



LIAISON

№122 BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS
1^{ER} TRIMESTRE 2026



DOSSIER :

Les services express régionaux métropolitains

ALERTE

**NE LAISSONS PAS
DÉSHUMANISER
LES COURS D'EAU**

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) a annoncé sa décision d'automatiser les trois écluses manuelles de la rivière Seille et de fermer le site de La Truchère (71) où exercent 5 agents et 2 saisonniers en haute saison.

URGENCE

**RÉSEAU ROUTIER
NATIONAL**
LES REVENDICATIONS
CGT



RÉSEAU ROUTIER NATIONAL LES REVENDICATIONS CGT

3

SOMMAIRE



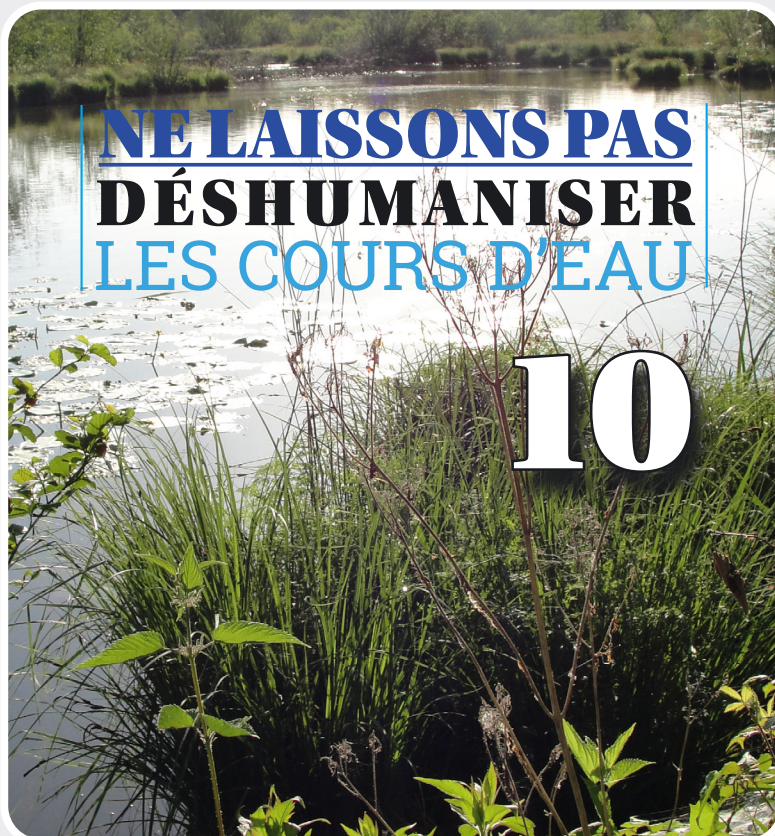
LES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

5



NE LAISSONS PAS DÉSHUMANISER LES COURS D'EAU

10



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 122
1^{er} 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, Envato DR,
©Nxenara-Wikimedia commons
Impression :
Rivet Presse Édition- Limoges



RÉSEAU ROUTIER NATIONAL LES REVENDICATIONS CGT

Les chiffres tombent : + 64 % d'accidents et + 275 % d'accidents corporels subis par les agents des DIR intervenants sur la route. Ces données révèlent un défaut de pilotage national et l'absence de coordination entre les DIR.

Dans les directions interdépartementales des routes (DIR), les conditions de vie et de santé au travail des agents se dégradent du fait des baisses incessantes d'effectifs. Elles entraînent une augmentation des charges de travail, des changements d'organisation de travail, la non-possibilité de poser des congés. Le manque de reconnaissance et la perte de sens génèrent du stress, des tensions entre collègues, des troubles psychosociaux. Il ne se passe pas une semaine sans recenser un accident. Le plan pluriannuel de prévention renforcé (PPMR) engagé sur 2023-2027, et devant marquer un tournant, ne fonctionne pas.

C'EST POURQUOI, LE SYNDICAT NATIONAL DES PERSONNELS TECHNIQUES DES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES (SNPTRI-CGT) EXIGE :

- La création d'un Comité social administratif (CSA) de réseau national spécifique dédié aux enjeux communs des DIR ;
- Des moyens humains et matériels renforcés ;
- Une analyse systématique des accidents par des équipes spécialisées, pour identifier les causes racines (matériels défectueux, protocoles inadaptés, sous-effectifs, etc.) ;
- L'abandon des mesures cosmétiques, qui masquent les vrais problèmes. La sécurité n'est pas négociable, elle nécessite des investissements concrets, pas des annonces creuses !

La CGT rappelle que plusieurs décès en 2025 ont déclenché une mobilisation historique, aboutissant à des engagements du ministre suite à une réunion convoquée en urgence le 22 juillet 2025.

Le 29 juillet, le ministre des Transports (Philippe Tabarot) a adressé un courrier au ministre de la Fonction publique pour l'interpeller sur la nécessité de reconnaître à travers une mesure législative, la dangerosité, la pénibilité et les risques auxquels sont exposés les agents des DIR, par une bonification du service actif. Il demande également qu'un dépôt de plainte soit effectué par le service en cas d'agression d'un agent.

DEPUIS, OÙ EN EST-ON ?

À ce jour, aucun texte, aucune mesure concrète. Le ministère semble vouloir instrumentaliser la sécurité pour réduire les interventions et donc les effectifs. Nous refusons d'être les variables d'ajustement d'une politique de restriction budgétaire. La sécurité des agents n'est pas négociable et nous utiliserons tous les moyens pour l'imposer.

UN PROJET "FOURRE-TOUT" QUI MENACE LE SERVICE PUBLIC

Face à l'urgence du dérèglement climatique et aux besoins croissants de transports collectifs décarbonés, le gouvernement multiplie les annonces mais peine à engager les moyens structurels nécessaires, préférant « bricoler » l'existant par des artifices inefficaces.

La loi du 27 décembre 2023 définit les services express régionaux métropolitains (SERM) comme une offre multimodale de transports publics hors Île-de-France.

À ce jour, 27 projets sont comptabilisés, mais leurs orientations varient dangereusement selon les moyens des régions. L'État se désengage de ses missions d'aménageur du territoire au profit des collectivités locales, sans que les capacités financières de ces dernières ne soient réévaluées à la hauteur de leurs nouvelles compétences. Ces projets de SERM s'appuient parfois prioritairement sur le ferroviaire, mais ils intègrent également un large panel incluant les cars express, le covoiturage ou encore les réseaux

cyclables. Ce changement de cadre permet surtout de diluer l'ambition initiale de « RER métropolitain » dans un projet « fourre-tout » contraint par des politiques d'austérité budgétaire.

Malgré la conférence de financement Ambition France Transport de juillet 2025 et le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, le compte n'y est pas. Pour sortir de cette procrastination financière, l'UIT revendique l'adoption d'une loi pluriannuelle de financement garantissant des ressources pérennes comme le fléchage de la TICPE, de l'Écotaxe et la réorientation des financements de la Société des grands projets (SGP).

Le pilotage confié majoritairement à la SGP, établissement désormais chargé des SERM, menace directement le service public en mettant en concurrence SNCF Réseau et en favorisant les délégations de service public (DSP). Ces montages financiers, tout comme le recours dangereux aux partenariats publics-privés (PPP), font peser de lourds risques sociaux sur les salariés des transports, sacrifiant leurs conditions de travail sur l'autel de la rentabilité financière immédiate.

Pour l'UIT, l'urgence est à une gouvernance démocratique excluant de facto toute ingérence de la sphère privée, à une gestion par des opérateurs publics avec un haut niveau social, garantissant un service fiable et fréquent, seul à même d'offrir une alternative crédible à l'autosolisme.



LES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

La loi du 27 décembre 2023 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM) définit comme une offre « multimodale » les services de transports collectifs publics en dehors de la région d'Île-de-France.

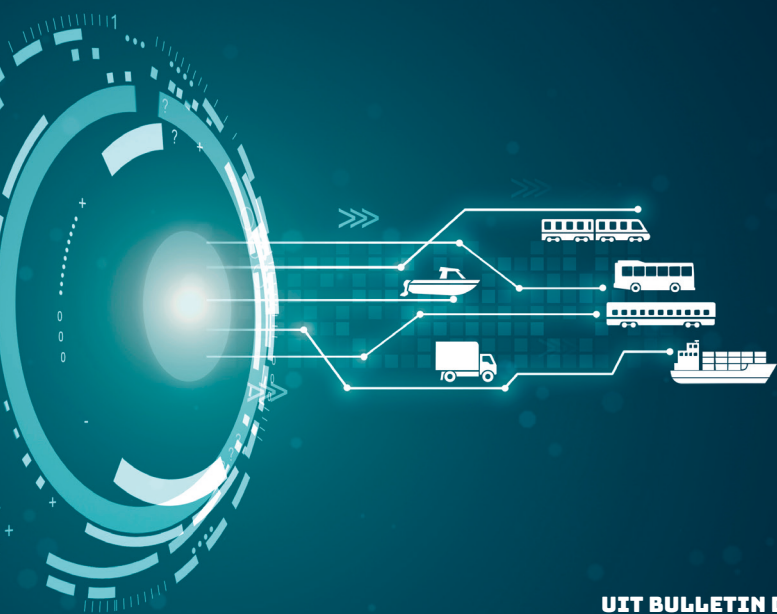
LA NOTION DE SERM

La notion de SERM a supplanté celle de RER métropolitain qui historiquement présidait à l'avenir des dessertes ferroviaires autour des grandes métropoles. À travers ce changement de nom, c'est l'occasion pour le gouvernement d'ouvrir la palette à d'autres modes de transports, le RER se limitant à ce jour à une offre exclusivement ferroviaire.

Cette loi précise qu'un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...) ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

Sous le prisme de ce projet et de son côté « fourre-tout », nous comprenons rapidement les limites des ambitions initialement affichées au regard des difficultés du financement des réseaux et des infrastructures de transports, contraints par des politiques publiques d'austérité budgétaires.

Pour la CGT, le développement des SERM doit prendre en compte le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui se doit d'être un véritable schéma directeur stratégique, prescriptif et intégrateur pour les régions et les territoires. Ce document, adopté par délibération du conseil régional et approuvé par arrêté préfectoral, doit intégrer à la fois les enjeux de transport de voyageurs et de marchandises en s'appuyant sur de véritables pôles multimodaux (train, bus, tramway, métro, transport fluvial et maritime).



D'ERREMENTS EN ERREMENTS

Hormis la région Île-de-France, dotée d'un maillage ferroviaire dense et bien équipée de lignes RER et Transilien (bien qu'encore perfectible), il n'y a aucun équivalent, à une échelle plus réduite, autour des autres métropoles françaises. Tout au plus, il existe des lignes de TER renforcées, mais on est bien loin de ce qui existe en région parisienne en termes de cadencement et de capacité de transport.

Cela s'explique par le manque criant d'investissements pour le domaine ferroviaire pendant plusieurs décennies. Pourtant, il existe bien çà et là des projets pertinents pour augmenter la part du ferroviaire dans les déplacements du quotidien. Maintes fois repoussées, leurs réalisations restent pour la CGT et son UIT toujours aussi urgentes et primordiales pour offrir au public une réelle alternative à la voiture, lutter contre l'autosolisme, améliorer la qualité des transports du quotidien notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines et le désenclavement des territoires périurbains et ruraux, en plus de pouvoir relancer le transport de marchandise ferroviaire grâce aux capacités supplémentaires du réseau.

Ne comptant plus les renoncements de projets ferroviaires permettant de contourner l'éternelle question des investissements de ce genre d'infrastructures, la procrastination financière se paye cash un jour ou l'autre : les économies d'hier font les grandes dépenses de demain.

Des projets de développement ferroviaire, il en existe bon nombre mais lorsqu'il s'agit d'aborder le volet financier, les intentions reçoivent moins d'enthousiasme. En attendant, pendant que le dérèglement climatique s'accélère, les pouvoirs publics préfèrent « bricoler » l'existant, donner l'impression que ça peut encore durer grâce à des artifices aussi inefficaces qu'illusoire, et cela sans véritable prise de conscience.

D'autres projets permettraient un net report modal de la voiture, en particulier l'autosolisme, vers des modes de transports collectifs et de masse, plus vertueux, en particulier ferré, ainsi que du transport de marchandises de la route vers le rail et le fluvial.

QUEL COÛT POUR LES SERM ET QUEL FINANCEMENT ?

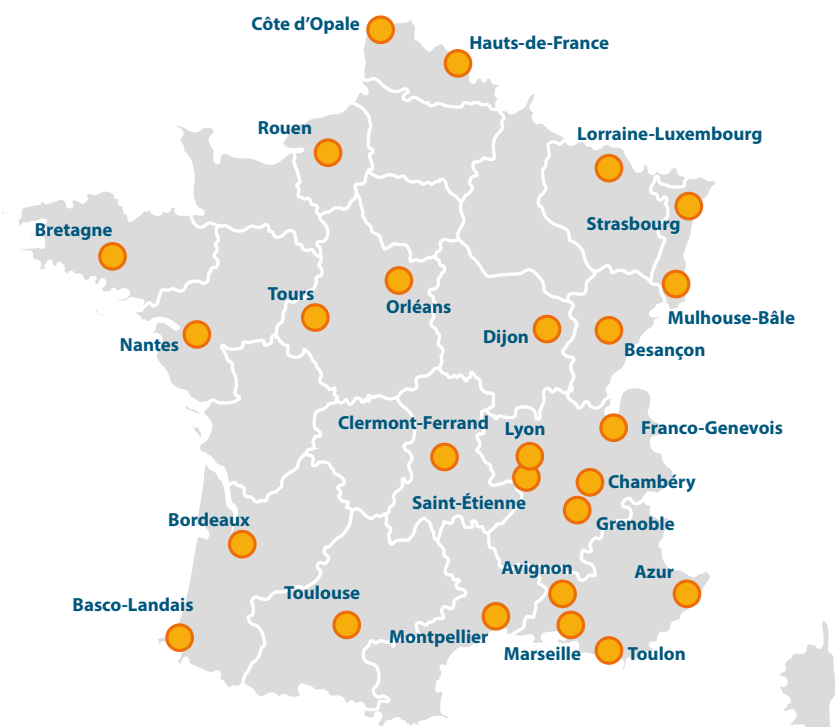
Le sujet du financement de ces SERM est central dans un contexte de finances publiques contraintes. Pour autant, il est probablement le moins abouti des maillons qui forment la chaîne de réalisation des SERM.

La facture globale est rendue floue par le nombre de projets à financer.

La Conférence de financement des mobilités (Ambition France Transport), qui a eu lieu en juillet 2025, a émis des pistes de financement chiffrées dans un cahier d'acteur : des ressources fiscales spécifiques affectées au fonctionnement des SERM, tel que le versement mobilité régional instauré dans la loi de finances 2025.

Des solutions immédiates peuvent être mises en œuvre comme l'affectation de la nouvelle fiscalité sur le transport aérien (800 millions d'euros) et, à partir de 2031, des concessions autoroutières (potentiel jusqu'à 3 milliards d'euros) afin de redynamiser les réseaux existants, financer de nouvelles infrastructures et garantir ainsi leur exploitation par des opérateurs publics avec un haut niveau social.

Mais ce rapport met également en exergue les délégations de service public (DSP), en particulier ferroviaires, ce qui va complètement à l'encontre des besoins du service public ferroviaire et de l'aménagement du territoire dont l'État doit garder son rôle de stratège, même si nous en avons constaté le manquement depuis des décennies payé au prix fort aujourd'hui.



SUR LE FINANCEMENT

L'IUT REVE

Sur le financement, l'UIT revendique, entre autres, le fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), l'application partout du versement mobilité additionnel, la réorientation des financements de la SGP, la mise en place et le fléchage de l'écotaxe...

ENT

NDIQUE



LE DANGER DES PARTENARIATS PUBLICS PRIVÉS (PPP)

De même, le recours aux PPP constituerait une dérive majeure, dont nous avons pu vérifier le fiasco et les gabegies financières. Bien que présentés comme une solution de financement facilitée, ces montages font en réalité la part belle aux investisseurs privés au détriment de l'intérêt général.

La Cour des comptes a d'ailleurs alerté à plusieurs reprises sur les dangers de ces contrats, soulignant qu'ils génèrent une dette cachée et s'avèrent, à terme, beaucoup plus coûteux pour les contribuables et les usagers qu'une maîtrise d'ouvrage publique classique. L'histoire récente montre que cette rigidité contractuelle peut mener à des situations dramatiques, comme les « fermetures de lycées » observées par le passé lorsque les loyers devenaient insupportables pour les collectivités.

Le secteur des transports n'est pas épargné par ces dérives : l'échec de la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras, dont la faillite du concessionnaire privé a obligé les États Français et Espagnols à renflouer l'infrastructure, illustre parfaitement le naufrage de ce modèle.

L'exemple le plus édifiant reste celui du secteur de la santé. Le désastre du Centre hospitalier sud francilien a prouvé qu'en confiant le financement et la gestion à des grands groupes privés, la puissance publique se retrouve ligotée par des loyers exorbitants qui asphyxient le budget de fonctionnement et les soins, obligeant l'État à verser des centaines de millions d'euros d'indemnités pour résilier le contrat et reprendre la main sur l'infrastructure.

Appliquer ce modèle aux SERM reviendrait à privilégier la rentabilité financière immédiate au détriment de la pérennité du service public de transport.

LES CONTRATS DE PLANS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Les CPER ont commencé à être mobilisés pour les SERM : 1,6 milliard d'euros, part État et part collectivités cumulées, sur la période 2024-2028, principalement consacrés aux études et pour des opérations limitées. On peut estimer que le besoin sur les contrats de plan 2029-2033, 2034-2038 et 2039-2043 sera de 1 G€ par an.

Au-delà des CPER, des structures de portage dédiées, inspirées de la Société du Grand Paris (SGP), sont mises en avant pour la mise en œuvre des investissements, dès que les projets revêtiront une certaine ampleur. Depuis le 27 décembre 2023, la SGP est devenue la Société

des grands projets, un établissement public à caractère industriel et commercial (ÉPIC) chargé de mener la réalisation des SERM en plus du projet du Grand Paris Express.

Ces propositions sont loin des revendications portées par la CGT et son UIT avec une société telle que la Société des grands projets mettant notamment en concurrence SNCF Réseau sur la maîtrise d'œuvre. De plus, cette concurrence est d'autant plus déloyale que SNCF Réseau est tenu de respecter « la règle d'or » (règle d'ordre financier) quant à ses engagements financiers et cela même sur des projets structurants, les conditions financières n'étant pas clairement définies.



Pas de demi-mesure face au réchauffement climatique !

Depuis l'évocation du terme de « RER métropolitain » les discussions et les débats vont bon train sur le devenir de ces nouveaux objets de mobilité.

L'État est propriétaire du réseau ferroviaire national (RFN). À ce titre-là, c'est à lui que reviennent les charges d'entretien et d'investissement pour maintenir et développer les infrastructures afin qu'elles répondent aux exigences de sécurité et aux attentes des usagers et des chargeurs. Mais on peut tous le constater depuis plusieurs années : l'État se désengage de plus en plus de ses missions « d'aménageur » du territoire. Que ce soit pour le rail ou pour les routes, la tendance est à « refiler la patate chaude » aux collectivités territoriales qui ne voient pas leurs dotations progresser à la mesure des transferts opérés. Le vieillissement des réseaux s'accélère, entravant les circulations au quotidien, obérant toutes possibilités de développement. Pour sauver la face, l'État a donc élargi les projets de SERM à toutes les formes de mobilités. Cela lui permet de diluer ses responsabilités dans ce dossier en faisant supporter une bonne partie des financements aux collectivités territoriales. Ces dernières voient d'années en années croître leur patrimoine, leurs responsabilités sans que leurs capacités financières ne soient indexées à leurs champs de compétences.

Au mois d'avril 2024, le ministère chargé des Transports donnait des indications sur la temporalité et le déploiement des SERM. À court terme, le déploiement des services express routiers, comme les cars express et le covoiturage, à moyen terme, le renforcement de l'offre ferroviaire existante et, à long terme, la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires. Les projets de SERM, initialement majoritairement ferroviaires, semblent dessiner un large panel de solutions sur-mesure dans les territoires, correspondant aux habitudes des usagers et répondant à leurs attentes. Si le car express peut constituer une réponse complémentaire au train dans les zones peu dotées en infrastructures ferroviaires, pour les déplacements entre centres et périphéries des agglomérations, il ne peut en aucun cas être la solution définitive dans le cadre des SERM, notamment du fait de la congestion des hypercentres. Mais là où le désengagement de l'État est le plus flagrant, c'est quand des infrastructures ferroviaires sous-utilisées ou délaissées seraient transformées en couloirs de bus plutôt que d'être modernisées et offrir une desserte par train attractive, comme le projet de car à hydrogène entre Trévoux et Lyon Part-Dieu sur l'emprise

STAGE UIT

Du 7 au 11 décembre 2026

La politique des transports est au cœur du concept du développement durable. Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins, et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques liés à la préservation des ressources fossiles et la réduction des gaz à effet de serre.

Le Grenelle de l'environnement avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles qui étaient un début de réponses aux problématiques évoquées. Les décisions prises depuis sont très en-deçà des préconisations et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport. La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports.

► À QUI S'ADRESSE CE STAGE ?

Ce stage s'adresse à des dirigeant-es :

- En charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional, CESER) ;
- Membres des directions fédérales constitutives de l'Union interfédérale des transports ;
- Dirigeant-es confédéraux travaillant sur ces questions.

► CONTENU DU STAGE

- Objectifs et enjeux du transport de marchandises, de voyageurs et de la logistique ;
- État des lieux dans le secteur du transport (salarier) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT) ;
- Politiques publiques de transports et leurs financements ;
- Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions ;
- Externalisation des enjeux à la population ;
- Concepts revendicatifs transport de la CGT et leurs appropriations.

► POURQUOI FAIRE CE STAGE ?

Acquérir les connaissances nécessaires à la conduite de mon mandat en associant les transports à la construction de la démarche revendicative CGT.

de la voie ferroviaire délaissée. On ne s'y prendrait pas mieux pour ne pas parvenir à l'objectif initial qui est de nettement diminuer les déplacements individuels par automobile.

Pour la CGT et son UIT, l'objectif initial doit être de concentrer les efforts là où il est nécessaire de désaturer les réseaux routiers par la mise en œuvre de dessertes ferroviaires pour obtenir un report massif de la voiture et de l'autosolisme vers les transports collectifs. Pour cela, il faut que l'offre ferroviaire réponde à trois principaux critères que sont la fréquence, la capacité et la fiabilité.

Sur le premier aspect, les dessertes en pointe doivent compter a minima un train toutes les vingt minutes, voire tous les quarts d'heure. En deuxième lieu, les trains doivent être capacitaires, c'est-à-dire offrir un nombre de places assises suffisant. Enfin, la fiabilité doit être au rendez-vous, ce qui suppose une maintenance optimale des infrastructures et du matériel roulant.

Pour la CGT et son UIT, cela doit aussi passer par une augmentation de la capacité des lignes car le développement des trains périurbains ne doit pas se faire aux dépens des autres trafics (TER, TGV, fret, etc.).

Pour cela, il faut doubler certaines lignes, électrifier celles qui ne le sont pas encore et équiper en ETCS* les tronçons les plus chargés pour gagner en fluidité.

Ce sont des investissements lourds mais les seuls à même d'être capables d'inverser la courbe de l'utilisation des infrastructures routières, et par là même, notamment sur le transport de marchandises, l'accidentologie et les nuisances inhérentes à ce mode de transport.

L'État ne doit pas se défaire de ses responsabilités sur ce projet. Le montant des externalités liées à la multiplication des transports routiers devrait être le déclic qui en haut lieu conduirait à choisir et à financer les infrastructures les plus adaptées à l'enjeu de l'urgence climatique.

*ETCS : Système européen de signalisation ferroviaire

NE LAISSONS PAS DÉSHUMANISER LES COURS D'EAU

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) a annoncé sa décision d'automatiser les trois écluses manuelles de la rivière Seille et de fermer le site de La Truchère (71) où exercent 5 agents et 2 saisonniers en haute saison.



Cette fermeture de site s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale qui vise la suppression de 155 implantations de VNF et qui sacrifie le petit gabarit touristique malgré ses atouts en termes d'attractivité et de retombées économiques pour de nombreux acteurs professionnels.

À ce jour, la direction de VNF reste sourde aux multiples alertes des acteurs locaux et des personnels en place. Face aux multiples enjeux pour ce site, qui jouit d'une renommée à l'échelle locale et au-delà, une pétition a été lancée le 25 février sur change.org : <https://c.org/FXJLHgwWC8>

Pour faire grandir la mobilisation, la CGT a appelé à un rassemblement à l'occasion de la venue sur site de deux directeurs territoriaux de VNF. Chaque année, 2 500 bateaux parcourent la rivière Seille (affluent de la Saône) pour découvrir et faire découvrir ce site naturel et préservé long de 39 kilomètres navigables. La navigation sur cette rivière implique le franchissement de trois écluses manuelles qui participent en elles-mêmes de l'originalité et du charme de cette destination.

L'AUTOMATISATION ENTRAÎNERAIT DES CONSÉQUENCES NÉFASTES À PLUSIEURS ÉGARDS :

- Disparition d'un élément d'attractivité pour les touristes, curieux de découvrir le mode de fonctionnement de ces écluses manuelles typiques et traditionnelles ;
- Baisse de fréquentation avec perte de clientèle pour les acteurs professionnels ;
- Pannes des automates et délai d'intervention qui s'observent sur tous les secteurs où VNF a automatisé ;
- Perturbation de la fluidité du trafic actuellement assurée par un écluseur qui peut grouper des bateaux ;
- Baisse du niveau de sécurité pour les usagers qui devront s'auto-écluser en l'absence de tout agent sur site ;
- Déshumanisation de l'expérience que constitue la traversée de la Seille ;
- Gaspillage d'énergie avec un système commandé par fibre optique auquel s'ajoutent les kilomètres parcourus en véhicule de service pour dépanner les ouvrages ;
- Coût des investissements en automatisation alors que l'entretien de la voie d'eau pâtit du manque de moyens ;



PHOTO : Julien Bertrand

- Destruction de 5 emplois titulaires et 2 à 3 emplois saisonniers, avec mobilité contrainte des personnels concernés ;
- Impact négatif sur un site environnemental protégé Natura 2000.

Le projet d'automatiser la Seille a donc tout d'une aberration qui nuit à l'attractivité touristique et à l'économie d'un territoire dans son ensemble.

L'enjeu est également patrimonial, car les paysages qui bordent les voies d'eau ainsi que les métiers de la voie d'eau font partie d'un patrimoine que VNF se doit de préserver en tant qu'établissement public.



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

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes

Les camarades indiqués en rouge composent le Secrétariat de l'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>