# LIAISON

N°124
BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS
3E TRIMESTRE 2026




## DOSSIER : Anatomie d'une concession

&

Trains de nuit

Fortes chaleurs

Chiffres clés des transports

Le fiasco du partenariat public-privé de la gare du Nord

# SOMMAIRE




4 Les trains de nuit à l'aube d'un nouveau jour



DOSSIER

8 Anatomie d'une concession



15 Chiffres clés des transports



17 Fortes chaleurs, la CGT à l'offensive



22 Le fiasco du partenariat public/privé de la gare Du Nord






**LIAISON,**
**bulletin de l'Union Interfédérale des Transports CGT.** - N° 124
3e trimestre 2026
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
**Directeur de la publication :**
Laurent Saint-Léger
**Conception-réalisation :**
Agence Comtown/FMR
**Photos et illustrations :**
Agence Comtown, IS, DR, SMPTRI-CGT, ©Nxenara-Wikimedia commons.LB
**Impression :**
Rivet Presse Édition- Limoges

# QUI DÉCIDE QUI FINANCE QUI PAYE ?

**Autoroutes concédées, trains de nuit, canicules, chiffres officiels : quatre sujets, un même fil. Là où l'argent public manque pour le service public, il abonde pour la rente. Là où l'État se retire, ce sont les salariés et les usagers qui paient.**

## Les chiffres du ministère, la rente et la dette

Certains chiffres n'ont pas besoin de commentaire militant. En 2024, les sociétés d'autoroutes concédées ont dégagé 8,75 milliards d'euros d'excédent brut d'exploitation pour 12,7 milliards de chiffre d'affaires. Dans le même temps, SNCF Réseau traîne 18 milliards d'euros de dette nette et n'investit que 5,8 milliards par an, très en deçà des besoins du réseau. Ces chiffres ne viennent pas d'un tract : ils viennent du service statistique du ministère.
Ils disent ce que la CGT répète depuis des années : 82 % des voyageurs-kilomètres se font encore en voiture, le rail n'avance que d'un point, et le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre du pays, pendant que les salariés subissent l'intérim, le temps partiel et les salaires au rabais.
Ce déséquilibre n'a rien d'une fatalité. À Allaines et Nonancourt, l'État concède 97 kilomètres de route à Vinci pour trente-cinq ans. Il ne finance plus : il garantit. Il subventionne, il exproprie, il indemnise si la justice rattrape le concessionnaire. Cette concession est le prélude à l'arbitrage décisif de 2031-2036, quand sept concessions historiques arriveront à échéance, soit 194 milliards d'euros de patrimoine et plus de 2,5 milliards d'euros d'excédent annuel. Chaque signature d'ici là réduit la marge de manœuvre de la puissance publique.

## Des organisations du travail qui ne tiennent plus

Quand l'État prétend que les caisses sont vides, les trains de nuit en paient le prix. Huit locomotives diesel pour tout le pays, un Paris-Aurillac qui n'a roulé que 40 % du temps l'hiver dernier, des lignes laissées à des opérateurs sans obligation de service public. Quant à la concurrence entre entreprises ferroviaires, elle a fait disparaître des liaisons entières, jusqu'aux trains de nuit franco-italiens.
Et quand l'été 2026 a enchaîné quatre vagues de chaleur, ce sont encore les agents, des routes aux gares, des ports aux ateliers, qui ont tenu. Ils et elles ont travaillé sous des températures de surface insoutenables, pendant que l'organisation du travail ignorait le dérèglement climatique. Le décret de mai 2025, insuffisant, ne fixe toujours aucune température limite.

## Un même modèle, une même réponse

Dans tous ces dossiers, la logique est la même : financiarisation, concurrence, désengagement de l'État. Elle abîme à la fois les réseaux, les corps et la planète. La CGT y oppose une logique inverse, que la 13e Conférence de l'UIT a réaffirmée.

**NOUS PORTONS :**

- **Une loi de programmation pluriannuelle du financement des infrastructures et des réseaux de transport ;**
- **Un moratoire sur les nouvelles concessions autoroutières et la reprise en main publique des concessions historiques à leur échéance, avec des excédents consacrés à toutes les mobilités ;**
- **Un renouvellement massif du matériel roulant et le maintien des trains de nuit dans une entreprise publique, sans concurrence entre opérateurs ;**
- **Des négociations dans toutes les branches pour adapter durablement le travail aux fortes chaleurs, avec des températures limites, des effectifs et sans perte de salaire.**

**Aucune fédération ne peut mener seule cette bataille. C'est le sens de l'UIT : relier les luttes des dépôts, des ports, des routes et des gares, et les porter ensemble, jusque dans le débat sur la loi-cadre transports.**
**Les articles qui suivent sont autant d'armes pour cela. À nous de nous en servir.**

# LES TRAINS DE NUIT À L'AUBE D'UN NOUVEAU JOUR ?

## Une histoire prestigieuse

Les trains de nuit existent pratiquement depuis la création du chemin de fer. Rapidement, avec le développement des réseaux en Europe, les dirigeants ont vite compris l'intérêt de ce mode de voyage sur les longues distances. S'il n'y avait pas de matériel roulant spécifique initialement, des voitures-lits et voitures-couchettes sont apparues plus tard. Et le succès fut au rendez-vous si bien que l'ensemble du pays fût rapidement sillonné par des express nocturnes, participant ainsi à l'aménagement du territoire. Le chemin de fer étant à cette époque le seul moyen de transport rapide, les trains de nuit ont rapidement dépassé les frontières hexagonales pour desservir des destinations lointaines. Des compagnies exploitent à leur compte de luxueuses et fort confortables voitures pour transporter la bourgeoisie, les diplomates et autres notables sur de longues distances, comme la CIWL (Compagnie internationale des wagons-lits) avec les trains de renom tels que l'Orient-Express, le Train bleu, la Puerta del Sol, etc.

La création des congés payés par le Front populaire en 1936 a provoqué un essor de la demande et les trains de nuit ont poursuivi leur développement. Après le dernier conflit mondial, le maillage européen a retrouvé sa structure tout en poursuivant sa modernisation pour offrir plus de confort aux voyageurs. C'est aussi dans cette période que l'on retrouve parallèlement le développement de l'automobile individuelle et les balbutiements du transport aérien moderne, même si ce dernier restera longtemps cantonné aux populations argentées. Le train de nuit se réinvente aussi et sur certaines lignes, il transporte même les automobiles de certains des passagers avec le service TAC (trains-autos-couchettes). Les voyageurs arrivent reposés après une nuit de sommeil à bord, ils récupèrent leurs véhicules à la gare sans avoir eu à se soucier des bouchons, des accidents, de la fatigue d'un trajet nocturne.

## Le déclin jusqu'à la quasi-disparition

Dans les années quatre-vingt, l'arrivée des trains à grande vitesse a alors commencé à enclencher le déclin des trains de nuit.
Mais les TGV ne sont pas les seuls responsables de cette contraction de l'offre ferroviaire nocturne. Le réseau autoroutier s'est largement développé dans cette période et l'avion devient de plus en plus accessible au grand public. Pour autant, il reste encore un réseau solide et structurant, mais le virage de la modernisation n'a pas été pris.
Les voitures Corail couchettes climatisées ont apporté un réel renouveau mais leur nombre n'a pas permis d'éliminer les séries les plus anciennes.
D'autre part, les voitures-lits, qui offraient un service supérieur, n'ont jamais vu leur remplacement acté. La conséquence directe est une contraction nette de la flotte des voitures pour les trains de nuits entraînant ipso facto une réduction des dessertes et les premières fermetures de lignes, notamment vers l'est et le sud-ouest.
On reproche souvent à la SNCF ce choix, comme si elle agissait comme une propre compagnie, mais les orientations industrielles et stratégiques sont bel et bien dictées par l'État. À cette époque, c'est le choix du développement du réseau TGV – au détriment du réseau classique – qui a été privilégié et le train de nuit a failli disparaître des rails français.

Notons qu'ailleurs en Europe, c'est peu ou prou la même orientation qui a été prise, à l'exception notable de certains États, comme l'Autriche, la Suisse, la Suède où cette catégorie de train a toujours le vent en poupe. À la fin de la décennie 2010, les bus longue distance, dits « bus Macron » ont encore modifié les habitudes de déplacement.

La jeunesse qui plébiscitait le recours aux trains de nuit se détourne de celui-ci, attirée par les tarifs alléchants du mode routier.

Ce désengagement de l'État avait été dénoncé avec force par la Fédération CGT des cheminots et certaines forces politiques progressistes sans qu'il n'y ait une inflexion dans ces choix.

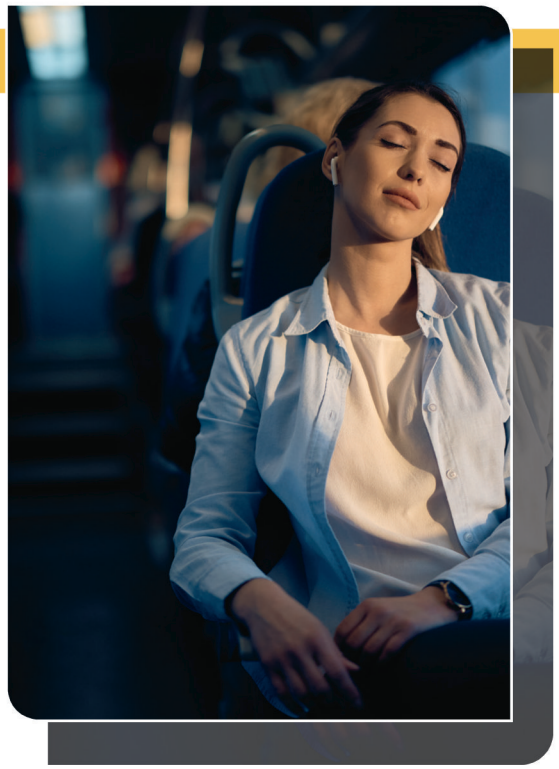
Il ne reste alors au plus bas que trois lignes :
Paris – Toulouse – Latour-de-Carol,
Paris – Rodez,
Paris – Briançon,
ces liaisons étant hors réseau TGV et leur éloignement en temps de parcours avec la capitale a plaidé pour leur maintien.

## D'indéniables atouts

Le train de nuit présente bien des avantages. Sa pertinence se base bien entendu sur le temps de trajet total de la relation. Il est surtout plébiscité par le public car ils sont directs, évitant des correspondances inconfortables et stressantes en cas de retard. Il permet d'arriver à destination bien reposé, avec devant soi une journée complète, ce que ne permettent pas les trains de jours, y compris les TGV (sauf sur les relations de moins de trois heures).

Certains reprochaient aux trains de nuit son inconfort et un côté désuet. À cet effet, les gares principales mettaient à disposition des voyageurs des relais-douches.
Certains trains avaient un service de vente ambulante à bord pour se restaurer.

Pourtant, tout pouvait se faire à bord. Ainsi, la Renfe (les chemins de fer espagnols) avait développé le concept de « Trenhotel » avec voiture-restaurant et douches à bord qui a d'ailleurs circulé sur les lignes Paris – Madrid et Paris – Barcelone. Cela prouve que l'on peut profiter d'un excellent niveau de confort à bord de ses Talgo. La DB (Allemagne) proposait les mêmes avantages avec un matériel plus classique.



Suite page 6

## Une timide relance de l'offre de nuit

Face à l'émoi des cheminots, usagers et de certains élus locaux, le gouvernement est forcé de revoir sa copie et de relancer certaines relations abandonnées. C'est ainsi que le train de nuit revient (au départ de Paris) à Aurillac, Nice, Tarbes, la Côte Vermeille (dans les Pyrénées-Orientales). Au niveau européen, car la demande est là aussi, la liaison nocturne est relancée vers Vienne puis Berlin. Ces relations ne feront pas long feu puisque la France a décidé de ne pas reconduire sa subvention pour ce service. Quelques mois plus tard, la coopérative belgo-néerlandaise European Sleeper reprend à son compte la ligne Paris – Berlin sans garantie quant à son avenir, n'étant absolument pas régie par de quelconques règles ou obligations de service public.

## Financement, gouvernance, à la fois le problème et la clé

Retournons quelques années en arrière, avant la libéralisation du secteur ferroviaire. Les compagnies ferroviaires nationales opéraient des trains sur leur territoire

Pour le trafic international, c'est la coopération et non la concurrence qui prévalait. Un train pouvait ainsi traverser plusieurs pays en parfaite entente pour les compagnies qui assuraient la traction et l'exploitation de ces convois.

La libéralisation a imposé un système concurrentiel et aujourd'hui, les entreprises ferroviaires historiques se livrent une bataille sur le terrain de leurs anciens partenaires.
Ainsi, la SNCF et Trenitalia se partagent le marché en Espagne face à la Renfe, l'entreprise nationale. Logiquement, la SNCF se voit attaquée sur son marché national par Trenitalia et dans une moindre mesure par la Renfe et va s'aventurer sur le marché italien dans les mois à venir.
Cette lutte fratricide ne concerne en principe que le segment SLO pour services librement organisés, c'est-à-dire les trains non-conventionnés. Mais par effet ricochet, des dessertes y laissent des plumes (voir l'encadré sur les trains de nuits franco-italiens).

En application des directives européennes et des réformes ferroviaires nationales, la SNCF est aujourd'hui scindée en une myriade d'activités pour la partie voyageurs.



La partie SLO concerne le TGV Inoui et Ouigo. Pour la partie « trains conventionnés », on retrouve Transilien, TER et pour ce qui nous concerne ici, Intercités.

Cette dernière composante a pour autorité organisatrice (AO) l'État ; celle-ci est divisée en partie, l'une pour les trains de jour (Oxygène) et l'autre pour l'activité nocturne. Et c'est là qu'on retrouve toutes les limites du démantèlement des entreprises publiques : l'activité « trains de nuit » est si réduite en effectifs et matériel roulant qu'elle ne dispose de quasiment aucune souplesse comme auparavant.
Exemple emblématique, la ligne Paris – Aurillac.
Abandonnée depuis une vingtaine d'années, elle a été relancée en décembre 2023, notamment par la volonté du Premier ministre de l'époque Jean Castex, devenu depuis président de la SNCF. Sur le parcours Brive-la-Gaillarde – Aurillac, une locomotive diesel est nécessaire, la ligne n'étant pas électrifiée.

L'activité « trains de nuit » n'en a que huit exemplaires à l'échelle nationale ce qui est bien trop peu. Ces machines sont fragiles et par conséquent, lors de la dernière période hivernale, le train n'a pu rouler que 40 % du temps à la suite de l'indisponibilité de ces locomotives.

**Ce manque de fiabilité met clairement en péril la relance de cette liaison ferroviaire et potentiellement celles d'autres lignes.**

Trains de nuit - juillet 1981




Trains de nuit - 2026




## FOCUS SUR LA DISPARITION DES TRAINS DE NUITS FRANCO-ITALIENS

Jusque dans les années 1990, l'Italie était particulièrement bien reliée à Paris. On comptait plusieurs lignes, respectivement vers Milan, Venise, Florence, Rome, Naples et Brindisi. Les dessertes avaient été écrémées au fil des années, victimes collatérales de la concurrence aérienne, singulièrement des compagnies low cost. La SNCF et Trenitalia avaient créé en 1995 Artesia, une SAS pour exploiter le TGV Paris – Milan en plus des deux relations nocturnes subsistantes vers Venise et Rome.

Mais coup de théâtre en 2011 : la SNCF annonce prendre 20 % de participations dans l'opérateur privé Nuovo Trasporto Viaggiatori qui s'avère être un concurrent direct de Trenitalia sur son marché interne. Il n'en faut pas moins pour faire voler en éclats l'alliance Artesia.

Trenitalia créé alors l'entreprise ferroviaire Thello pour assurer la traction sur le parcours français du train de nuit Paris – Venise à compter de décembre 2011. Un an plus tard, Trenitalia relance le Paris – Rome mais il ne circulera qu'une année. L'ultime train de nuit vers la Cité des Doges ne survivra pas à la crise sanitaire. Tel un cheval de Troie, Thello s'est depuis transformée en Trenitalia France et concurrence aujourd'hui la SNCF sur le marché de la grande vitesse sur les lignes Paris – Lyon et Paris – Marseille.

La CGT et son UIT dénoncent les mécanismes de la concurrence intramodale qui peut avoir des conséquences sournoises bien au-delà de ce que l'on imagine habituellement.

# Pour que le train de nuit soit sous un nouveau jour

**Pour la CGT et son UIT,** deux axes majeurs de progrès s'imposent.

D'une part, la question du matériel.

Les locomotives et les voitures-couchettes sont à bout de souffle et leur remplacement devient plus qu'urgent. À chaque fois, l'État a repoussé l'échéance mais les incidents et l'inconfort ne peuvent être réglés que de cette manière.

En ce qui concerne les locomotives, il existe des modèles bi-modes, c'est-à-dire à la fois électrique et diesel ce qui simplifierait l'exploitation des trains vers Aurillac, Albi, Rodez et Briançon.

Les voitures-couchettes doivent proposer un niveau d'accessibilité et de confort aux standards actuels, avec notamment des douches à bord.

Le matériel doit être commandé en nombre pour satisfaire les besoins actuels mais aussi pour envisager la réouverture de certaines liaisons.

D'autre part, l'État, en tant qu'autorité organisatrice, ne peut se défausser de sa responsabilité d'aménageur du territoire.

En prétendant que les caisses sont vides, qu'il n'a pas les moyens de financer, il cherche à reporter le financement de ces trains par les régions desservies voire s'en débarrasser afin que des sociétés ou des coopératives reprennent le flambeau.

L'échec cuisant et pourtant prévisible de Railcoop en est l'illustration. Seule une entreprise publique peut assurer ce genre de train avec les financements en regard. Dans sa recherche à limiter les émissions, le train (dans toutes ses composantes) doit être privilégié et l'État doit financer cela. Les sommes affectées à la défense ou aux aides aux entreprises sont la preuve qui les caisses ne sont pas vides ;

**IL S'AGIT SEULEMENT DE VOLONTÉ ET D'ORIENTATION POLITIQUE.**

# ANATOMIE D'UNE CONCESSION

## Ce que 2026 nous dit de 2031

**NONANCOURT, L'ÉTAT MET EN CONCESSION POUR TRENTE-CINQ ANS — CONTRAT EN PASSE D'ÊTRE SIGNÉ OU RÉCEMMENT SIGNÉ — 97 KILOMÈTRES DE ROUTE AU GROUPEMENT AREL MENÉ PAR VINCI CONCESSIONS.**
**CE DOSSIER LOCAL N'EST PAS SEULEMENT UN DOSSIER LOCAL. IL EST LE PRÉLUDE, À CINQ ANS DE DISTANCE, AUX ARBITRAGES QUI DÉCIDERONT DE 194 MILLIARDS D'EUROS DE PATRIMOINE AUTOROUTIER ET DE 2,5 MILLIARDS D'EXCÉDENTS ANNUELS — C'EST-À-DIRE DU SORT DE TOUT UN MODÈLE. LA FENÊTRE S'OUVRE ENTRE FIN 2031 ET FIN 2036. CHAQUE CONCESSION SIGNÉE D'ICI LÀ PÈSE SUR CE QUI VIENDRA.**

**CHAQUE FÉDÉRATION DU SECTEUR TRANSPORTS EST CONCERNÉE — PAS SEULEMENT CELLE DES PERSONNELS DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT.**

### La mécanique

Un contrat de concession autoroutière de trente-cinq ans. Quatre-vingt-dix-sept kilomètres entre Allaines, en Eure-et-Loir, et Nonancourt, dans l'Eure. Environ un milliard d'euros de coût annoncé. Une subvention publique d'équilibre nécessaire estimée entre trente-six et trois cent soixante-deux millions d'euros selon les hypothèses retenues – un facteur dix entre la borne basse et la borne haute, ce qui dit assez de la précarité analytique sur laquelle repose l'arbitrage.

Cinq cent soixante-seize hectares artificialisés, dont quatre cent soixante de terres cultivées. Vingt-huit kilomètres déjà construits sur fonds publics depuis 1994 pour deux cent soixante millions d'euros, intégrés dans le périmètre concédé et rendus payants pour la durée du contrat. Le concessionnaire, le groupement AREL mené par Vinci Concessions, construira à travers Vinci Construction, exploitera à travers Vinci Autoroutes, percevra à travers la même main.

Ces chiffres ne disent pas seulement l'ampleur d'un projet local. Ils disent la mécanique par laquelle l'État, dans le modèle concessif tel qu'il s'est cristallisé depuis 2006, n'investit plus mais garantit. Le communiqué officiel présente la concession comme le moyen de réaliser l'infrastructure sans peser sur les finances publiques. La phrase est fausse – et sa fausseté est documentée par le Sénat, par l'Autorité de régulation des transports, par la Cour des comptes, par l'Inspection générale des finances.

L'État ne pèse plus sur les finances publiques comme investisseur. Il pèse comme garant. Il pèse en subventions transférées aux collectivités locales quand sa propre part est plafonnée. Il pèse en sections déjà aménagées sur fonds publics cédées au concessionnaire pour la durée du contrat. Il pèse en indemnisations versées hors procédure, l'A69 vient d'en faire la démonstration avec ses soixante-dix-neuf millions versés à Atosca en 2025, après annulation des autorisations environnementales par le tribunal administratif de Toulouse.

Il pèse en pouvoirs régaliens mobilisés au service du contrat, expropriation, déclaration d'utilité publique, durée protégée qui rend la remise en cause économiquement prohibitive.

Cinq mécanismes composent cette architecture. La subvention publique d'équilibre, qui déplace la charge de l'État vers les collectivités cofinanceuses, Conseil départemental d'Eure-et-Loir, Chartres Métropole,



agglomération du Pays de Dreux, quand le concessionnaire fixe l'équilibre économique de son opération. Le double paiement, qui transforme l'investissement public passé, nos deux cent soixante millions payés par l'impôt, en apport au contrat futur.

La dette contingente d'indemnisation, qui installe l'État en débiteur captif pour toute la durée du contrat. La concentration de la chaîne de valeur, qui évacue le transfert de risque effectif au concessionnaire, le risque de construction porté par une filiale du même groupe n'est plus un risque au sens du droit européen de la commande publique. La durée de trente-cinq ans, qui verrouille le tout au-delà des cycles politiques et des arbitrages démocratiques.

## Ce que la concession A154 met en jeu *1

**LA CONCESSION A154**

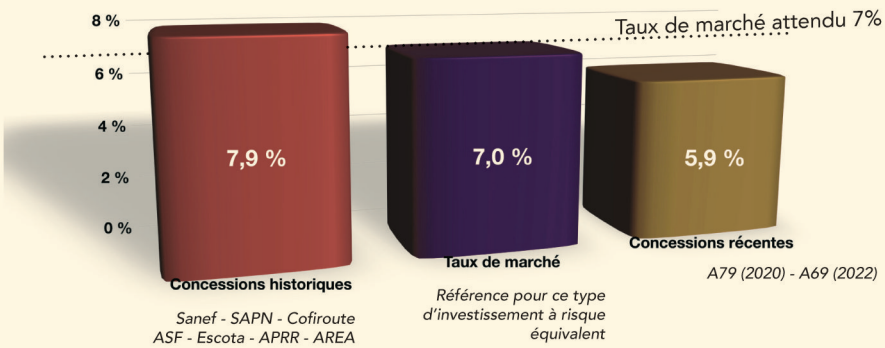
**Quatre-vingt-dix-sept kilomètres – trente-cinq ans – environ un milliard d'euros**
**Subvention publique d'équilibre : entre 36 et 362 M€ selon les hypothèses**
**Vingt-huit kilomètres déjà construits sur fonds publics, rendus payants au concessionnaire**
**Cinq cent soixante-seize hectares artificialisés, dont quatre cent soixante de terres cultivées**

**LE MODÈLE CONCESSIF – EXERCICE 2024**

**Taux de rentabilité interne 2024 : 7,9 % pour les concessions historiques, 5,9 % pour les récentes – pour un taux de référence de 7,67 %**
**Surrentabilité estimée par l'ART à jusqu'à 40 milliards d'euros**
**Rapport IGF 2021 : prélèvement nécessaire pour ramener ASF-Escota et APRR-Area à la rentabilité attendue, sur la période 2021 – échéances, évalué à 55 milliards d'euros**
**Vinci Autoroutes : 9 % du chiffre d'affaires du groupe pour 43 % du résultat net**
**Dividendes versés en 2024 par le secteur autoroutier concédé : 4,4 milliards d'euros (+ 8,7 % vs 2023)**

## La rente structurelle du modèle concessif

TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE - EXERCICE 2024 - SOURCE : ART*2 Novembre 2024






*1: Sources – Rapport ART de novembre 2024 et de décembre 2025 ; rapport Maurey, commission des finances du Sénat, octobre 2024 ; rapport IGF-CGEDD de février 2021
*2: ART : Autorité de régulation des transports



Suite page 10

# ANATOMIE D'UNE CONCESSION

## La longue défaite

Nous avons documenté, dans le précédent numéro de *Liaison*, ce que les agents des Directions interdépartementales des routes (DIR) vivent au quotidien – plus soixante-quatre pour cent d'accidents, plus deux cent soixante-quinze pour cent d'accidents corporels, la sécurité au travail qui se dégrade sous l'effet des sous-effectifs, les décès en service qui ont déclenché la mobilisation historique de 2025, l'engagement ministériel du 22 juillet 2025 dont plus rien n'est ressorti concrètement, les revendications portées par le SNPTRI-CGT sur le CSA de réseau, sur les moyens humains et matériels, sur l'analyse systématique des accidents, sur l'abandon des mesures cosmétiques.

Cette matière est celle des personnels que nos camarades défendent tous les jours dans les DIR. Elle est aussi le symptôme visible d'une transformation plus profonde qui la produit – c'est cette transformation que l'A154 nous permet de nommer.

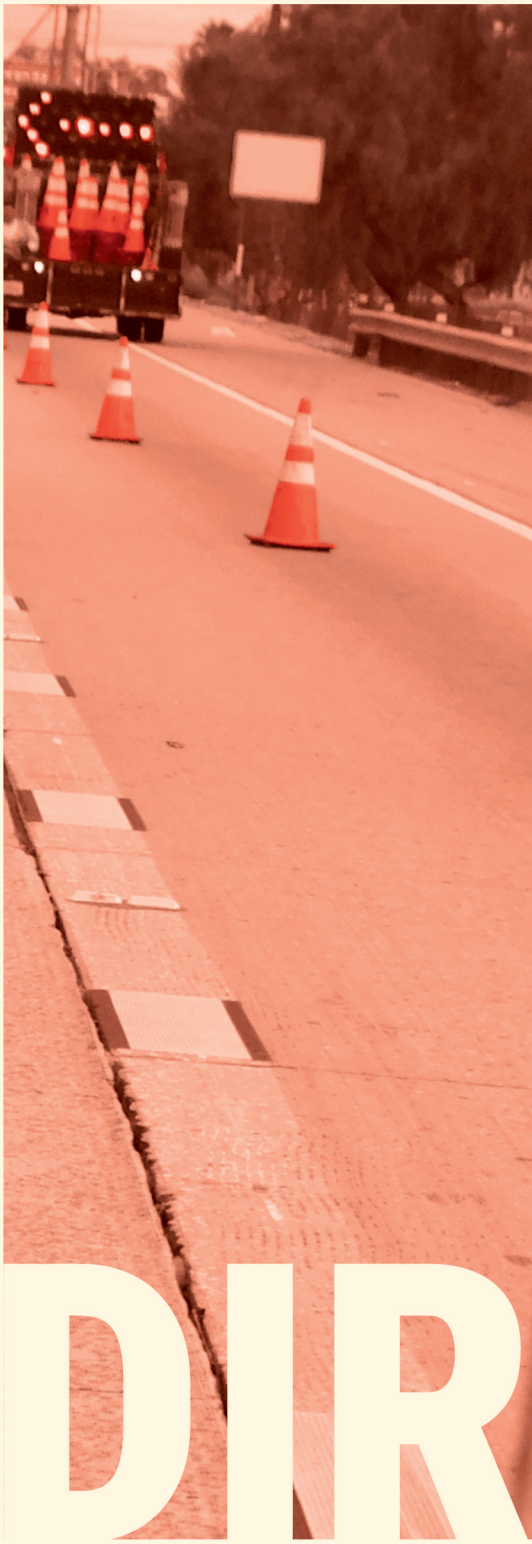
Ce que les agents vivent aujourd'hui dans les DIR n'est pas un dommage collatéral. C'est le coût humain d'un choix politique tenu depuis vingt ans – celui de réduire l'effort public sur le réseau routier national, dans une séquence qui articule quatre temps successifs dont la concession A154 marque, avec l'A79 et l'A69 qui l'ont précédée, la phase la plus récente.

La loi Libertés et responsabilités locales de 2004 transfère aux départements dix-huit mille kilomètres du réseau routier national, sans transférer à due concurrence les moyens d'ingénierie et d'investissement. La privatisation des sociétés concessionnaires historiques en 2006 cède au secteur privé, pour seize milliards cinq cents euros perçus par l'État, un patrimoine dont la surrentabilité est aujourd'hui évaluée par l'Autorité de régulation des transports à jusqu'à quarante milliards d'euros à l'horizon des échéances – l'Inspection générale des finances, dans son rapport de 2021, chiffre quant à elle à cinquante-cinq milliards le prélèvement qu'il faudrait opérer sur les seules ASF-Escota et APRR-Area entre 2021 et la fin des concessions pour ramener leur rentabilité au niveau attendu.

La loi 3DS de 2022 transfère expérimentalement à trois régions volontaires environ mille six cent cinquante kilomètres supplémentaires,[*1] dans des conditions financières que les régions elles-mêmes contestent. Et depuis 2020, trois concessions nouvelles – l'A79 attribuée à Aliae (filiale Eiffage), l'A69 à Atosca, l'A154 au groupement AREL mené par Vinci Concessions – installent la mécanique concessive renouvelée sur de nouveaux axes.

Quatre temps qui se chevauchent, un même mouvement. L'État se retire de l'opérationnel, qu'il s'agisse de transfert aux collectivités ou de concession au privé, et se concentre sur ce que la communication publique appelle ses missions régaliennes. Cette présentation est trompeuse. Le régalien, dans le cas du réseau routier, n'est pas une mission séparée des autres, c'est l'enveloppe juridique des missions opérationnelles qui les rend exécutables.

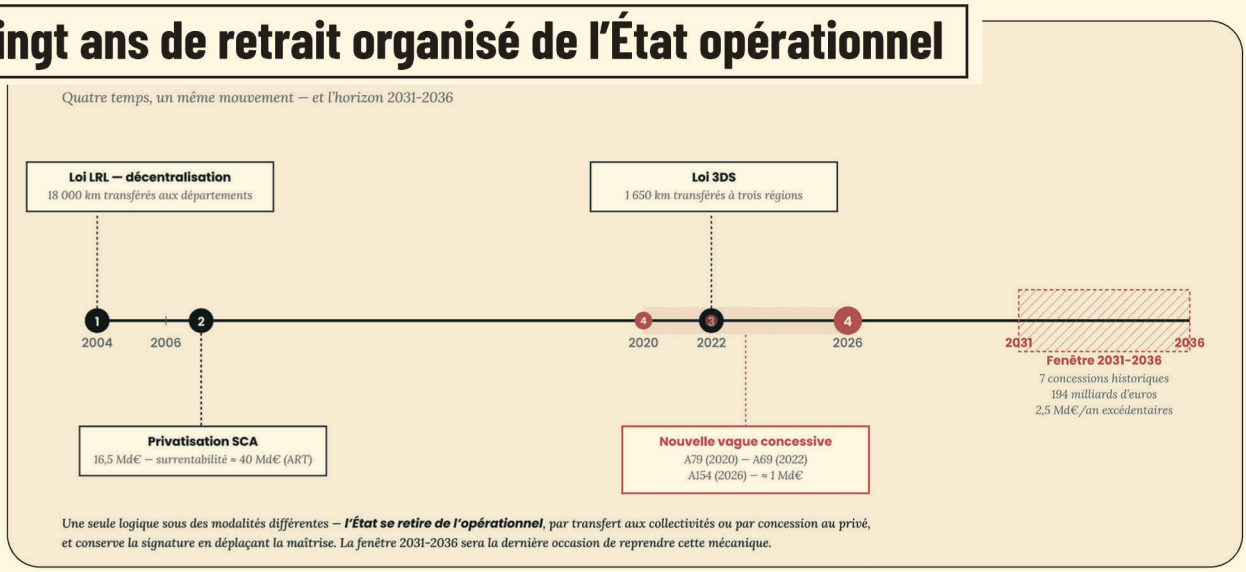
Quand l'État renonce à l'opérationnel et conserve le régalien, il ne se concentre pas sur ce qu'il fait le mieux. Il vide de leur substance les pouvoirs qu'il continue à exercer formellement. Il conserve la signature, et il en déplace l'usage. Les mêmes pouvoirs régaliens qui structuraient autrefois l'aménagement républicain servent désormais à sécuriser le contrat concessif, comme l'A154 va le montrer.




*1: Chiffre officiel issu de l'étude d'impact RH de l'arrêté de restructuration du volet routier de la loi 3DS (DGITM/DMR, 17 mai 2023) : Auvergne-Rhône-Alpes 756 km, Grand Est 530 km, Occitanie 367 km, soit 1 653 km mis à disposition des régions. Liaison n° 109 avait annoncé un volume de 1 800 km (500 + 800 + 500), chiffre vraisemblablement issu de la phase initiale d'annonce avant stabilisation des arrêtés de restructuration ; l'écart tient à la convergence progressive des arbitrages administratifs et des périmètres effectivement retenus par chaque région. S'y ajoutent par ailleurs environ 1 103 km transférés à quinze départements et deux métropoles au titre du même volet routier de la loi 3DS, qui ne sont pas comptabilisés dans ce chiffre.

**Les quatre temps se chevauchent : la nouvelle vague concessive s'est engagée dès 2020 avec l'A79, confirmée en 2022 avec l'A69, prolongée en 2026 avec l'A154.**

## Vingt ans de retrait organisé de l'État opérationnel




## Ce qui se joue sur l'A154 se joue sur tous nos secteurs

Nous, camarades du secteur transports, nous savons cette mécanique. Nous l'avons vue à l'œuvre ailleurs que sur la route, sous d'autres formes, contre d'autres personnels. La privatisation totale ou partielle de Fret SNCF, les tentatives récurrentes de délégation de service public sur des lots de TER, l'ouverture à la concurrence des lignes voyageurs à grande vitesse, la mise en concurrence permanente de SNCF Réseau sur la maîtrise d'ouvrage – que le précédent numéro dénonçait explicitement dans le dossier SERM – sont l'exacte transposition ferroviaire de ce que la concession A154 signe pour la route. La privatisation partielle des aéroports et des grands ports français relève de la même architecture.

Les cascades de délégations de service public dans les transports urbains et interurbains, mode par mode et territoire par territoire, produisent chez les personnels des transports collectifs les mêmes effets – sous-traitance, fragmentation des collectifs, dégradation des conditions d'exercice, perte de sens.

L'État qui se retire de l'opérationnel routier est le même qui se retire de l'opérationnel ferroviaire, aéroportuaire, portuaire, urbain. La logique politique qui installe Vinci sur l'A154 pour trente-cinq ans est la même que celle qui installe des opérateurs privés sur des lots TER, ou qui confie la Société des grands projets à la maîtrise d'ouvrage des SERM en mettant SNCF Réseau en concurrence sur son propre métier. Il n'y a pas une privatisation routière et une privatisation ferroviaire – il y a un modèle politique unique dont les traductions sectorielles varient selon les rapports de force et les cadres juridiques disponibles.

Cette continuité n'est pas seulement analytique. Elle a des conséquences pratiques pour notre pratique syndicale. Les batailles menées par le SNPTRI sur les conditions de travail des agents DIR, par les cheminots contre la privatisation, par les personnels des ports et des aéroports contre la délégation, par les salariés des transports urbains contre la sous-traitance, ne sont pas des batailles séparées – ce sont des moments d'une même bataille de secteur, dont la cohérence tient à la nature commune de la logique politique qui les provoque.

> **Nous portons cette continuité collectivement dans l'UIT parce qu'aucune fédération, prise séparément, ne peut la porter seule.**

La concession A154 confirme cette continuité de manière particulièrement nette parce qu'elle articule dans un même dossier tout ce que nous combattons dans les autres secteurs. Cofinancement forcé des collectivités locales – comme dans les DSP ferroviaires. Rente garantie au concessionnaire par la durée contractuelle – comme dans les concessions aéroportuaires historiques. Concentration capitalistique dans la même main qui construit et qui exploite – comme dans les grands montages ferroviaires portés par la SGP. Coût prohibitif de la remise en cause démocratique – comme dans les concessions portuaires.

> **Ce qui se signe sur l'A154 n'est pas une opération isolée. C'est la synthèse des mécanismes que nous rencontrons dans nos secteurs respectifs – et c'est à ce titre qu'elle nous concerne tous.**





Suite page 12

# ANATOMIE D'UNE CONCESSION

## Trois concessions, un même modèle

**A79 – ALLIER – 2020**

Concessionnaire :
Aliae (filiale Eiffage)
15 ans – 90 km
subvention publique ≈ 70-90 M€

**A69 – TARN – 2022**

Concessionnaire :
Atosca (NGE / Pierre Fabre)
55 ans – 53 km
subvention ≈ 23 M€ + contributions

Annulation des autorisations environnementales en mars 2025 – indemnisation de 79 M€ versée par l'État à Atosca

**A154/A120 – EURE-ET-LOIR – 2026**

Concessionnaire :
AREL (Vinci Concessions)
35 ans – 97 km
subvention de 36 à 362 M€

**Deux groupes principaux – Vinci et Eiffage – concentrent l'essentiel des attributions concessives récentes. Les durées effectives – jusqu'à cinquante-cinq ans sur l'A69, trente-cinq ans sur l'A154 – dépassent largement les quinze à vingt ans recommandés par Maurey.**

## 2031-2036 – le vrai rendez-vous

Sept concessions autoroutières historiques arriveront à échéance entre fin 2031 et fin 2036 – Sanef fin 2031, Escota fin 2032, SAPN fin 2033, Cofiroute fin 2034, APRR fin 2035, ASF et AREA fin 2036. Elles couvrent environ 90 % du réseau concédé français.

Le patrimoine cumulé est évalué par la conférence Ambition France Transports, remise sous la conduite de Dominique Bussereau en juillet 2025, à cent quatre-vingt-quatorze milliards d'euros. L'excédent annuel de péages perçu à compter de 2037, au-delà des coûts d'exploitation et d'entretien, dépassera deux milliards et demi d'euros par an – soit, sur une perspective de vingt ans, un flux financier cumulé d'environ cinquante milliards.

Cette fenêtre est une rareté historique. Elle ouvre la possibilité, pour la première fois depuis l'ouverture du modèle concessif dans les années 1950, de reprendre la main politiquement et financièrement sur un patrimoine d'infrastructure majeur, à un moment où la transition écologique exige que l'investissement public dans la mobilité soit massivement redéployé vers les modes les moins émetteurs, le ferroviaire du quotidien, le fret ferroviaire et fluvial, les transports collectifs.

C'est précisément ce que le dossier SERM du précédent numéro de Liaison déployait comme perspective, une gestion par des opérateurs publics avec un haut niveau social, garantissant un service fiable et fréquent, alternative crédible à l'autosolisme. Les deux milliards et demi d'excédents annuels des futures échéances sont exactement le levier financier qui rendrait possible cette perspective.

Cette fenêtre est aussi un risque politique majeur, celui de la voir refermée par accumulation de précédents partiels dont chacun, individuellement, ne tranchera pas la question d'ensemble, mais dont la cohérence produira le résultat par déroulement mécanique. La concession A154, signée ou non à l'automne 2026, participe de cet effet d'accumulation. Chaque concession attribuée d'ici à 2031 consolide la position des opérateurs en place, au premier chef Vinci et Eiffage, au moment où la négociation de sortie devra s'engager.
Chaque signature élargit le patrimoine qu'il coûterait des dizaines de milliards à reprendre en main. Chaque nouvelle durée longue, trente-cinq ans ici, cinquante-cinq ans sur l'A69, repousse plus loin l'horizon d'une décision publique alternative. Chaque contrat qui reproduit le modèle d'avant la réforme rend d'autant plus difficile la réforme d'après.

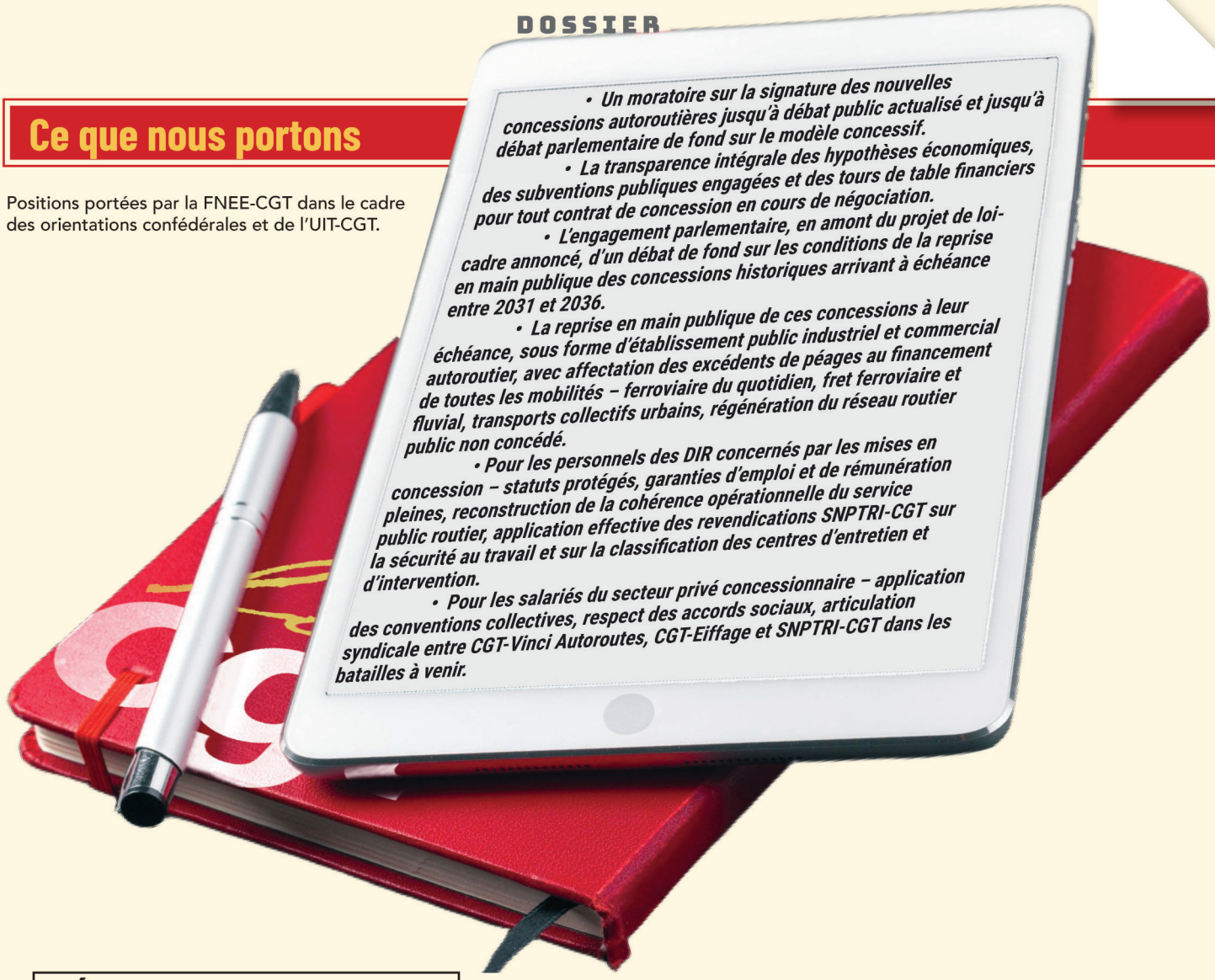
Ce que le rapport Maurey d'octobre 2024, ce que la conférence Bussereau de juillet 2025, ce que les avis successifs de l'Autorité de régulation des transports recommandent depuis cinq ans, durée maximale de quinze à vingt ans avec réexamen quinquennal, encadrement strict de la rentabilité avec mécanisme de récupération, interdiction des marchés attribués à des entreprises liées, publicité des contrats sans clause de confidentialité opposable, périmètres géographiques resserrés pour intensifier la concurrence, ne sont pas appliqués dans le contrat A154. Ni durée réduite, ni mécanisme anti-rente, ni interdiction des marchés liés, ni publicité contractuelle. La concession 2026 reproduit à l'identique le modèle d'avant les recommandations. Ce n'est pas une négligence administrative, c'est un choix politique.

Un projet de loi-cadre sur l'affectation des recettes des futures concessions a été annoncé devant le Sénat par le Premier ministre Sébastien Lecornu. Il n'a, à ce jour, ni calendrier précis ni contenu publié. Cette non-décision, prolongée dans le temps, est en pratique une décision, celle de laisser aux opérateurs en place les cinq années qui les séparent de l'échéance pour consolider leur position dans la perspective de l'arbitrage 2031-2036.

**NGE** :Nouvelle génération d'entrepreneurs (BTP)
**SAPN** : Société des autoroutes Paris-Normandie
**APRR** : Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône
**ASF** : Société des autoroutes du sud de la France
**AREA** : Société des autoroutes Rhône-Alpes

## Ce que nous portons

Positions portées par la FNEE-CGT dans le cadre des orientations confédérales et de l'UIT-CGT.




## L'État garant de la rente

L'A154 n'est pas une opération d'aménagement local qui déraperait par accident. C'est la manifestation ordinaire, précise, presque scolaire, d'un modèle politique dont la cohérence se retrouve dans tous les secteurs où nous menons nos batailles. L'État, dans ce modèle, n'est plus l'investisseur public dont les choix se délibèrent démocratiquement et dont les comptes sont publics. Il est devenu le garant qui mobilise ses pouvoirs régaliens pour rendre rentable l'opération privée, expropriation pour Vinci, déclaration d'utilité publique pour Atosca, subvention pour Aliae, indemnisation quand la justice rattrape le concessionnaire, durée contractuelle protégée qui met la rente hors d'atteinte de toute correction démocratique ultérieure.

Ce qui se transforme n'est pas seulement le mode de gestion du réseau routier. C'est la nature même de la puissance publique dans le secteur des transports. Elle ne dit plus ce qu'elle fait, elle dit ce qu'elle fait faire. Elle ne se présente plus comme investisseur dont les choix engagent la collectivité, elle se présente comme facilitateur neutre dont l'action serait sans coût et sans conséquence. Et sous cette présentation, elle installe des rentes de trente-cinq, cinquante-cinq ans ou plus qui verrouillent tout ce qui pourrait, autrement, être encore décidé.

Nous portons, dans l'UIT-CGT, la seule voix syndicale capable d'articuler cette continuité par-dessus les frontières sectorielles. C'est ce qu'aucune fédération ne peut faire seule. C'est aussi ce que la période exige. La fenêtre 2031-2036 ne se reproduira pas. Cinq ans pour préparer la première échéance, dix pour préparer la fenêtre entière, pour construire politiquement la reprise en main publique du patrimoine autoroutier français, pour construire la capacité opérationnelle d'un opérateur public à même de succéder aux concessionnaires, pour tenir dans le débat public la démonstration que le modèle concessif n'est ni une nécessité économique ni une fatalité juridique, qu'il est un choix politique qu'un autre choix politique peut défaire. Cinq ans jusqu'à la première échéance, dix jusqu'à la dernière. Ce qui, à l'échelle d'une décision d'aménagement, est très court.

Ce dossier n'est donc pas fermé par la signature de 2026, quelle qu'en soit l'issue. Il est ouvert par elle. À nous, dans le secteur transports, de le tenir ouvert jusqu'à l'arbitrage qui vient.

**Une décision politique a été prise.**
**Une autre peut l'être encore.**

**Fédération Nationale de l'Équipement et de l'Environnement – CGT**
Cahier I – *Anatomie politique d'une concession autoroutière – Démonstration politique*
Cahier II – *Dossier technique et documentaire*
*sont disponibles auprès de la FNEE-CGT et sur son site.*

Suite page 14

# ANATOMIE D'UNE CONCESSION

# SOURCES

*Les éléments factuels, chiffrés et juridiques mobilisés dans cet article sont tirés des sources publiques officielles ci-dessous. Pour un sourcing analytique systématique de chaque donnée, le lecteur est invité à se reporter au Cahier II du dossier FNEE-CGT, dossiers financiers et annexes.*

## RAPPORTS INSTITUTIONNELS

**Rapport de M. Hervé Maurey, rapporteur spécial, Commission des finances du Sénat** – Préparation de l'échéance des contrats de concessions autoroutières, 23 octobre 2024. Rapport n° 65 (2024-2025). Dates d'échéance des sept concessions historiques, estimation ART de la surrentabilité à hauteur de 40 Md€, prix de cession de 2006 à 16,5 Md€, recommandations sur les futures concessions.

**Rapport conjoint Inspection générale des finances / Conseil général de l'environnement et du développement durable** – Le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes, février 2021. TRI projet 7,80 % (ASF-Escota), 8,69 % (APRR-Area), 8,03 % (Sanef-SAPN). Prélèvement nécessaire pour ramener la rentabilité à 7,67 % : 55,4 Md€ sur ASF-Escota et APRR-Area pour la période 2021 – échéances.

**Rapport de l'Autorité de régulation des transports** – Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2024, novembre 2024 ; rapport de décembre 2025 introduisant le TRI comme indicateur public. Taux de rentabilité interne 2024 : 7,9 % pour les concessions historiques, 5,9 % pour les récentes. Dividendes 2024 : 4,4 Md€ (+ 8,7 %). Chiffre d'affaires sectoriel : 12,8 Md€.

**Rapport de la conférence Ambition France Transports, sous la conduite de Dominique Bussereau** – Remis le 15 juillet 2025. Patrimoine concédé évalué à 194 Md€, excédent annuel futur estimé à 2,5 Md€/an à compter de 2037.

**Contribution du Conseil économique, social et environnemental régional Centre-Val de Loire** – mai 2022. Chiffres de trafic sur la RN12-RN154, accidentologie comparée, analyse des trois points noirs identifiés.

**Document DGITM/DMR** – Étude d'impact RH de l'arrêté de restructuration du volet routier de la loi 3DS, 17 mai 2023. Kilométrage transféré aux régions : Auvergne-Rhône-Alpes 756 km, Grand Est 530 km, Occitanie 367 km (total 1 653 km).

## TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

**Loi n° 2004-809 du 13 août 2004** relative aux libertés et responsabilités locales (loi LRL) – transfert de 18 000 km du Réseau routier national aux départements.

**Loi n° 2022-217 du 21 février 2022** relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (loi 3DS) – transfert expérimental de 1 650 km aux régions.

**Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021** portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (loi Climat et Résilience) – objectif zéro artificialisation nette à 2050, palier intermédiaire 2031. Règlement (UE) 2021/1119 du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique (Loi climat européenne).

**Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession** – qualification juridique de la concession, conditions du transfert de risque.

**Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (directive Habitats)** – annexes II et IV, dérogation à la protection des espèces protégées.

## DÉCISIONS, DÉCRETS ET PROCÉDURES

**Décret de déclaration d'utilité publique** du projet A154, 4 juillet 2018.

**Arrêt du Conseil d'État du 17 juillet 2019** rejetant les recours contentieux contre la DUP A154.

**Jugement du tribunal administratif de Toulouse du 1er mars 2025** annulant les autorisations environnementales du chantier A69, sur le fondement de l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur.

**Communiqué conjoint Vinci Concessions** – Préfecture d'Eure-et-Loir, 20 février 2026 – entrée en négociations exclusives avec le groupement AREL.

**Décret du 20 avril 2022** attribuant à Atosca la concession A69 pour cinquante-cinq ans.

**Décret de 2020** attribuant à Aliae (filiale Eiffage) la concession A79 pour quinze ans.

## SOURCES SYNDICALES ET CONFÉDÉRALES

**Liaison n° 122, UIT-CGT** – Dossier central sur les SERM (pages 4-9) ; page 3 sur les revendications SNPTRI-CGT et l'accidentologie des agents DIR (+ 64 % d'accidents, + 275 % d'accidents corporels).

**Liaison n° 109, UIT-CGT** – Dossier sur la loi 3DS et le transfert expérimental aux régions.

**Positions et publications** successives de la FNEE-CGT, du SNPTRI-CGT et de la CGT-Vinci Autoroutes sur le modèle concessif autoroutier.

**Communiqué de la CGT de juin 2015** à l'occasion du débat parlementaire sur les renégociations des concessions historiques – « la route est un bien public qui ne doit pas engendrer des profits pour le secteur privé ».

**Publications de l'UD CGT du Tarn** sur le dossier A69 et les mobilisations 2024-2025.

**Cahier d'acteur de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes** remis à la conférence Ambition France Transports, 2025.

## COLLECTIFS ASSOCIATIFS ET CONTRIBUTIONS CITOYENNES

**Dossiers du collectif Non A154-A120** ; projet alternatif MOB28 porté par AVERN, VIVAVRE, Saint-Prest Environnement, Jouons Collectifs et ASCVEG.

**Publications d'Écologie28** sur le coût du projet rapporté à la population eurélienne.

**Contributions de La Déroute des Routes** sur les concessions récentes et les mobilisations citoyennes.

**Observatoire départemental de la sécurité routière** d'Eure-et-Loir – données 2016-2020.



# CHIFFRES CLÉS DES TRANSPORTS

## LES CHIFFRES DU GOUVERNEMENT DONNENT RAISON À LA CGT

**Chaque année, le service statistique du ministère (SDES) publie ses « Chiffres clés des transports ». L'édition 2026 porte sur les données 2024. Rapprochée de l'édition précédente, elle raconte, sans le vouloir, une histoire que la CGT porte depuis des années : une route toujours hégémonique, un rail sous-investi, un secteur qui précarise plus qu'il n'embauche, et un argent public qui continue d'aller d'abord aux autoroutes concédées plutôt qu'au ferroviaire.**

### LA ROUTE, TOUJOURS REINE

Deux ans de discours officiels sur la transition, et le résultat est là : en 2024 comme en 2023, 82 % des voyageurs-kilomètres se font en voiture particulière.

Le seul mouvement, c'est le rail qui grappille un point (de 11 % à 12 %), une avancée que la CGT a porté par ses mobilisations sur les moyens du service public ferroviaire, mais qui reste minuscule au regard de la masse à déplacer.

Côté marchandises, le constat est plus sévère encore. Le fret ferroviaire s'est effondré en 2023 (– 16,7 % en un an, sa part modale tombant à 8,9 %, un plus bas historique récent), avant un rebond partiel en 2024 qui ne compense même pas la chute.
La route, elle, continue de transporter 89 % du fret terrestre, dont 37 points assurés par des pavillons étrangers, preuve chiffrée que la concurrence par le dumping social n'a jamais cessé de peser sur les conducteurs routiers français.
Et pendant ce temps, la France affiche une part modale ferroviaire de 9,2 %, quand la moyenne de l'Union européenne est de 16,9 %, soit près du double. Ce n'est pas un manque de concurrence qui explique ce retard : ce sont des décennies de sous-investissement dans l'infrastructure.

### UN SECTEUR QUI RECRUTE MAL ET PRÉCARISE

Le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 453 200 salariés fin 2024, contre 1 450 000 fin 2023 : une croissance de 0,7 %, aussi molle que celle de l'économie en général, alors que le secteur est présenté partout comme en tension de recrutement.

Les chiffres montrent surtout un secteur qui peine à se renouveler et à s'ouvrir. La part des femmes reste bloquée à 26 % depuis au moins deux ans, contre 45-46 % dans l'ensemble du privé et tombe à 11 % dans le seul transport routier de marchandises.
Un tiers des salariés a plus de 50 ans, contre un quart dans le reste du tertiaire marchand. Le recours à l'intérim (7,1 % des effectifs) est près de trois fois supérieur à la moyenne du privé (2,4 %), et le temps partiel explose chez les conducteurs de cars et de bus (40,9 % en 2023, contre 37,6 % en 2019).

Sur les salaires, la nouvelle rubrique de l'édition 2026 montre un salaire médian du secteur (2 246 € nets/mois) à peine supérieur à celui de l'ensemble du privé (2 182 €), un écart dérisoire compte tenu des horaires décalés, du travail de nuit et de week-end propres au secteur.
Et il masque de fortes inégalités internes : 10 % des salariés touchent moins de 1 578 € par mois, quand 1 % dépasse 8 112 €.
Autre signal à ne pas laisser passer : les défaillances d'entreprises dans le secteur ont augmenté de 31 % en 2023, puis de nouveau de 31 % en 2024, atteignant un niveau que le SDES qualifie lui-même de record depuis 2000, les deux tiers concernant le seul transport de marchandises.
C'est la traduction chiffrée, année après année, de ce que provoque une concurrence par les prix poussés à l'extrême.

### UNE TRAJECTOIRE CLIMATIQUE HORS DES CLOUS

Le secteur des transports reste, deux éditions de suite, le premier poste national d'émissions de gaz à effet de serre : 34 % du total. Il en a émis 124,9 millions de tonnes équivalent CO2 en 2024, contre 126,8 en 2023, une baisse de seulement 1,5 %, deux fois plus lente que celle observée l'année précédente. Le rythme de décarbonation ralentit au moment même où il faudrait l'accélérer.
Le SDES trace pourtant lui-même, dans son propre document, une trajectoire quasi rectiligne vers zéro émission en 2050. En reprenant leurs propres chiffres : atteindre zéro en vingt-six ans depuis 124,9 Mt CO2 suppose une baisse moyenne d'environ 4,8 Mt par an,

Suite page 16

# CHIFFRES CLÉS DES TRANSPORTS

soit deux fois et demie le rythme réellement constaté en 2024. La « décarbonation totale du secteur des transports » affiché comme objectif est, sur la propre trajectoire du gouvernement, déjà hors d'atteinte.

Sans surprise, la route continue de porter l'essentiel de ces émissions (environ 94 %, dont 53 % pour les seules voitures particulières). Et le renouvellement du parc automobile vers des motorisations alternatives, présenté comme la solution, marque le pas : la part des ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables a reculé en 2024 (25,7 %, contre 26,2 % en 2023), une première depuis des années.



## OÙ VA L'ARGENT ?

C'est sans doute le point le plus révélateur de cette édition. Les sociétés d'autoroutes concédées ont réalisé, en 2024, un excédent brut d'exploitation de 8,75 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 12,7 milliards, une marge d'environ 69 %. Leur dette baisse sans interruption depuis 2014, pendant que leurs investissements restent modestes au regard de leurs moyens.

**C'est la démonstration chiffrée, chaque année un peu plus, de ce que porte la CGT : une rente installée sur un bien public, qui rembourse sa dette et distribue du profit plutôt que d'investir à la hauteur de ses moyens.**

À l'inverse, SNCF Réseau porte une dette nette de 18 milliards d'euros, quasi stabilisée depuis la reprise de dette de l'État en 2022, mais qui recommence à remonter, pour 5,8 milliards d'euros d'investissement annuel, très en dessous des besoins de renouvellement du réseau.

Quant à SNCF Voyageurs, son résultat net positif (0,8 milliard d'euros en 2024) s'explique pour 39 % par des compensations publiques versées par les autorités organisatrices et Île-de-France Mobilités : c'est un modèle de financement public qui fonctionne, pas un miracle de la concurrence, bon à rappeler à chaque fois qu'on nous vante les mérites de l'ouverture à la concurrence.

Aéroports de Paris, de son côté, affiche un résultat net de 2 992 millions d'euros en 2024, en hausse de 456 % sur un an, un record historique dans une entreprise à capitaux majoritairement publics, alors même que la question de sa privatisation, bloquée en 2019-2020 par la mobilisation citoyenne et syndicale, n'a jamais été définitivement refermée.

Enfin, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui représente 45 % des recettes publiques dédiées au transport, plafonne à 29,7 milliards d'euros depuis deux ans. L'érosion de son assiette, liée à l'électrification progressive du parc, commence à se voir, pendant que les dépenses publiques de transport continuent de progresser.

C'est très concrètement ce qui rend indispensable la réaffectation de la TICPE, l'écotaxe poids lourds et la renationalisation des autoroutes comme leviers de financement alternatifs, des propositions que la CGT porte depuis longtemps, et qu'elle a rappelées à la table ronde avec le rapporteur du projet de loi-cadre sur les mobilités.

## CE QUE DIT, EN CREUX, CE DOCUMENT OFFICIEL

Ces chiffres ne sortent pas d'un rapport militant : ils sortent du service statistique du ministère.
Et ils confirment, année après année, ce que la CGT dénonce : un modèle de financement des transports qui privilégie la rente autoroutière au détriment du rail, une ouverture à la concurrence qui précarise sans moderniser, et une trajectoire climatique qui ne tiendra pas sans rupture d'investissement public.

**Autant d'arguments à faire vivre dans les mobilisations à venir et dans le débat sur le projet de loi-cadre transports, où se joue précisément la question de savoir qui, demain, financera quoi.**

Mt CO2 : million de tonnes de dioxydes de carbone.
En 2026, la TICPE est officiellement renommée accise sur les produits pétroliers.

# FORTES CHALEURS
# LA CGT À L'OFFENSIVE

**L'été 2026 a vu des vagues de canicules se succéder avec une violence qui ne relève plus de l'exception mais de l'installation du changement climatique.**

Les incendies ont gagné des territoires que l'on croyait relativement préservés, des hectares sont partis en fumée, des familles ont été déplacées, des travailleurs exposés, des services publics mis sous tension extrême. La forêt brûle, les rails et les navires chauffent.
Oui, les transports, le ramassage des déchets, les ambulances, le transport de fonds, la logistique, les transports publics ou aériens doivent continuer à fonctionner. C'est une nécessité pour la population, pour l'économie et pour le service public.
Mais cette continuité ne peut plus reposer sur des organisations du travail qui ignorent les conséquences du dérèglement climatique. Les organismes cèdent et, dans certains cénacles, on continue de disserter sur la compétitivité comme si la planète était un tableau Excel. Les chiffres sont implacables.

**L'été 2026, en quelques chiffres :**
**4** vagues de chaleur depuis le mois de mai.
**70** jours au-dessus des normales.
**62** départements en situation de crise sécheresse.
**1 373** cours d'eau en rupture d'écoulement ou en assec.
**260 000** personnes évacuées en Gironde et dans les Landes.
**580 000** hectares brûlés en Europe.

Derrière les pompiers, il y a une chaîne entière car un feu se combat aussi avant qu'il ne parte, et longtemps après son extinction.

Cette partie du travail est celle de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT (FNEE-CGT). Malheureusement elle est très peu médiatisée, elle ne se voit pas !
Pourtant, Météo France a produit les vigilances rouges, l'Office français de la biodiversité (OFB) et les techniciens en hydrométrie des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ont documenté l'assèchement des rivières, les Directions départementales des territoires et de la mer dans les départements côtiers (DDT-M) et les DREAL ont instruit les arrêtés de restriction, les parcs nationaux et les réserves ont fermé les massifs, les agences de l'eau ont suivi des nappes au plus bas, les Voies navigables de France (VNF) ont géré des biefs à sec.
Les agents des routes dans les Directions interdépartementales des routes (DIR) ont travaillé sous circulation par des températures de surface qui rendent le port des équipements de protection individuels (EPI) difficilement soutenable, l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ont fourni les données et expertises et, dans le Sud-Ouest, les agents de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ont tenu leur mission pendant que leur propre famille était évacuée.

**Alors, entendre le gouvernement annoncer le gel du point d'indice pour 2027 pour la troisième année consécutive est vraiment lamentable.**
À celles et ceux qui voudraient encore renvoyer l'urgence écologique à demain, rappelons que demain a déjà commencé hier et que cette crise climatique ne tombe pas du ciel. Elle s'inscrit dans un système économique qui traite la nature comme une réserve à piller et le travail comme une matière à presser.
De l'épuisement des corps à l'épuisement de la planète, c'est bien la même logique qui est à l'œuvre. Karl Marx écrivait que le capitalisme épuise simultanément les deux sources de toute richesse : la terre et le travailleur. Malheureusement, deux siècles plus tard, la formule n'a pas pris une ride, pire c'est le monde qui a pris feu.
La recherche du profit immédiat, la financiarisation de l'économie, la concurrence généralisée, la marchandisation du vivant et la privatisation des biens communs organisent la double usure de l'humain et de la nature. Le travailleur devient variable d'ajustement et les ressources de la planète deviennent un stock disponible.
Et quand le stock se vide, on accuse les peuples de trop consommer, jamais les profits de trop prélever. De cette exploitation de la terre et du travail naît aussi les logiques de domination qui arment les conflits, nourrissent les tensions internationales et détournent les richesses des besoins humains.

**La canicule ne s'arrête pas aux portes des entreprises.**


Suite page 18

# FORTES CHALEURS
## LA CGT À L'OFFENSIVE

Un conducteur routier peut travailler dans une cabine climatisée tout en prenant son service, épuisé après une nuit sans sommeil dans un logement surchauffé.
Une ou un conducteur de bus, une ou un ripeur, une ou un ambulancier ou une ou un convoyeur de fonds peuvent être confrontés à la même réalité : fatigue accumulée, vigilance diminuée, risques d'accidents accrus. Pourtant, lorsqu'un drame survient, on évoque trop facilement un « malaise » ou une erreur humaine.
Il est temps de regarder les véritables causes : le manque de récupération, l'organisation du travail inadaptée, les amplitudes excessives, les cadences maintenues malgré les alertes météorologiques. **Le changement climatique impose de nouvelles règles.**



Face à la multiplication de ces épisodes de chaleur intense, la santé et la sécurité des marins à bord ne sont pas négociables et la Fédération des officiers de la marine marchande CGT (FOMM-CGT) l'a rappelé à travers une note aux marins et un rappel du cadre légal strict et de la jurisprudence récente imposant aux armateurs des obligations de protection claires sous peine de lourdes sanctions financières et juridiques.
Cette bataille sociale trouve son expression concrète dans nos champs professionnels respectifs. Dans le ferroviaire, par exemple, celui-ci concentre à la fois les enjeux de service public, de transition écologique, de conditions de travail, de financement, de statut et de démocratie sociale.
L'été a montré une fois encore l'importance du service public et l'engagement des cheminotes et des cheminots. Dans les gares, les technicentres, les brigades, les postes de circulation, les centres opérationnels et à bord des trains, ils ont tenu malgré les fortes chaleurs, les aléas, les tensions d'exploitation, les infrastructures fragilisées et les conditions de travail dégradées.
Ils ont fait tourner le pays pendant que d'autres faisaient tourner les éléments de langage. L'été n'a pas seulement pesé sur les voyageurs et les horaires, il s'est abattu sur le pays comme une chape brûlante, mettant à nu les fragilités des infrastructures trop longtemps soumises aux logiques d'économie, d'optimisation et de sous-investissement.
Les installations ont souffert, les matériels ont été éprouvés, les plans de transport ont vacillé, et les travailleuses et les travailleurs ont une fois encore été au rendez-vous pour maintenir debout les transports.
La canicule n'a pas seulement fait monter le mercure : elle a fait monter la fatigue, la pression, les risques et les tensions.

Et là où d'autres commentaient la météo, nous affrontions ses conséquences, là où les directions ajustaient des tableaux, les collectifs de travail inventaient des solutions, protégeaient les circulations, accueillaient les usagers, maintenaient la sécurité.
Il faut saluer la réactivité des militants de la CGT, des syndicats de site qui, tout au long de l'été, ont assuré des permanences, multipliés les interventions, interpellés les directions, exigés des pauses, de l'eau, des aménagements horaires, des mesures de prévention et déposé des droits d'alerte quand la santé des travailleuses et les travailleurs était en jeu.
De Metz à Marseille, de Bordeaux à Strasbourg, de Retournac à Dijon, dans les grands ports comme dans les établissements plus isolés, nos syndicats ont porté la même exigence : protéger, répondre à l'alerte production et au service public.
**Car il faut être clair : la chaleur n'est plus un incident saisonnier, elle devient une donnée durable de l'organisation du travail. Cette réalité nouvelle impose des mesures nouvelles. On ne répondra pas aux canicules de demain avec les consignes d'hier.**

Il faut des effectifs, des investissements, des protections collectives, une adaptation réelle des postes, des locaux, des horaires et des organisations de travail. La dérégulation climatique ne peut pas devenir une variable supportée par les corps, elle doit obliger les employeurs, l'État et les pouvoirs publics à changer de braquet, à sortir des économies de bouts de chandelles et à placer enfin la santé, la sécurité et le service public au-dessus des calculs comptables

**L'UIT revendique des négociations dans l'ensemble des branches afin d'adapter durablement l'organisation du travail :**

- **horaires évitant les pics de chaleur,**
- **réduction du temps d'exposition, augmentation des temps de pause, l'amélioration des véhicules et des matériels, des locaux et des équipements,**
- **une prise en compte de la récupération entre deux prises de service, sans perte de salaire évidemment.**



## DÉCRYPTAGE DU DÉCRET

**Les évolutions climatiques et la répétition d'épisodes de fortes chaleurs ont conduit les autorités à préciser les obligations faites à l'employeur pour protéger la santé des salariés dans cette situation qui présente des risques accrus pour ces derniers.**

Préserver la santé des travailleuses et des travailleurs, c'est aussi protéger les usagers. Un salarié épuisé représente un risque pour lui-même, mais également pour les usagers, les voyageurs, les automobilistes et l'ensemble de la population.

Et face au dérèglement climatique, il est urgent de changer de logique, **les salariés ne doivent pas s'adapter jusqu'à l'épuisement : c'est à l'organisation du travail de s'adapter aux réalités climatiques !**

- Ainsi, le décret du 27 mai 2025 précise quelques obligations déjà présentes dans le Code du travail et crée un nouveau chapitre spécifiquement consacré aux épisodes de fortes chaleurs. L'employeur a l'obligation de maintenir une température adaptée des locaux qui sont affectés au travail ceci, en toute saison (jusqu'alors, le code ne mentionnait que l'obligation de chauffage pendant la saison froide) [1].

- Si un dispositif de régulation de la température est utilisé, il ne doit émettre aucune émanation dangereuse. S'agissant du choix des équipements de protection individuelle (EPI), de leur utilisation (notamment la durée de port) le code précise désormais que l'employeur prend en considération les conditions atmosphériques. Pour rappel, ce choix se fait après consultation du CSE [2].

- Pour les postes de travail en extérieur, le décret renforce l'obligation d'aménager ces postes pour protéger les travailleurs contre les effets des conditions atmosphériques [3].

- Il rappelle l'obligation de mettre à disposition de l'eau potable et fraîche pour se désaltérer [4].

Suite page 20

# FORTES CHALEURS
## LA CGT À L'OFFENSIVE

**L'épisode de chaleur intense est défini par référence aux niveaux de vigilance émis par Météo France, selon l'arrêté du 27 mai 2025 :**

Vigilance verte : veille saisonnière sans vigilance particulière.

Vigilance jaune : pic de chaleur consistant en une exposition de courte durée (1 ou 2 jours) à une chaleur intense présentant un risque pour la santé humaine, pour les populations fragiles ou surexposées, notamment du fait de leurs conditions de travail ou de leur activité physique ; Ou épisode persistant de chaleur avec températures élevées durablement au regard des indices biométéorologiques (IBM) proches ou en dessous des seuils départementaux.

Vigilance orange : il s'agit d'une période de canicule caractérisée par une chaleur intense et durable pour laquelle les indices IBM atteignent ou dépassent les seuils départementaux, et qui est susceptible de constituer un risque sanitaire pour l'ensemble de la population exposée, en prenant également en compte d'éventuels facteurs aggravants (humidité, pollution, précocité de la chaleur, etc.)

Vigilance rouge : période de canicule extrême, exceptionnelle par sa durée, son intensité, son extension géographique qui présente un fort impact sanitaire pour l'ensemble de la population ou qui pourrait entraîner l'apparition d'effets collatéraux, notamment en termes de continuité d'activité.



Au sens du Code du travail, ce sont les niveaux de vigilance jaune, orange et rouge qui seront retenus. L'employeur a l'obligation d'évaluer les risques liés à l'exposition des travailleurs, en intérieur ou en extérieur. Si un risque d'atteinte à leur santé ou sécurité est identifié, il doit adopter des mesures et actions de prévention définies par le programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail (Papripact) dans les entreprises de 50 salariés et plus et dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) pour les autres entreprises.

## QUELLES SONT LES MESURES ENVISAGEABLES DE PRÉVENTION ?

Le décret [5] en établit une liste (non exhaustive) :

La mise en œuvre de procédés de travail ne nécessitant pas d'exposition à la chaleur ou nécessitant une exposition moindre ;

La modification de l'aménagement et de l'agencement des lieux et postes de travail ;

L'adaptation de l'organisation du travail, et notamment des horaires de travail, afin de limiter la durée et l'intensité de l'exposition et de prévoir des périodes de repos ;

Des moyens techniques pour réduire le rayonnement solaire sur les surfaces exposées, par exemple par l'amortissement ou par l'isolation, ou pour prévenir l'accumulation de chaleur dans les locaux ou au poste de travail ;

L'augmentation, autant qu'il est nécessaire, de l'eau potable fraîche

mise à disposition des travailleurs (avec obligation de la maintenir au frais, en quantité suffisante, à proximité des postes de travail [6]) ;



Si l'épisode de chaleur s'intensifie, l'employeur doit réévaluer et adapter les mesures de prévention mises en œuvre [7]. La situation n'est donc pas figée et doit pouvoir évoluer selon les conditions climatiques. Une vigilance particulière s'impose pour les travailleurs les plus vulnérables, en raison de leur âge ou de leur état de santé.

Les mesures de prévention doivent être adaptées, en lien avec le service de prévention et santé au travail [8].

L'employeur doit également informer les salariés du dispositif [9] qu'il entend mettre en place et la question peut donc être mise à l'ordre du jour du CSE ou de la CSSCT.

Plus généralement, l'inspection du travail peut mettre en demeure l'employeur de se conformer sous 8 jours à son obligation de définir les mesures de prévention des risques associés aux épisodes de chaleur intense [10].



## DROIT DE RETRAIT / DROIT D'ALERTE

Cette évolution, insuffisante, du Code du travail ne remet pas en cause la possibilité pour les salariés et leurs représentants de mobiliser droit d'alerte et droit de retrait. Ainsi, le salarié qui a un motif raisonnable de penser qu'une situation présente un danger grave et imminent pour sa santé et celle des autres travailleurs, peut utiliser ses droits d'alerte et de retrait [11].

C'est le cas lorsque la température devient excessive et crée une situation de danger. Il s'agit donc d'alerter immédiatement l'employeur de la situation dangereuse et éventuellement de se mettre en retrait. Cependant, en cas de litige, seul le juge pourra estimer la légitimité de l'exercice du droit de retrait.

L'action collective en matière de santé et sécurité est également possible. Elle est même préférable car elle mobilise les représentants du personnel plutôt que le salarié pris individuellement. Ainsi, en cas de danger grave et imminent, le CSE (par le biais d'un de ses élus) peut utiliser son droit d'alerte [12] qui entraîne une enquête immédiate avec l'employeur ou son représentant ayant pour objet la prise des mesures nécessaires pour faire cesser cette situation dangereuse.

L'alerte est consignée par écrit dans le registre de consignation des alertes. On peut regretter que l'application des mesures de prévention ne s'impose qu'en cas de vigilance météo particulière alors que les situations de température trop élevée sur les lieux de travail sont aussi et souvent liées à l'architecture du bâtiment, aux équipements utilisés, sans qu'il y ait nécessairement une situation caniculaire.

Par ailleurs, ce décret ne définit toujours pas clairement des températures limites, concrètement, l'employeur pourra toujours faire travailler à 38 °C ! Or l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS) considère que les températures de 30 °C pour une activité sédentaire et 28 °C pour un travail nécessitant une activité physique, peuvent être utilisées comme repères pour agir en prévention.

[1] R4223-13 C. TRAV.
[2] R4323-97 C. TRAV.
[3] R4225-1 C. TRAV.
[4] R4225-2 C. TRAV.
[5] R4463-3 C. TRAV.
[6] R4463-4 C. TRAV
[7] R4463-7 C. TRAV.
[8] R4463-5 C. TRAV.
[9] R4463-6 C. TRAV.
[10] R4721-5 C. TRAV.
[11] L4131-1 ET S. C. TRAV.
[12] L2312-60 C. TRAV.

## POINTS D'ANCRAGE DE L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

« S'IL Y A BIEN UN OUTIL DANS LEQUEL LA STRUCTURATION SYNDICALE AU PLUS PRÈS DES ENJEUX ET DES BESOINS NE PROVOQUE AUCUN DÉBAT, C'EST CELUI DE L'UIT. »

### MEMBRES ÉLUS

**Secrétaire général :**
Laurent Saint-Léger

**Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer français (Fédération CGT des cheminots)**

- Thierry Nier (membre de droit) Secrétaire général
- Laurent Saint-Léger
- Cyril Capdevielle
- David Donnez
- Christine Méquignon
- Xavier Portal
- Olivier Maigret

**Fédération nationale des syndicats des transports (FNST-CGT)**

- Jacky Albrand (membre de droit) Secrétaire général
- Patrick Rispal
- Romain Brulat
- Olivier Jacob
- Pierre Scholl
- Nuno Martins

**Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT**

- Ivan Candé (membre de droit) Secrétaire général
- Isabelle Robert
- Frédéric Goudemare
- Emmanuel Jungmann
- Nicolas Mayer
- Gauthier Sturtzer

**Fédération des officiers de marine marchande CGT**

- Emmanuel Chalard (membre de droit) Secrétaire général
- Simon-Clovis Hyvernat

**Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM-CGT)**

- Pierrick Samson (membre de droit) Secrétaire général
- Fabien Delacroix

Les camarades indiqués en rouge composent le Secrétariat de l'UIT.




# LE FIASCO DU PARTENARIAT public-privé de la gare du Nord

## À l'époque, aux premiers jours de juillet 2018, Guillaume Pepy, alors président du directoire de la SNCF, plastronnait !

« *Ce projet manifeste une très grande ambition pour la Gare du Nord. […]. Il fait appel à toutes les expertises du Groupe SNCF et représente un progrès majeur pour les 700 000 voyageurs quotidien.*» déclarait Guillaume Pepy.

Le conseil d'administration de SNCF Mobilités venait d'approuver l'engagement d'une négociation exclusive avec Ceetrus, filiale immobilière du géant de la distribution Auchan, pour nouer un partenariat avec SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une opération de « transformation colossale » de la première gare d'Europe.

Celle-ci vise à tripler les superficies pour les faire passer de 36 000 m² à 110 000 m².

In fine, les discussions vont aboutir à la constitution d'une société commune, une SEMPO (Société d'économie mixte à opération unique), détenue à 66 % par Ceetrus et 35 % par Gares & Connexions, dont l'objet est de porter le projet d'agrandissement et son exploitation commerciale pour une durée de 46 ans.

À peine trois ans plus tard, l'affaire s'enlise. En 2021, la SNCF doit acter la déchéance du concessionnaire Gare du Nord 2024 et mettre fin à la concession.

La décision est prise en raison d'une dérive du budget. Mais la société incriminée, désormais conduite par Ceetrus, conteste cette déchéance. Le contentieux est porté en justice.

En février 2026, le tribunal de Paris a condamné Gares & Connexions à verser à Gare du Nord 2024 la somme de 229 millions d'euros assujettis à la TVA, soit 274 millions d'euros. SNCF Gares & Connexions a fait appel de la décision, tout en enregistrant une provision pour pertes dans les comptes.

### L'ILLUSION DE LA MACHINE À CASH

**Les dirigeants de l'entreprise publique étaient pourtant prévenus. Dès le départ, les représentants des cheminots, mais aussi des élus de gauche parisiens, vont dénoncer une privatisation de l'espace public pour le transformer en machine à cash.**

Une déclaration syndicale, parue au lendemain de la réunion du conseil d'administration, condamne ainsi la dérive en cours :

« *À vouloir rentabiliser à outrance et autofinancer les projets de développement, les gares ferroviaires se transforment en véritables centres commerciaux rejetant les espaces ferroviaires en arrière-plan car jugés moins rentables financièrement. Ainsi, les surfaces commerciales de la Gare du Nord seraient multipliées par 5 alors que celles consacrées à la circulation et à l'accueil des voyageurs ne le seraient que par 2,5.* »

Peu après, le journal Marianne révèle les dessous du contrat : sur les 46 ans d'exploitation, le chiffre d'affaires cumulé de la société concessionnaire est fixé à 5,7 milliards d'euros, soit plus de 125 millions d'euros par an.

Or, malgré ce brassage d'argent, il apparaît que sur les 600 millions d'euros de travaux envisagés, seulement 50 millions, payés par la SNCF, iront aux activités dites régulées, autrement dit aux quais, rails et bâtiments techniques et différents services de gestion de la gare. Les 550 autres millions iront à la mise en valeur des espaces commerciaux, donc aux boutiques, aux restaurants et aux bureaux…

Finalement le projet a tourné court.

**Et désormais, c'est Gares & Connexions et sa maison mère SNCF Réseau qui pourraient faire les frais de cette alliance ratée avec une filiale de l'empire Mulliez.**

Cet article est extrait du Journal «Vu du rail» n° 8 - septembre 2026 du CCGPF.



# MOBILISATION POUR UN VRAI SERVICE PUBLIC AU SERVICE DE TOUTES ET TOUS, PARTOUT EN FRANCE

**Le service public ferroviaire est notre bien commun. C'est un outil indispensable pour répondre aux besoins de transports des voyageurs et des marchandises, à l'aménagement et l'attractivité des territoires, contre la congestion routière et pour lutter efficacement contre leréchauffement climatique dont chaque saison amène son lot d'événements.**
**Après des années de sous-investissement dans le réseau ferré national, les causes se font sentir au quotidien par les usagers :**
**ralentissements, pannes…**
**Et sans changement de trajectoires, ce sont 10 000 km impactés à l'horizon 2030.**
**Si les besoins de financement sont largement partagés aujourd'hui,**
**ils sont sous-estimés et ne garantissent pas l'intégrité du réseau ferré national.**
**Pourtant les moyens existent. L'État stratège doit prendre toute sa place.**
**Les rapports et conférences doivent lalsser la place à une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures de transport avec un fléchage vers le ferroviaire.**
**Dans le même temps, la concurrence dans les services voyageurs entraîne des surcoûts et du gaspillage d'argent public payés par les citoyen·nes, usager·ères, cheminot·es.**
**Il n'est pas trop tard pour la stopper.**

**Exigeons un moratoire sur la concurrence dans le ferroviaire.**

**POUR LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE, L'ÉTAT DOIT ASSUMER SES RESPONSABILITÉS.**

## DONNEZ D'LA VOIE !

CHEMINOTS comité central du groupe public ferroviaire

CSE ZPA Zone Production Atlantique

CSE NPSE Comité Social et économique

SNCF Réseau SE SDF

CSE Nord-Est Normandie CHEMINOTS Comité Social et Économique




UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS

la cgt uit

# je scanne, J'adhère,

Scannez le QRCode présenté ici et suivez les instructions sur votre téléphone.

Si vous ne pouvez pas scanner, tapez l'adresse suivante dans votre navigateur : **https://www.cgt.fr/syndicalisation/syndiquez-vous**