retraités.

Où il est question de taux de remplacement

Enfin rappelons que quand il s'agit de réformer les retraites, les partenaires raisonnent en termes de taux de remplacement, (pourcentage de la retraite par rapport au salaire d'activité). Or ils tiennent bien entendu compte de la fiscalité subie par les retraités, la modifier à ce point ne pourrait qu'être source d'un déséquilibre important.

Le taux de remplacement est bien souvent voisin de 60%, ce qui fait apparaître une chute de revenus conséquente au moment du départ en retraite....

Parce que l'abattement de 10% appliqué à la fiscalité des retraités n'a rien à voir avec la déduction fiscale pour frais professionnels, parce que sa suppression, si elle était envisagée, augmenterait les impôts d'un retraité sur deux, parce qu'elle rendrait 500 000 retraités aujourd'hui exonérés, imposables, l'UNSA Retraités et l'URFU s'opposeraient délibérément à toute mesure de suppression de l'abattement fiscal de 10% dont bénéficient les retraités, si elle était envisagée par le gouvernement.

10%

Électricité : Sans hausse de taxe, le tarif réglementé des particuliers a baissé de 14 % en février

Comme pour nos retraites la motion de censure de décembre aura eu un effet très bénéfique sur notre pouvoir d'achat ! En effet Barnier et son orchestre avait mis en place le couplet des taxations à outrance ! Peu importe le niveau de vie de ceux les subissant !

Le bouclier tarifaire sur l'électricité a pris fin au 1er février, nous pouvions craindre le pire !

D'autant que s'apercevant que mécaniquement au niveau des tarifs européens, une baisse de 14 % du tarif réglementé pour les particuliers allait être mise en œuvre., Barnier envisageait d'en profiter pour surtaxer le KWH.

En définitive, l'arrêté pris avant février stipule que la taxe remonte mécaniquement au 1er février à son niveau d'avant-crise, relevé de l'inflation, soit 33,70 euros par mégawattheure pour les particuliers contre 22 euros actuellement, mais sans hausse supplémentaire, permettant donc au tarif réglementé de répercuter la baisse des prix du marché international.

Le projet de budget initial présenté par Michel Barnier prévoyait de relever cette taxe pour obtenir 3,4 milliards d'euros afin de combler le déficit public, ce qui aurait eu pour conséquence de limiter la baisse de la facture des ménages à 9 %.

56 % des usagers concernés

Les cours de l'électricité ont fortement reflué sur les marchés et les 22,4 millions de ménages et entreprises en contrat de tarif réglementé de vente (TRV), soit 56 % des abonnés, en profiteront donc malgré la fin du bouclier tarifaire.

Mais ce que je rends d'une main, je le reprends de l'autre.

Ci-dessous une facture anonymisée de février dernier : démontrant d'une part la baisse effective de tarif sur la consommation, mais surtout en corollaire la hausse de l'abonnement !

Soit -14% mais aussi +8% sur l'abonnement



EDF

Baisse du Tarif Réglementé de Vente d'électricité

N° client : XXXXXXXXXXXX

N° Point de Livraison (PDL) : XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Bonjour,

Les prix TTC du Tarif Réglementé de Vente d'électricité (Tarif Bleu) baissent au 1^{er} février 2025⁽¹⁾. Pour votre option "Base", les tarifs baissent de 14,3% TTC en moyenne.

Vous trouverez ci-dessous les nouveaux prix de votre contrat, en vigueur au 01/02/2025, ainsi qu'un rappel des prix applicables avant cette date.

	Anciens prix	Prix au 01/02/2025
Abonnement en € TTC/mois	12,68	13,72
Base en cts € TTC/kWh	25,16	20,16

Ce qui va bientôt changer dans la tarification des heures creuses et pleines

Dès novembre 2025, les heures creuses seront réajustées. La réforme vise à mieux répartir la demande, stabiliser le réseau et limiter la hausse des prix

L'essentiel

A partir de novembre 2025, les heures creuses de 11 millions de foyers seront réajustées pour encourager la consommation en journée. La transition se fera progressivement jusqu'en 2027, avec une communication préalable aux consommateurs.

Les foyers bénéficiant de l'option HP/HC conserveront toujours huit heures creuses quotidiennes.

Pourquoi cette réforme est mise en place ?

Le dispositif HP/HC, instauré dans les années 1960, vise à inciter les consommateurs à utiliser l'électricité en dehors des périodes de forte demande. Cependant, avec l'essor des énergies renouvelables et l'évolution des usages (le télétravail par exemple), il est désormais plus pertinent de consommer l'électricité en journée plutôt qu'en début de matinée ou en soirée.



Les foyers bénéficiant de l'option HP/HC conserveront bien huit heures creuses quotidiennes, mais c'est la répartition qui évoluera. Concrètement, cela signifie déplacer une partie des heures mal placées (7h-11h ou 17h-23h) vers des créneaux où l'énergie est abondante et peu chère, principalement l'après-midi (11h-17h), notamment en été (du 1er avril au 31 octobre) lorsque la production d'énergie solaire est plus abondante.

Quels sont les foyers concernés ?

Sur les 14,5 millions de foyers ayant un contrat HP/HC, 11 millions verront leurs heures creuses évoluer. En revanche, 3,5 millions de foyers conserveront leurs plages actuelles, notamment ceux bénéficiant déjà d'heures creuses exclusivement la nuit (23h-7h).

La transition s'échelonne progressivement jusqu'en 2027. Enedis transmettra les nouveaux horaires aux fournisseurs d'énergie six mois avant leur application, et ceux-ci en informeront leurs clients au moins un mois avant le changement effectif.

Quels en seront les bénéfices pour les consommateurs ?

Les foyers concernés bénéficieront d'un accès à l'électricité moins chère sur deux créneaux, ce qui leur permettra de mieux répartir leur consommation entre la nuit et la journée grâce à des tarifs réduits.

Cette réforme doit également permettre de mieux gérer le réseau en répartissant plus efficacement la demande, renforçant la stabilité du système électrique. Enfin, en optimisant l'utilisation des infrastructures et en réduisant les pics de consommation, cette évolution pourrait limiter l'augmentation des coûts de l'électricité à moyen terme.

Cette réforme, soutenue par la commission de régulation de l'énergie (CRE) et les associations de consommateurs, vise ainsi à améliorer la flexibilité et l'efficacité du réseau électrique tout en offrant aux usagers des opportunités d'économies.

Extraits de 20 minutes

Obsèques : Nouveau plafond du prélèvement bancaire possible

Les frais d'obsèques constituent une obligation alimentaire et doivent, si rien n'a été prévu, être réglés par les héritiers. Il est toutefois possible de les prélever sur le compte bancaire de la personne décédée.

Les héritiers (enfants, conjoint marié...) ou la personne ayant « *qualité pour pourvoir aux funérailles* » peuvent régler la facture des obsèques en demandant que la somme nécessaire soit prélevée sur le ou les comptes ou livrets bancaires du défunt (art. L. 312-1-4 du Code monétaire et financier), alors même que ceux-ci sont automatiquement bloqués lorsque la banque a connaissance du décès.

Depuis le 1^{er} janvier, le montant maximal qu'il est possible de prélever est passé de 5 830,50 € à **5 910 €**.

Pas d'opposition possible

Dès lors que les comptes de la personne décédée sont créditeurs, sa banque ne peut s'opposer à un tel prélèvement. Celui-ci doit toutefois être dûment justifié. Ainsi la personne en charge des obsèques doit présenter un devis, un bon de commande (la facture est alors réglée directement à l'entreprise de pompes funèbres) ou une facture.

S'il s'agit d'un héritier et si la succession est supérieure à ce même montant de 5 910 €, un acte de notoriété, établi par le notaire, doit également être présenté. Si les comptes bancaires sont insuffisamment créditeurs, les héritiers ont l'obligation de payer le reliquat.

Une recherche préalable

Compte tenu de l'importance des sommes en jeu, une précaution s'impose : celle de vérifier dès le décès, sans tarder, la souscription éventuelle d'un **contrat obsèques**. À défaut d'en retrouver la trace dans les papiers du défunt, il est possible de saisir l'Agira (Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance), au moyen d'un formulaire en ligne spécifique.

Via cet organisme professionnel qui regroupe toutes les entreprises d'assurances intervenant en France, une réponse est apportée sous 3 jours ouvrés à compter de l'envoi du formulaire et de la transmission de l'acte de décès.

Les questions à se poser avant d'acheter un vélo électrique

Critères de choix, achat, utilisation, sécurité, entretien, recyclage... Les vélos à assistance électrique suscitent de nombreuses interrogations. Les réponses aux questions les plus fréquentes.



Quels sont les principaux critères d'achat d'un vélo électrique ?

Commencez par choisir le type de vélo qu'il vous faut, notamment la position qu'il offre. Selon les modèles, le cycliste est plus ou moins incliné, sa position plus ou moins sportive. De nombreux fabricants proposent le même vélo avec un cadre ouvert, facile à enfourcher, ou fermé (avec une barre horizontale). Ensuite, le prix est un indicateur de la gamme du vélo. Un modèle premier prix (moins de 1 000 €) ne peut pas être constitué de composants de qualité. En France, en 2023, le prix moyen s'établit à 1 967 € (source Union Sport & Cycle). C'est le prix plancher pour s'assurer des freins, des pneus, un éclairage ainsi qu'un moteur et une batterie d'équipementiers sérieux. Shimano et Tektra pour les freins, Schwalbe et Kenda pour les pneus, Bosch, Yamaha et Shimano pour les éléments électriques sont autant de bons signaux.

Pourquoi pas un vélo électrique d'occasion ou reconditionné ?

Si vous repérez un vélo sur un site de vente entre particuliers, posez les bonnes questions au vendeur : le nombre de kilomètres au compteur, l'usure des freins, des pneus, etc. Inspectez le cadre pour vérifier qu'il n'a pas subi de gros choc. Examinez aussi la batterie pour voir si elle est déjà tombée, car les chutes nuisent à sa sécurité. Si le vélo n'est plus sous garantie, vous n'aurez aucun recours en cas de problème.

C'est l'une des différences majeures avec les vélos électriques reconditionnés, qui sont passés entre les mains d'un professionnel et sont garantis 2 ans au nom de la garantie légale de conformité. L'offre se développe, et il y a assurément de bonnes affaires à faire : ils sont vendus 10 à 50 % moins cher que les vélos électriques neufs !

L'entretien

Quelles sont les opérations à effectuer régulièrement pour entretenir son vélo électrique ?

Inutile de faire appel à un atelier pour les petites tâches à réaliser couramment. Vérifiez la pression des pneus pour optimiser votre confort, mais aussi pour éviter de gaspiller de l'énergie au pédalage. Essayez, dégraissez et lubrifiez la chaîne (un chiffon et deux produits suffisent : un dégraissant et un lubrifiant, évitez les produits tout-en-un). Resserrez les roues et les autres vis (porte-bagages, béquille, etc.) qui, avec le temps et à force de subir des vibrations, ont tendance à se desserrer.

Puis-je nettoyer mon vélo électrique avec un nettoyeur haute pression ?

Non ! Les nettoyeurs haute pression risquent d'endommager les éléments électriques (connecteurs) et mécaniques du vélo. Une éponge savonneuse, un petit rinçage à l'eau et un séchage au chiffon suffiront.

Quand faut-il changer la chaîne ?

Sachez qu'au bout de quelques milliers de kilomètres (les professionnels disent 5 000 km, mais en réalité c'est au cas par cas), la chaîne se détend quand même, et les pignons s'usent. Le mieux est de remplacer les deux en même temps. Les réparateurs disposent d'un petit outil qui permet de vérifier l'usure de la chaîne, ils la changeront si c'est nécessaire. Quant à l'usure des pignons, elle se constate à l'œil nu.

À quelle fréquence dois-je faire réviser mon vélo ?

Après l'achat d'un vélo, le vendeur vous offre la première révision, qui doit survenir au bout de quelques mois d'utilisation. Ensuite, une révision annuelle permettra de procéder aux mises à jour logicielles liées aux composants électriques et de vérifier le serrage des divers éléments (direction, roues), de contrôler la fourche, le voilage des roues (serrage des rayons), le système de freinage.

La sécurité

Mon vélo électrique peut-il prendre feu ?

Votre vélo est équipé d'une batterie, elle-même composée de cellules lithium et d'un circuit électronique. Plus que le vélo, c'est elle qui peut s'avérer dangereuse. Un choc peut entraîner un court-circuit susceptible de provoquer un incendie dont les fumées sont très toxiques, les flammes très hautes.

De plus, la forme cylindrique des cellules crée un effet « missile » qui projette des boules de feu à 360°. Mieux vaut la recharger dans un garage qu'au milieu du salon. Et ne la laissez pas branchée sans surveillance.

Comment éviter le vol de mon vélo ?

Lorsque vous vous garez, l'idéal est d'attacher votre vélo à deux points fixes. Mais si vos arrêts sont courts, un seul peut suffire. Et maintenant que vous avez acheté un vélo électrique, ne lésinez pas sur l'antivol. Un conseil : ne laissez pas la batterie en place lors de vos absences, notamment s'il s'agit d'un modèle courant comme une Bosch PowerPack, PowerRack ou PowerTube, par exemple : ces modèles sont prisés des voleurs.

La batterie

De quoi dépend l'autonomie de mon vélo ?

L'autonomie d'un vélo dépend de la capacité de sa batterie, donnée en wattheures (entre 300 et 800 Wh généralement). Bien sûr, plus la capacité est importante, plus la batterie est chère. Comptez par exemple 500 € pour une 400 Wh et 600 € pour une 500 Wh. Souvent, les fabricants proposent plusieurs capacités pour un même vélo, ce qui fait varier le prix final de quelques centaines d'euros.

Ensuite, plusieurs facteurs influent sur la consommation : la topologie et le dénivelé du parcours, votre corpulence ainsi que le mode d'assistance choisi (entre le mode éco et le mode turbo, l'autonomie peut varier du simple au double).



Quelle est la durée de vie d'une batterie ?

Comme la batterie de votre smartphone ou de votre ordinateur, celle de votre vélo électrique est donnée pour un nombre de cycles de charge (1 000 en général) qui doit vous permettre de l'utiliser entre 5 et 10 ans.

Comment entretenir la batterie de mon vélo électrique ?

Pour prolonger la durée de vie de votre batterie, stockez-la dans un endroit frais et sec. Évitez les fortes chaleurs et les grands froids. Maintenez un niveau de charge de 40 à 60 % même quand vous ne vous en servez pas. Évitez d'arriver à 0 % et si c'est le cas, rechargez-la rapidement afin qu'elle ne tombe pas en décharge profonde.

Que faire de ma batterie lorsqu'elle n'est plus assez performante ?

Rapportez-la en magasin. La France a mis en place dès 2017 une filière de recyclage des batteries de vélos électriques qui a déjà traité 200 000 batteries. Chacune est démontée, puis les dizaines de cellules sont extraites pour être broyées afin de séparer les différents métaux et alliages. Pour finir, seuls 67 % du poids de la batterie sont récupérés. Le manganèse, le cobalt, le nickel, un peu de lithium (25 %) serviront à la fabrication de nouvelles batteries. Les métaux non ferreux, le cuivre, l'aluminium (24 %) seront refondus ; les métaux ferreux (18 %) deviendront de l'acier. Et le reste, les résidus de métaux non récupérables (dont du lithium) et les plastiques (non recyclables car traités anti-inflammables), sera incinéré ou enfoui.

Le moteur

Qu'est-ce que le couple du moteur ?

Le couple, exprimé en newtons-mètres (Nm), correspond à la force de traction du moteur. Plus il est élevé, plus le moteur fournit d'assistance dans l'effort de pédalage. On pourrait parler de la réactivité du moteur : avec un couple élevé (70 à 80 Nm), un petit coup de pédale vous fait démarrer au quart de tour. Avec un couple normal (40 à 50 Nm), l'assistance est plus douce.

À quoi correspondent les modes d'assistance ?

En général, les moteurs offrent entre 3 et 5 modes d'assistance, du plus faible (souvent appelé éco) au plus puissant (turbo ou power). Ils correspondent au niveau d'assistance fourni par le vélo. Le mode influe sur l'autonomie de la batterie.



La réglementation

Quelle est la vitesse maximale autorisée avec un vélo électrique ?

La vitesse maximale autorisée avec un vélo électrique est celle imposée par le Code de la route (20 à 50 km/h en ville, par exemple). Mais la réglementation interdit toute assistance au-delà de 25 km/h. Autrement dit, un vélo électrique a le droit de rouler à 30 km/h (dans les zones autorisées), mais il ne doit atteindre cette vitesse qu'à la force des cuisses du cycliste !

Comment débrider mon vélo électrique ?

C'est interdit ! Sachez aussi que les vélos vendus équipés d'une gâchette d'accélération qui vous dispense de pédaler sont interdits sur la voie publique.

L'avenir

À quoi ressemblera le vélo électrique de demain ?

Le vélo électrique évolue vite. Déjà, les batteries logées sous le porte-bagages cèdent progressivement la place à celles placées sur ou dans le cadre. Aujourd'hui, on voit de plus en plus de courroies en carbone remplacer la chaîne. Elles ne nécessitent aucun entretien (pas de dégraissage, pas de lubrification !) et sont résistantes. Elles ne peuvent toutefois fonctionner qu'avec un système de vitesses logé dans le moyeu de la roue (à la place de la bonne vieille cassette fixée sur le côté droit de la roue arrière). Apparaissent aussi des moteurs qui gèrent eux-mêmes les passages de vitesses : le cycliste n'a plus rien à faire.

C'est quoi, un vélo connecté ?

Plusieurs fabricants de charge de la batterie (comme « Cowboy »), affichent le trajet, les kilomètres parcourus et offrent en général une fonction de verrouillage du vélo pour éviter les vols.

Bosch eBikes, premier fournisseur de moteurs et de batteries, commercialise depuis quelques années un système qui connecte les vélos équipés à l'application eBike Flow. Grâce à la connexion Internet du smartphone, elle transmet au vélo toutes les mises à jour disponibles, qu'il s'agisse de nouvelles fonctions ou de mises à jour opérationnelles pour le moteur ou la batterie.

Habituellement, ces opérations doivent être réalisées régulièrement par un professionnel, qui les facture entre 20 et 30 €. L'appli Flow intègre aussi une protection antivol avec les fonctions eBike Lock (verrouillage du vélo) et eBike Alarm (localisation du vélo en cas de vol). Mais pour en profiter, il est indispensable de souscrire au service Flow+, gratuit pendant 12 mois puis facturé 4,99 €/mois ou 39,99 €/an.

Grande distribution :

L'Europe, terrain d'ententes des grandes enseignes

Quand les enseignes de la grande distribution négocient leurs contrats avec leurs fournisseurs, elles passent désormais par des centrales d'achat à l'échelle européenne. Objectif affiché : négocier des prix plus bas pour les produits de consommation courante. Pour autant, la création de tels poids lourds est-elle bénéfique au consommateur ?

Lors du round de négociations commerciales entre distributeurs et fournisseurs de produits de grande consommation alimentaire et d'hygiène annuel, encadré par la loi, les uns et les autres discutent des tarifs de leurs marchandises pour l'année en cours.

Des regroupements à l'échelle française et européenne

Depuis des années, les enseignes mettent de côté leur guerre des prix le temps des négociations, pour « s'allier à l'achat », selon l'expression consacrée : grâce au poids considérable ainsi acquis, elles sont en position de force pour négocier des tarifs compressés auprès de leurs fournisseurs de produits de grande consommation.

Ces alliances fluctuent au gré de leurs Envergure, qui regroupait Carrefour et Intermarché et Casino) est apparu, et cavaliers seuls.

Mais les distributeurs ne se contentent de même avec leurs homologues



intérêts. En l'espace de deux ans, U, a disparu, tandis qu'Aura (Auchan, que Carrefour et U font désormais

pas de se regrouper en France, ils font européens, afin de créer des super-

centrales d'achat, pour peser face aux toutes-puissantes multinationales telles que Nestlé, Unilever ou Coca-Cola (voir infographie ci-dessous).

Un marché dominé par 4 structures

Les chiffres d'affaires brassés par les enseignes au sein de ces types de structures s'élèvent à des centaines de milliards d'euros.

Qui est le plus fort ?

Outre qu'ils sont désormais contraints de sillonner l'Europe, les transformateurs peinent à s'imposer face à ces énormes structures. Et si les enseignes délocalisent, c'est « *pour contourner la loi Égalim* », qui impose de sanctuariser les prix des matières premières agricoles.

Les produits vendus uniquement en France sont négociés en France directement par les enseignes, ou via leurs centrales françaises telles qu'Aura, et ce ne sont que les volumes commercialisés ailleurs en Europe qui se retrouvent discutés dans les centrales européennes, indiquent les 4 structures.

Pour l'Hexagone, seules les 40 à 50 plus grosses industries seraient donc concernées par ces centrales européennes disent-elles. En réalité, probablement davantage, environ la moitié des volumes vendus par la grande distribution française transiteraient par ces centrales européennes. Pourtant, les autorités françaises et européennes n'y trouvent rien à redire. L'Autorité de la concurrence comme la Commission européenne voient d'un bon œil tout ce qui permet de faire baisser les prix dans les rayons des grandes surfaces. Un moyen de limiter l'inflation, sans que le politique ait à intervenir.

Quel intérêt pour nous ?

Dans les faits, ces alliances sont-elles favorables aux consommateurs ? À court terme, sans doute, bien qu'il soit impossible de trouver une étude pour le confirmer.

Mais à long terme, quels sont les dommages potentiels de cette guerre des prix ? Si les distributeurs pressurent trop leurs fournisseurs, ces derniers innovent moins, rognent sur la qualité voire, dans les cas les plus difficiles, font faillite.

De plus, les baisses obtenues sur les grandes marques se répercutent sur les petits fabricants, contraints de s'aligner pour rester dans la course malgré des coûts de production plus élevés.

Quant aux agriculteurs, censés être protégés par les lois Égalim, ils subissent en cascade cette pression, et leur revenu, au bout du compte, reste fragile.

Les lois Égalim, une fausse protection

Elles se sont succédé sans que l'on sache bien à qui elles profitent. Les trois lois pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable, dites Égalim, promulguées successivement en 2018, 2021 et 2023, devaient améliorer la qualité de notre alimentation à prix raisonnable tout en préservant le revenu des agriculteurs.

Or, c'est un échec : la crise qui frappe les campagnes n'a pas trouvé d'issue, sans que la situation bénéficie aux consommateurs.

Une seule donnée officielle est disponible, celle de l'Inspection générale des finances, qui avait évalué un effet inflationniste de 0,17 % en 2019, année d'instauration de la mesure. Mais l'UFC-Que Choisir, dans une étude de février 2025, fait un constat similaire. L'association chiffre l'inflation induite par le SRP+10 à 1,6 milliard d'euros en deux ans, pris dans le porte-monnaie du consommateur.

Ce montant s'est évaporé avant de parvenir aux agriculteurs. Et cette ponction se poursuit, la mesure ayant été reconduite. Pour l'association, c'est « *un chèque en blanc à la grande distribution* ».

Marketing alimentaire : Le double jeu des industriels

En présentant n'importe quel produit comme favorable à la santé, les industriels sèment la confusion dans l'esprit des consommateurs. Sur les emballages comme ailleurs, leurs discours ne reflètent pas toujours la réalité. **Peu d'adultes normalement constitués croient encore que manger des carottes rend aimable et donne les fesses roses.** Pourtant, le discours développé aujourd'hui par les industriels de l'agroalimentaire rivalise souvent d'ineptie avec ce genre de légende

il y a les fabricants de céréales pour petit déjeuner -souvent plutôt grasses ou sucrées- qui voudraient nous convaincre qu'un enfant ne saurait grandir en bonne santé sans consommer leurs produits ; les éleveurs de poissons norvégiens qui avancent que «selon une étude très sérieuse de l'université de Harvard, le poisson contribuerait à rendre les gens heureux» ; les marchands d'eau sucrée aromatisée qui, présentent leurs boissons comme «un moyen d'optimiser le capital santé» des enfants, alors que la mise sur le marché de ces sirops fait hurler tous les nutritionnistes jusqu'aux producteurs de fruits secs pour l'apéritif, qui nous mettent à l'aise : «Même quand on surveille sa ligne, quand on veut faire une collation de qualité, cacahuètes, amandes ou pistaches (environ 600 calories aux 100 g, ndlr) constituent un choix parfaitement adapté.»

Pas un secteur n'échappe à ce marketing santé, conçu pour appâter des consommateurs. Comme rien ou presque ne vient encadrer ces délires publicitaires, il n'y a en fait aucun rapport entre l'intérêt nutritionnel réel d'un produit et l'image qui en est donnée.

Toutes ces allégations incitent les consommateurs à penser qu'un seul aliment fait tout. À l'heure actuelle, les allégations ayant trait de près ou de loin à la santé sont, pour la plupart, encadrées de manière assez lâche.

Exemple : l'Union des annonceurs britanniques déclare que la publicité n'a pas d'incidence sur le régime alimentaire. Au moins les industriels français n'ont-ils pas le culot de tenir ce genre de discours. Il est vrai que celui-ci serait peu crédible au regard du montant des dépenses engagées dans la pub.

Tous médias confondus, le secteur alimentaire a investi 1,9 milliard d'euros en 2003, et la seule branche produits laitiers de Danone est le premier annonceur devant Renault. À la télévision, un spot sur trois concerne un produit alimentaire ; après les desserts laitiers, ce sont les chocolats et confiseries qui apparaissent le plus souvent.

Deux à trois minutes de pub, soit une dizaine de spots, toutes les vingt minutes environ. Les deux tiers concernent des produits alimentaires, au premier rang desquels des biscuits, des bonbons, des chaînes de fast-food, des céréales ou des desserts sucrés.

L'an dernier, les industriels ont dépensé 1,3 milliard d'euros pour la seule pub télévisée, trop souvent à la gloire de la junk food (cochonneries), tandis que le Programme national nutrition santé (PNNS) disposait d'à peine six millions d'euros, tous supports confondus, pour promouvoir la consommation de fruits et légumes.

Halte au matraquage !

Dans tous les rayons, le marketing santé envahit les emballages. Ces allégations sont-elles justifiées ? Les produits qui les avancent peuvent-ils vraiment être considérés comme recommandables du point de vue nutritionnel ?



Pâtes/viandes/poissons

Les pâtes se mettent aussi aux allégations santé : Lustucru qui invente les pâtes source de calcium, il fallait oser ! Côté viande, les bienfaits des oméga 3 sont largement invoqués. Les autres allégations concernent des nutriments dont personne ne manque (protéines, phosphore) pour vanter les mérites de produits composés pour moitié ou presque de panure et/ou d'additifs, et toujours très gras.



Biscuits/sucreries

Pas d'illusion, quelles que soient les allégations santé affichées, on est ici dans l'univers de l'aliment plaisir. Les sucettes ont beau afficher 0 % de matières grasses (!), elles sont 100 % sucre ou presque. On a des biscuits Choco fondant « diététiques », ils affichent en fait 475 calories aux 100 g dont 42 % issues des graisses.



Petits déjeuners

Un univers où les allégations santé sont omniprésentes. On a un logo « capital santé » et surtout « capital osseux » au prétexte que ses céréales sont consommées avec du lait. Certains l'équivalent de 8 morceaux de sucre ajouté pour 100 g.

Pain de mie et biscottes complets ou non, sont additionnés de graisses et de sucre, ce qui n'est pas le cas du pain courant.



Lait/fromages

Le secteur lait a trouvé une planche de salut dans la segmentation. Lactel matin léger (deux fois plus cher que son équivalent standard) se présente comme « facile à digérer » mais ne concerne que les personnes intolérantes au lactose ; Candia aux oméga 3 est enrichi en huile de poisson. Mieux vaut trouver les oméga 3 directement dans le poisson. Lactel jour après jour peut être intéressant pour les personnes âgées par son apport en vitamine D mais, pour les fibres, **il faudrait consommer un demi-litre de lait par jour pour constater un léger effet.**



Desserts

Un yaourt basique, nature, est déjà un excellent produit. D'ailleurs, il ne contient que 1,2 % de matières grasses.

Au rayon des compotes, c'est à qui se présentera comme le moins sucré. Finalement, pour avoir un dessert « qui restitue le vrai goût des fruits », autant manger un fruit.



Boissons

Des boissons se présentent comme des eaux, qui plus est bonnes pour la santé alors qu'elles sont souvent sucrées. Ainsi, un litre de Vitel au goût trop la pêche apporte tout de même 240 calories.

Un exemple parmi d'autres : Contrex Beauté consiste en un mélange ahurissant d'eau, de jus de fruits, de germe de blé, d'édulcorants... on ne sait plus comment l'appeler... Potion magique ?

Autres exemples :

Père Dodu beignets de poule

« 100 g de beignets de poulet équivaut à 1,5 kg de banane (équivalence en vitamine E). » La référence à la banane n'a aucun sens. Le fabricant aurait pu dire : « ... équivaut à 25 g de mayonnaise. » Mais ça n'aurait pas été plus justifié et ça aurait moins fait vendre ! Laisser entendre qu'un beignet de poulet a les mêmes vertus qu'un fruit est irresponsable.

Le tout sur des beignets qui ne contiennent que 46% de viande, pléthore d'additifs et près de 50% de calories issues des graisses.

Kiri goûter

« Calcium, phosphore, blé tendre », dit l'étiquette. Pour le premier, guère de risques de déficiences et, de toute façon, le Kiri n'arrive pas à la cheville d'un comté, qui en contient quatre fois plus. Pour le phosphore, c'est la pléthore dans notre alimentation. Le blé, il y en a plein le pain ! Ici, ce dernier est remplacé par des gressins qui contiennent pas mal de matières grasses, histoire d'en rajouter un peu au Kiri, déjà très bien pourvu.

Bref il nous faut garder les bases de réflexion classiques sur des produits basiques et sains et se garder d'avaler les couleuvres développées par les publicitaires et communicants de tous poils embauchés et parfois payés à prix d'or pour tout simplement nous leurrer et augmenter les chiffres de vente de manière exponentielle.

Pourquoi est-il devenu si difficile d'acheter un ticket de métro ?



Acheter l'équivalent d'un ticket de métro ou de RER relève parfois du parcours du combattant, que la démarche soit faite en ligne ou aux bornes situées en station. **Démonstration.**

Les tarifs du métro, RER, bus, tramway et des trains de banlieue (Transiliens) ont été complètement remis à plat au 1^{er} janvier 2025 en Île-de-France. Jusqu'à cette date, il existait une multitude de combinaisons possibles, avec des prix évoluant en fonction de la localisation des gares de départ et d'arrivée (tarif unique dans Paris et en petite

couronne, plus cher pour aller en grande banlieue, etc.).

« Deux nouveaux tickets remplacent donc les 50 000 combinaisons tarifaires : le ticket Métro-Train-RER (+ tramway T11/T12/T13) à 2,50 € et le ticket Bus-Tram à 2 € ». Ça c'est la théorie, mais dans les faits, l'ancien et le nouveau système tarifaire cohabitent, en partie, en 2025. Ainsi, les anciens tickets t+ (utilisables uniquement à Paris et petite couronne) et les billets « origine-destination » (pour les transports depuis ou vers la banlieue) restent utilisables sur le réseau francilien. **Les effets de cette réforme tarifaire** sont connus de longue date : les personnes non abonnées empruntant occasionnellement les transports en commun dans Paris et en petite couronne voient le **coût de leurs trajets augmenter – de 35 centimes !** –. Mais, ce qui n'avait pas forcément été anticipé avec cette réforme censée faciliter la vie des voyageurs occasionnels en Île-de-France, c'est que, dans certains cas, son application concrète apporte, pour l'instant, **une dose de complexité supplémentaire.**

2 € en plus pour la carte Navigo Easy !

« Si un usager possède déjà des tickets t+ sur son passe Navigo Easy ou son téléphone, il faut au préalable valider tous les tickets t+ déjà présents avant de charger des tickets Métro-Train-RER ou Bus-Tram », pour se mettre à jour...

Ainsi, tant que vous n'avez pas utilisé tous vos tickets t+ valables uniquement dans Paris et petite couronne, vous ne pouvez pas acheter de billets pour vous rendre à Paris ou en banlieue. Loufoque !

« Alors que j'ai l'application sur mon smartphone, j'ai quand même dû faire la queue à une borne pour acheter un billet », déplore ainsi notre lectrice. Sauf qu'elle a alors découvert qu'il n'était **pas possible d'acheter** ces nouveaux titres de transport **sous la forme de ticket carton.**

Cochons de payants ?

Concrètement, aux bornes, lorsque l'on souhaite acheter un titre de transport de nouvelle génération, il est donc nécessaire de faire, concomitamment, l'acquisition d'une carte Navigo Easy réutilisable, facturée 2 €.

Résultat, le titre de transport ferré officiellement en vente à 2,50 € est en réalité facturé 4,50 € ! \$

Fini, les tickets carton ?

Les tickets carton, c'est donc fini. Enfin, en théorie. Car en cherchant bien, les distributeurs de billets en délivrent toujours. **Pour s'en procurer, il suffit d'aller sur les bornes automatiques les plus anciennes, celles n'ayant pas d'écran tactile.**

Sur ces machines, les titres de transport sont directement proposés sous la forme de tickets physiques. **Vous pouvez donc vous éviter l'achat d'un Navigo Easy et acheter des tickets t+ et des billets de RER « origine-destination » à l'ancienne, mais... aux nouveaux tarifs (2,50 €).**

Si vous faites face à une borne un peu plus récente, équipée d'un écran tactile, il vous faut ruser un peu en allant fouiller dans la liste des tarifs disponibles et cliquer sur la rubrique « autre » pour accéder à l'ensemble de l'ancienne tarification délivrée en ticket carton.

Le parcours du combattant !

« Pour les usagers occasionnels, il est aussi possible de souscrire à Liberté+. C'est la solution en post-paiement désormais étendue à toute l'Île-de-France qui a l'avantage de permettre aux usagers de ne plus faire la queue aux automates et de bénéficier de tarifs encore moins chers (1,99 € pour un ticket Métro-Train-RER ou 1,60 € pour un ticket Bus-Tram) et des correspondances offertes », indique-t-on, par ailleurs, à Île-de-France Mobilités.

Certes, mais ce passe Navigo Liberté+ est un véritable contrat qui nécessite de s'inscrire en agence ou en ligne, d'envoyer une photo d'identité, transmettre son RIB, une pièce justificative pour bénéficier d'un tarif réduit... Pas vraiment la solution idéale pour les voyageurs occasionnels.

Faux sites administratifs : Une confusion savamment entretenue

La Répression des fraudes dévoile que plus de la moitié des sites administratifs commerciaux contrôlés en 2023 étaient en infraction. La plupart avaient volontairement cherché à faire croire aux internautes qu'ils se trouvaient sur une plateforme officielle.

Immatriculation de véhicule, carte grise, délivrance de carte d'identité, de passeport ou de carte Vitale, obtention de vignette Crit'Air... de plus en plus de démarches se font en ligne, et dans la grande majorité des cas, elles sont gratuites.

Mais à côté des plateformes officielles, des sites commerciaux cherchent à gagner de l'argent en faisant payer ces démarches. Si la pratique n'est pas illégale, elle est encadrée. L'une des principales règles à respecter est qu'en aucun cas ceux-ci ne doivent entretenir la confusion avec les sites gouvernementaux. Ils sont aussi tenus d'afficher clairement leurs prix.

61 % des 44 sites visités en 2023 par les agents de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) ne respectaient pas ces règles. Certains n'hésitaient pas à arborer un drapeau tricolore ou une Marianne. D'autres laissaient entendre qu'ils avaient noué un partenariat avec les sites officiels. D'autres encore cachaient la souscription automatique d'un abonnement à plusieurs dizaines d'euros par mois.

À éviter à tout prix

Les sites administratifs commerciaux tentent toujours d'abuser de la crédulité des visiteurs. Ils achètent des mots-clés afin d'apparaître en bonne position sur les pages de résultats des moteurs de recherche, précisent en tout petits caractères qu'ils n'ont aucun lien avec les sites gouvernementaux, cachent leurs véritables tarifs...

Ils n'hésitent pas non plus à mettre en avant des arguments de rapidité, de confidentialité ou encore de sécurité qui n'ont rien de concret. La DGCCRF souligne elle-même que cette activité « *très lucrative* » n'apporte pas « *véritablement de service supplémentaire par rapport aux sites officiels* ».

Mieux vaut donc éviter ces sites commerciaux. Le meilleur moyen pour y parvenir est de passer systématiquement par le site [Service-public.fr](https://www.service-public.fr), qui vous dirigera vers la plateforme adéquate.

Un gérant condamné

Pour le tribunal correctionnel de Paris, Mathieu M. a bien eu l'intention de tromper les internautes qui cherchaient à obtenir un document officiel afin de leur faire souscrire un abonnement facturé 78,50 € par mois. Le tribunal a condamné le dirigeant à 8 mois de prison avec sursis.

Non, les internautes qui ont commandé des certificats de non-gage, des extraits d'acte de naissance ou des extraits de casier judiciaire sur les pseudo-sites administratifs créés par Mathieu M. (1) n'ont pas fait preuve de négligence. Ils ne pouvaient pas non plus savoir a priori que le prix affiché de 1 € n'était qu'un leurre et que leur paiement par carte bancaire déclenchait en réalité des prélèvements mensuels de 78,50 €.

Le prévenu a fait appel de la décision.

Le jugement montre à quel point tout avait été pensé depuis le départ pour créer, dans l'esprit des internautes, une confusion entre ces sites privés et les plateformes officielles de l'État. L'apparence de la page d'accueil, tout d'abord.

Entre le drapeau bleu-blanc-rouge assorti de la Marianne et la mention « ADMI », tout était fait pour faire penser à un site officiel administratif. La présentation des informations importantes posait aussi problème : le prix réel du service était écrit en petits caractères et la mention selon laquelle l'internaute pouvait récupérer les mêmes documents gratuitement sur des sites officiels était quasiment invisible. Quant au refus du droit de rétractation, imposé par tous les sites de Mathieu M., il n'avait pas non plus lieu d'être.

Le jugement montre enfin à quel point l'affaire était rentable. Plus de 21 000 abonnements auraient été souscrits en l'espace de seulement 4 mois, pour un montant total de plus de 2,2 millions d'euros.

Antibiotiques : Les interactions alimentaires à connaître



Les antibiotiques ne font pas toujours bon ménage avec les repas ou certains aliments. Ces interactions sont susceptibles de modifier l'efficacité du traitement.

La France est l'un des plus gros consommateurs d'antibiotiques en Europe. En 2023, 27 millions de personnes en ont reçu au moins une prescription. Ils sont « à prendre avec un grand verre d'eau », dit la notice. Pour les plus courants comme l'amoxicilline ou les macrolides (ceux finissant en « mycine »), les prendre avant, pendant ou après un repas n'a généralement pas d'incidence.

Pour d'autres (rifampicine, pénicilline...), c'est le fait de manger qui pose un problème : avoir l'estomac plein diminue l'absorption du médicament par la présence d'aliments. Autre mécanisme connu : l'augmentation de l'acidité gastrique au cours de la digestion. Celle-ci peut inactiver certains antibiotiques, comme l'érythromycine.

Dans ces deux cas, la marche à suivre est la même : le traitement doit être pris à distance des repas. Parfois, au contraire, le repas peut être mis à profit pour augmenter l'efficacité du traitement.

Ainsi, pour le céfuroxime, manger ralentit la vidange gastrique, ce qui augmente sa biodisponibilité jusqu'à 78 %. Il faut donc le prendre au cours d'un repas ou immédiatement après. Quant à l'amoxicilline + acide clavulanique, (Augmentin) elle est mieux absorbée lorsque le médicament est pris au début du repas, ce qui réduit aussi le risque d'effets indésirables digestifs.

Des aliments indésirables

Plus rarement, certains types d'aliments peuvent interagir avec les antibiotiques. C'est particulièrement vrai des produits laitiers et des autres aliments riches en calcium (fruits à coque, légumineuses...) lorsqu'ils sont pris en même temps que la ciprofloxacine et la norfloxacine (des quinolones).

Dans cette situation, le calcium se lie au principe actif, formant des complexes insolubles (les chélates) qui ne sont pas absorbés par l'organisme. Le même phénomène s'observe avec les aliments riches en fer (viande rouge, lentilles, noix...) et en acide oxalique (soja, épinards, chocolat...). La biodisponibilité des antibiotiques concernés peut alors être divisée par deux.

Les fibres alimentaires, elles aussi, sont susceptibles de diminuer la concentration du médicament en s'y liant. Dans le cas de la pénicilline V (aussi appelée phénoxyéthylpénicilline), sa biodisponibilité peut être réduite de 28 %.

Quant à la caféine, elle est susceptible d'augmenter le risque d'effets indésirables. En cas de cystite, par exemple, son effet irritant peut s'ajouter à celui induit par la fosfomycine. Prise avec la ciprofloxacine ou la norfloxacine, la caféine est éliminée plus lentement, entraînant davantage d'effets indésirables (excitation, palpitations, sueurs, tremblements...).

Alcool : mythe ou réalité ?

Beaucoup de personnes pensent qu'il ne faut surtout pas consommer d'alcool lors d'un traitement antibiotique. En réalité, les interactions sont plutôt rares. Seuls le métronidazole et le tinidazole exposent à une réaction anormale : rougeurs, nausées, transpiration excessive, malaise, etc. La prise d'érythromycine peut tout de même augmenter la vitesse d'absorption de l'éthanol, donc le pic d'alcoolémie, en accélérant la vidange gastrique.

À l'inverse, l'alcool peut diminuer la durée d'élimination de la doxycycline. **Si les interactions restent peu fréquentes, mieux vaut éviter de consommer de l'alcool quand on est malade.**

Avant, pendant ou après le repas ?

Molécule : Nom de marque

Moment de prise recommandé

• Ciprofloxacine Ciflox • Cloxacilline Orbénine • Erythromycine Erythrocin • Isoniazide Rimifon • Norfloxacine Génériques • Phénoxyéthylpénicilline Oracilline • Rifampicine Rimactan	Prendre à distance des repas, au moins 1 h avant ou 2 h après
• Amoxicilline + acide clavulanique Augmentin et génériques	Prendre en début de repas
• Céfuroxime Zinnat	Prendre en fin de repas
• Amoxicilline Clamoxyl • Azithromycine Zithromax • Clarithromycine Zeclar • Ofloxacine Ofloset • Roxithromycine Rulid • Spiramycine Rovamycine	Prendre au cours ou en dehors du repas, cela n'a pas d'importance

Arthrose :

Les faux espoirs des compléments alimentaires

Dans cet article l'URFU est désolée de décevoir ceux qui souffrent et trouvent un réconfort dans certaines substances vendues par le commerce pharmaceutique ; mais nous pensons qu'il est mieux vivre en toute connaissance de cause que de faux espoirs !

Environ 1 personne sur 5 prend des compléments alimentaires pour soulager ses douleurs articulaires. De fait, les rayons des pharmacies sont garnis d'emballages promettant un « confort articulaire », faute de pouvoir alléguer un impact sur l'arthrose. Mais ces compléments n'ont pas fait leurs preuves et s'accompagnent de certains risques à connaître.

Les stars du moment

Le collagène et l'acide hyaluronique sont omniprésents. C'est un vrai phénomène de mode. Or, rien n'a permis de démontrer qu'ingérer ces composants par la bouche est utile. On voit mal, en effet, comment ils pourraient cibler spécifiquement les articulations ou résister au processus de digestion.

Les médicaments déclassés

Les anti-arthrosiques d'action lente ont fait l'objet d'une vague de déremboursement en 2015, faute d'une efficacité suffisante. Aussi proposés comme compléments alimentaires, ils comportent les mêmes problèmes :

-La glucosamine. Cette substance, produite par l'organisme, est impliquée dans l'entretien du cartilage. La supplémentation est à déconseiller aux personnes souffrant de diabète de type 2 ou d'obésité, car elle est susceptible d'augmenter la résistance à l'insuline. Ce conseil s'applique aussi aux personnes allergiques aux crustacés.

-La chondroïtine. S'il s'agit d'un constituant du cartilage, rien ne prouve qu'une supplémentation permette d'améliorer la qualité du cartilage touché par l'arthrose. Elle est déconseillée en cas d'hémophilie ou de traitement anticoagulant. Les compléments alimentaires sont souvent riches en sodium. Prudence, donc, si vous devez suivre un régime pauvre en sel.

En 2019, l'Agence nationale de sécurité sanitaire a alerté sur leurs effets indésirables fréquents, qui peuvent être bénins (troubles digestifs, éruptions cutanées) ou graves (hépatites, lésions hémorragiques de la peau).

En outre, depuis 2012, ces produits n'ont plus le droit d'alléguer un effet sur la mobilité ou la souplesse des articulations.

-Les insaponifiables d'huiles d'avocat ou de soja. Le plus souvent, ce type de complément entraîne des effets indésirables modérés. Toutefois, des effets plus sévères sur le foie (hépatite cytolytique, jaunisse, cholestase) ou sur la coagulation peuvent survenir. Il ne faut donc pas les prendre en cas de maladie du foie, de calculs biliaires ou de troubles sévères de la coagulation.

Ceux qui devraient rester en cuisine

-Les acides gras oméga 3, l'acide gamma-linolénique. Suspectés d'avoir une action anti-inflammatoire, ces composants sont naturellement présents dans l'alimentation. Depuis 2012, les fabricants de compléments n'ont plus le droit de dire qu'ils contribuent à améliorer la mobilité des articulations. Au vu du risque d'effet anticoagulant, mieux vaut augmenter ses apports en huiles végétales (colza, noix, lin) ou en poissons gras (saumon, thon, sardine).

-Le curcuma. Cette épice, notamment présente dans le curry, est souvent associée à la pipérine (elle-même issue du poivre noir) qui aiderait à mieux l'assimiler. Ni cela ni son effet prétendument anti-inflammatoire ne sont établis. Attention également aux interactions avec les fluidifiants sanguins. Enfin, il ne faut pas dépasser un dosage quotidien de 153 mg pour une personne de 60 kg.

Les promesses illusoire de la phytothérapie

-L'harpagophytum. Aussi appelée griffe du diable, cette plante aurait une action anti-inflammatoire, qui reste non établie. Elle est déconseillée en cas de reflux ou d'ulcère gastrique, de calculs biliaires ou de maladie cardiovasculaire, car elle risque d'interagir avec les anticoagulants.

-Le saule blanc et la reine-des-prés. Ces plantes contiennent des dérivés salicylés, qu'on trouve aussi dans l'aspirine. Aussi, leur prise est déconseillée dans plusieurs cas : ulcère digestif, allergie aux anti-inflammatoires ou aux médicaments de la famille des salicylates, risque d'hémorragie, goutte, asthme ou maladie rénale. Il existe aussi un risque d'interaction avec les AINS, l'aspirine et les fluidifiants sanguins.

-Le cassis et le frêne. Leurs prétendues vertus anti-inflammatoires les rendent populaires, mais ces plantes ont aussi un effet diurétique. Prudence, donc, si vous prenez déjà des médicaments diurétiques. Le frêne est aussi déconseillé si vous prenez les médicaments suivants : antiagrégants plaquettaires, antihypertenseurs (dont diurétiques), antidiabétiques.

-L'ortie dioïque (ou grande ortie). Cette plante est à éviter en cas de maladie rénale ou cardiaque. Ne la prenez pas en même temps qu'une supplémentation en fer : ses tanins risquent d'en diminuer l'absorption.

Dossier PFAS la suite :

Voici les nouvelles récentes suite à nos articles précédents :

Les députés interdisent les PFAS : victoire relative !

L'Assemblée nationale a approuvé une proposition de loi portée par Les Écologistes restreignant la fabrication, l'importation et la vente de produits contenant des PFAS (ou « polluants éternels »), à partir du 1^{er} janvier 2026. C'est un début de victoire contre les polluants éternels. Le 20 février, les députés de l'Assemblée nationale ont adopté définitivement la proposition de loi du groupe écologiste et social visant à lutter contre les produits contenant des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS). Elle a recueilli 231 voix pour, et 51 voix contre.

Plus précisément, le texte interdit à partir du 1^{er} janvier 2026 la fabrication, l'importation, l'exportation et la mise sur le marché des produits contenant des PFAS, dans le secteur de l'habillement, des chaussures, des cosmétiques et des farts de skis. L'interdiction sera généralisée à tous les produits textiles en 2030, à l'exception de ceux « nécessaires à des utilisations essentielles ». **Les ustensiles de cuisine ne sont pas concernés par cette interdiction, les parlementaires les ayant exclus en première lecture.**

La proposition de loi désormais adoptée impose également l'inclusion des PFAS dans les contrôles sanitaires de l'eau potable ; la cartographie annuelle de l'ensemble des sites ayant pu émettre des PFAS dans l'environnement et la mise en œuvre d'un plan d'action interministériel pour le financement de la dépollution des eaux potables. Celle-ci sera financée par une taxe sur les rejets aqueux industriels de PFAS.

Les PFAS sont prisés par les industries pour leurs propriétés antiadhésives, antitaches et imperméabilisantes. Ce sont des substances qui ne se dégradent pas dans l'environnement, d'où leur surnom de « polluants éternels ». Des études ont montré qu'elles ont un effet important sur la santé humaine (sur la fertilité, le taux de cholestérol, le risque d'hypertension...).

Extrait de Repoortere

Pourquoi les ustensiles de cuisine ont-ils finalement été retirés de la loi ?

Supprimés de la loi d'interdiction lors des débats à l'Assemblée, les ustensiles de cuisine et poêles pourraient pourtant contenir de nombreux polluants éternels, potentiellement dangereux pour la santé

Un point essentiel du texte originel a disparu lors des débats à l'Assemblée : l'interdiction des ustensiles de cuisine, et notamment des poêles, dont le revêtement, lorsqu'il se désagrège, peut être dangereux pour la santé.

Un lobbying intense auprès de la droite

C'est l'opposition des fabricants, en particulier celle du groupe Seb, qui possède notamment la marque Téfal, dont les poêles antiadhésives inondent les cuisines françaises, qui aurait contribué à convaincre les députés.

Cette semaine, le groupe avait prévenu que cette loi mettrait en danger les 3.000 salariés. Et dans les rangs du Rassemblement national, des Républicains et du groupe présidentiel, ces arguments ont fait mouche. Cette proposition a donc été retirée du texte, malgré l'existence d'alternatives selon les élus écologistes.

Seb n'en est pas à son coup d'essai

Ce n'est pas la première fois que le groupe intervient dans les débats parlementaires pour continuer à utiliser des revêtements potentiellement dangereux. C'était déjà le cas en avril 2024, lors de l'adoption d'une première loi sur le sujet.

C'est clairement un « lobbying » de Seb « au détriment de la santé des Français ».

Quelques jours plus tôt, une manifestation remplie de casseroles avait même eu lieu à proximité de l'Assemblée nationale, organisée par plusieurs centaines de salariés soutenus par le groupe Seb.

Extrait de 20 minutes

Vos cotisations nous font vivre ! En ce début de l'année, démarrons d'un bon pied !



*Je remplis
Et j'envoie
Mon bulletin*



à François Xavier DEWASMES
URFU

Villa Domitia B- 4 rue Paul Bert – 05000 GAP

M., M^{me}, M^{elle} :
Prénom : né(e) le :
Adresse complète :
Téléphone domicile (fixe) : Portable :
Adresse électronique personnelle :
Syndicat en tant qu'actif :
Grade :
Ex-Fonctions exercées :
EX-Direction Régionale :
Ex-Résidence Administrative :

Retraité depuis le :

J'autorise l'URFU à me communiquer les informations syndicales sur mon adresse e-mail :

.....

Mon adhésion comporte une entière souscription aux dispositions statutaires régissant le Syndicat et je m'engage à payer annuellement ma cotisation.

A le

(Signature)

Cotisation annuelle unique : 40 € (Chèques à établir au nom de URFU)
Ces 40€ ouvrent droit à une réduction d'impôt nette des deux tiers soit 27 € !
Soit un coût réel pour l'adhérent de 13€ euros.