



Résumé des questions économiques et sociales: semaine n° 206 du 23 décembre 2024

NESTLÉ À ITANCOURT (AISNE) : LES SALARIÉ-ES DE NESTLÉ MOBILISÉS POUR SAUVER LES EMPLOIS, « S'IL FAUT ALLER À LA BASTON, ON IRA À LA BASTON » !

Environ 200 personnes, élus, syndicats et personnel de l'entreprise CPF d'Itancourt se sont mobilisés jeudi 12 décembre 2024 contre la fermeture de l'usine.

Ils sont une quarantaine à braver le froid, jeudi 12 décembre 2024 à 5 heures du matin, à la prise de poste, aux portes du site de production CPF (Nestlé et General Mills) d'Itancourt menacé de fermeture.

Les gens n'auraient pas compris qu'on ne soit pas présents ce matin !

Gérard Pierre, secrétaire du CSE et délégué syndical CGT, met en avant l'importance de cette mobilisation : « *La grève est nationale, mais ici, on a un soutien de Saint-Quentin et d'ailleurs. Les gens n'auraient pas compris qu'on ne soit pas présents ce matin.* » Les feux improvisés, alimentés par des palettes, réchauffent les grévistes. « *On espère rester jusqu'à 21 heures* », ajoute-t-il.

Jeudi 12 décembre 2024, à l'appel de la CGT, plusieurs mouvements sociaux se déroulent à travers la France pour « *défendre l'emploi et l'industrie* » face aux vagues de plans sociaux qui touchent de nombreuses entreprises. À Itancourt, les salariés de Cereal Partners France (Nestlé) se sont mobilisés avec force.

Pourtant, l'ambiance reste lourde, marquée par le pessimisme. Un salarié, fataliste, confie : « *On sait qu'ils veulent fermer* » !

Cette mobilisation est pour eux un moyen de faire entendre leur voix, mais surtout un symbole de résistance face à des décisions qui, selon eux, ne tiennent pas compte de l'impact humain. « *Ce n'est pas les bénéfices qui manquent* », lâche un gréviste. « *On n'est pas un petit groupe* ».

TARN : DES VICTIMES CONDAMNÉES : DES EXPLOITEURS BIEN TRANQUILLES ET À L'ABRI !

L'UD CGT du Tarn, dénonce avec véhémence la décision inique du Tribunal d'Albi. Ce sont des victimes qui ont été déclarées coupables !

En effet les 6 jeunes que nous accompagnons depuis le contrôle du CODAF et que nous avons pris totalement en charge, ont été victimes de traite d'Être humain dans l'ex restaurant saveurs gourmandes, aujourd'hui l'Atlantique.

Ces jeunes ont vécu l'enfer... Encore aujourd'hui, ils nous parlent de ce qu'ils ont subi. Pour eux ça n'était pas normal.

Depuis plus de 8 mois nous accompagnons ces jeunes travailleurs qui n'ont cessé de donner des gages de leur volonté de s'intégrer dans notre département. Dès qu'ils l'ont pu (obtention du récépissé de titre de séjour), ils ont cherché et trouvé, avec l'aide de la CGT, un contrat de travail, certains sont même en formation professionnelle. Ils sont tous salariés dans des métiers dits en tension.

Cette condamnation s'apparente pour nous à une attaque qui vise la partie la plus vulnérable du monde du travail, que constituent les travailleuses et travailleurs migrants, victimes de la surexploitation capitaliste et de ce durcissement toujours croissant des politiques migratoires, à l'échelle nationale comme à l'échelle européenne.

Nous souhaitons dénoncer par ailleurs l'inaction de l'état qui à aucun moment n'a assuré la protection de ces jeunes victimes, alors qu'il la leur devait !

Ce sont les militants de la CGT du Tarn qui ont fait preuve de solidarité à l'égard de ces jeunes travailleurs migrants... À travers eux, ce sont l'ensemble des travailleurs qui sont criminalisés. L'UD CGT du TARN, poursuivra jusqu'à ce que justice leur soit rendue, sa mobilisation, afin de garantir à ces salariés exilés le respect de leurs droits fondamentaux.

Dès ce soir les jeunes vont interjeter appel.

VALTI A MONTBARD EN BOURGOGNE : 130 EMPLOIS MENACÉS, "ON VA VERS LA LIQUIDATION" !

L'annonce est tombée. Les délégués syndicaux de Valti, une usine de métallurgie située à Montbard (Côte-d'Or), ont appris, lors d'un conseil social et économique extraordinaire, que l'entreprise ne sera pas reprise. 130 emplois sont menacés.

L'annonce est tombée ce mercredi 11 décembre, peu après 14 heures, lors d'un conseil économique et social (CSE) exceptionnel : les représentants syndicaux de Valti nous ont confirmé que cette entreprise de métallurgie, située à Montbard (Côte-d'Or), n'a pas réussi à trouver de repreneur avant la date butoir, fixée au 10 décembre.

Les syndicats connaissent la suite : "on sait qu'on va vers la liquidation judiciaire." Mais pour que le tribunal de commerce puisse prendre cette décision, il faut que Valti soit en cessation de paiement. Les clients se sont empressés de passer leurs dernières commandes. "On s'attend à être dans cette situation à partir de la deuxième quinzaine de janvier", explique Franck Chesseron, délégué CGT de l'usine.

Les 130 emplois de l'entreprise sont directement menacés. Mais aussi les emplois indirects. "Nos deux femmes de ménage ont été virées par leurs employeurs," ajoute ce représentant syndical. Pour l'avenir, Franck Chesseron voit quelques perspectives auprès de Framatome, qui a ouvert une usine à Montbard. "Mais de là à remplacer les 130 personnes, j'ai un doute."

Le contexte !

Valti est l'une des usines historiques du bassin métallurgique de Montbard. Présente depuis 1965 sur le territoire, elle fabrique des tubes pour plusieurs marchés : celui de l'automobile, de la distribution et de la mécanique. Son savoir-faire est reconnu dans le monde entier. Mais, depuis plusieurs années, l'entreprise est en difficulté.

La forte concurrence venant d'Asie et d'Amérique du Sud, ainsi que la baisse des commandes dans le secteur de l'automobile, ont entraîné une chute de son chiffre d'affaires. Pour répondre à ces manques, l'usine métallurgique est d'abord rachetée par un groupe allemand en 2022. De grandes promesses sont alors faites, telles qu'un retour à l'équilibre et des embauches.

Pas une première sur le territoire !

Ces suppressions d'emplois ne sont pas une première ces derniers mois sur le territoire bourguignon. En 2024, la CGT a estimé que 175 emplois avaient été supprimés. Le 3 octobre dernier, par exemple, l'entreprise Bayard, située à Quetigny, a été placée en liquidation judiciaire. Les 130 salariés travaillant en Côte-d'Or ont donc été licenciés.

En France, en 2024, le syndicat dénombre 300.000 emplois supprimés ou menacés. Il propose donc six revendications pour résoudre "cette casse industrielle". Il préconise notamment un plan national de maintien et de relocalisation des outils et emplois industriels, la conditionnalité des aides publiques et un plan d'urgence pour l'investissement productif.

FORVIA À MÉRÜ (OISE) : LES NÉGOCIATIONS AVEC LES SYNDICATS DÉBUTERONT EN JANVIER!

Sur le site de centre de recherche de Méru, Forvia compte supprimer 110 postes sur 571. Les négociations doivent débuter début janvier.

À Méru (Oise), 110 postes sont menacés chez *Forvia*. Sur 571. Le fabricant de pièces automobiles a annoncé un *plan social économique (PSE)* le 20 novembre dernier aux représentants syndicaux, lors d'un comité social et économique. Au centre de recherche méruvéen, **20% du personnel devrait sauter**. «Ils ne veulent pas prononcer le mot, mais c'est une **délocalisation**, pas un PSE».

La plupart des postes supprimés à Méru devraient se retrouver à l'étranger. Certains à **Valence, en Espagne**, comme le centre d'industrialisation des produits et des procédés, **d'autres en Inde**, comme le "*costing service*", ou **d'autres en Allemagne**.

Une perte de compétences !

Du côté des syndicats, les inquiétudes sont nombreuses. D'abord, sur le fonctionnement. Tous ces postes fonctionnent ensemble. Les éparpiller à travers le monde serait contre-productif selon eux. Ensuite, la perte de compétence. «En sécurité produit, par exemple, on supprime les postes de trois personnes très compétentes à Méru, *s'inquiète Claire Ménard*. Leurs compétences seraient perdues. Et c'est le cas dans beaucoup d'autres domaines. Il y a des compétences ici qui sont reconnues de partout. On est très inquiets.»

Ces prochains jours, syndicats et salariés doivent se réunir pour établir la marche à suivre lors des prochaines négociations avec la direction. «On va voir ce qu'on peut faire pour limiter la casse, *indique la représentante syndicale*. On pense aussi à ceux qui vont rester, et qui auront une charge de travail pas simple à suivre.»

Les négociations débuteront le 9 janvier. D'abord sur le nombre et l'intitulé des postes touchés, puis sur les conditions de départ. Ce qui est sûr, c'est qu'il y en aura, des départs.

LA POSTE : UN PLAN MASSIF DE SUPPRESSIONS DES INTÉRIMAIRES À LA VEILLE DE NOËL

"Plus de 20.000 contrats d'intérimaires seraient brutalement supprimés à La Poste dès ce mois de décembre, déclarent les syndicats. Si la direction de l'opérateur met en avant des basculements de contrats vers des CDD, pour la CGT qui dénonce une communication opaque et contradictoire, le compte n'y est pas et nombre de salariés risquent de se retrouver sur le carreau à la veille des fêtes de fin d'année".

Les alertes sont remontées du terrain vers les syndicats, de toutes parts en France, il y a environ dix jours. *Des intérimaires en contrat à La Poste ou au sein de ses filiales, parfois depuis plusieurs années, se sont vus signifier, à quelques jours des fêtes, la rupture brutale de leur mission.*

Selon Laetitia Gomez, secrétaire générale de la CGT intérim, **près de 20.000 d'entre eux**, au sein de la distribution notamment, seraient concernés en France par ce plan massif sur lequel aucune information en amont n'aurait été fournie aux salarié-es et aux organisations syndicales.

Les arguments de la direction, qui a reçu les syndicats dans la matinée vendredi, après la publication d'un tract très offensif de la CGT hier soir, sans nier la réalité de ce plan, mettent en avant la volonté de basculer une partie de ces contrats vers des CDD, *avec pour objectif de ramener, sur l'ensemble des contrats précaires, la part des intérimaires à 60 % pour 40 % de CDD (la proportion étant actuellement de 80 % d'intérimaires contre 20 % de CDD).*

Une communication opaque et contradictoire !

Pour la CGT, qui dénonce une communication opaque et des versions contradictoires d'un interlocuteur départemental à l'autre, le compte n'y est pas. « Au niveau local, certaines directions expliquent aux agents qu'ils ne sont plus en capacité de payer les intérimaires, tandis que dans d'autres sites, elles invoquent le fait de rectifier le tir après une surestimation des besoins pour écouler les colis en période de Noël », pointe Catherine Stolarz pilote des activités Poste à la fédération CGT FAPT.

Pour la syndicaliste, ces contradictions révèlent une « une volonté politique de la Poste de supprimer ces emplois » *et les CDD mis en avant sont loin de combler les suppressions de contrats intérimaires.* « Vingt mille intérimaires, c'est un chiffre colossal ! ils sont jetés comme des kleenex ! Combien d'entre eux seront repris en CDD ou dans un autre type de contrat ? Combien seront renvoyés chez eux alors même que certains multiplient, en toute illégalité pour La Poste, les missions depuis dix ans ? » interroge Catherine Stolarz, qui pointe aussi les conséquences sur les salarié-es restants, notamment les postiers, qui devront faire face sans ces renforts à une surcharge de travail, en pleine période de Noël, alors que même dans certains sites la part des intérimaires représente parfois près de 60 % des effectifs.

Le fond du problème, reste bien « le modèle économique de l'emploi mis en place depuis plusieurs années par La Poste », qui repose sur un recours massif aux contrats précaires et discontinus. *Ils représenteraient au sein de l'opérateur et de ses filiales, pas moins de 50 % des effectifs.*

La Poste compte-t-elle à travers ces suppressions de contrats d'intérimaires revenir sur cette politique ou simplement exploiter jusqu'au bout cette variable d'ajustement ?

FORGEX (EX WALOR) (ARDENNES) :

Le Camarade Fabien, Délégué Syndical CGT Walor, devait être convoqué à un *entretien préalable à une sanction pouvant aller jusqu'au licenciement le 18 décembre.*

Grace à la puissance de l'action collective et à la solidarité organisée dans le Grand-Est, **le patron de Fabien annule l'entretien disciplinaire et met fin à la procédure de licenciement.**

C'est une victoire pour toute la CGT !

INSTITUT CAMILLE MIRET A LEYME (LOT) : LA LUTTE CONTINUE !

Après une manifestation le 3 décembre dernier puis la mise en place d'un piquet de grève mobile surprise la semaine dernière, la mobilisation continue au sein de l'Institut Camille Miret de Leyme. Porté par les trois syndicats de l'établissement, la CGT, la CFDT et la CFE-CGC, un nouveau préavis de grève illimitée a été déposé à compter du mercredi 18 décembre, jour de la réunion de clôture des Négociations Annuelles Obligatoires, *"ultime négociation pour une prime et de meilleurs salaires"* espèrent les représentants syndicaux. Ces derniers ne décolèrent pas et pointent du doigt *"le mépris, la suffisance et l'autoritarisme de la directrice et de son équipe"*.

GÉNÉRAL ÉLECTRIC À MONTOIR-DE-BRETAGNE (LOIRE-ATLANTIQUE): PALETTES ET BARRIÈRES BLOQUENT L'USINE !

Mardi 17 décembre, au petit matin, des salariés ont bloqué l'une des sorties d'atelier des nacelles d'éoliennes. Jusqu'à 10 h, une trentaine d'entre eux se sont rassemblés sur le parking de l'usine General Electric, à Montoir-de-Bretagne.

Quelle issue pour le bras de fer à l'usine General Electric de Montoir-de-Bretagne ? Depuis vendredi, l'usine est bloquée par des salariés, à cran face à des discussions entre direction et syndicats dans l'impasse. Le conflit vire à l'escalade. Lundi 16 décembre, vers 17 h 30, un des plots en béton déposés par des salariés a été retiré par une entreprise sous-traitante, envoyée par la direction. Après discussion avec des salariés, la direction a renoncé à procéder au retrait des autres plots.

La réponse ne s'est pas fait attendre. Mardi 17 décembre, dès 5 h 30 du matin, près de 80 salariés ont de nouveau bloqué cette sortie de l'atelier de production des nacelles d'éolienne. Jusqu'à 7 h, ils ont dispersé des palettes, des poubelles, des barrières en métal.

Une trentaine de salariés se sont ensuite rassemblés devant le tourniquet à l'entrée du site pour manifester leur colère vis-à-vis de la direction. À 10 h, tous ont repris leur poste. Mais sans livraison, depuis plusieurs jours, « les salariés commencent à manquer de pièces pour produire », explique un délégué syndical.

Plan social annoncé en septembre !

Au sein de l'usine, la situation se tend inexorablement : depuis septembre et l'annonce d'un plan social qui prévoit **140 suppressions d'emplois sur 420**, les discussions entre syndicats et direction piétinent.

CAFÉS LEGAL AU HAVRE (SEINE-MARITIME) : 110 SALARIÉS LICENCIÉS !

Le Tribunal de commerce de Paris a prononcé ce mardi la liquidation judiciaire des Cafés Legal au Havre. **L'arrêt de la production prend effet immédiatement, tout comme le licenciement des 110 salariés de l'entreprise installée depuis 170 ans dans la cité Océane.**

C'est la fin d'une entreprise vieille de 170 ans au Havre. Le Tribunal de commerce de Paris a prononcé, le 17 décembre 2024, la liquidation judiciaire de l'entreprise Cafés Legal, indique le producteur havrais de café dans un communiqué. Cette procédure entraîne **l'arrêt immédiat de la production et le licenciement automatique de la centaine de salariés de l'usine.** Après avoir été **rachetée puis revendue par l'homme d'affaires Michel Ohayon** en 2022, l'entreprise avait été placée le 8 octobre dernier en redressement judiciaire, en vue d'un nouveau rachat.

"Malgré une forte activité de l'entreprise ces derniers mois, dans une période difficile marquée par une hausse historique des cours du café, aucune solution de reprise n'a pu aboutir. Le tribunal a jugé que la seule offre de reprise déposée ne présentait pas de garanties suffisantes pour assurer la pérennité de cette entreprise".

170 ans d'histoire qui disparaissent !

Début décembre 2024, la Région Normandie s'est portée garante de la caution d'un million d'euros demandée par le tribunal de commerce de Paris afin que l'usine historique du Havre poursuive son activité.

Cette liquidation judiciaire marque la fin d'une aventure entrepreneuriale française de 170 ans, faisant partie intégrante du patrimoine industriel de la France et de la ville du Havre.

AMIENS (SOMME) : "L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE N'EST BONNE POUR PERSONNE", LES SYNDICATS SNCF D'AMIENS PROTESTENT CONTRE LA PRIVATISATION DES LIGNES DE TER !

Depuis dimanche 15 décembre 2024, certaines lignes de TER au départ de la gare d'Amiens sont opérées par une nouvelle filiale privée de la SNCF. Une évolution qui se fait dans le cadre de l'ouverture du rail à la concurrence. Les cheminots de cette structure étaient en grève pour dénoncer une dégradation de leurs conditions de travail et des risques sécuritaires.

Mardi 17 décembre, seuls deux TER sur cinq circulaient au départ d'Amiens. Un mouvement de grève qui a commencé dimanche 15 décembre pour dénoncer la privatisation de "l'Étoile d'Amiens", un ensemble de lignes de TER ouvertes à la concurrence et désormais opérées par une filiale privée de la SNCF. Au détriment de la sécurité des voyageurs et des conditions de travail des cheminots de la SNCF.

En cause, les nouvelles fiches de poste où figurent des obligations supplémentaires, notamment pour les conducteurs de train qui devraient effectuer une manœuvre d'aiguillage. Si la grève s'est arrêtée en fin d'après-midi, les revendications perdurent, les négociations commencent et les syndicats n'excluent pas de **repandre le mouvement en début d'année 2025, si nécessaire.**

On n'est pas à l'abri d'un accident !

Pour entrer et sortir de leur voie en gare d'Amiens, les conducteurs devraient descendre du train et manœuvrer l'aiguille pour orienter leur rame vers la voie dans laquelle elle peut circuler. Pour l'heure, cette manœuvre est effectuée par les "remiseurs dégareurs", des agents spécialisés dans la manœuvre des rames aux moments où elles ne transportent pas de voyageurs.

*"On n'est pas à l'abri d'un accident, d'une faute de sécurité où ça va entraîner un déraillement de train, redoute Éric Espinouse, conducteur de trains affecté à la nouvelle filiale privée. On rajoute une charge mentale supplémentaire aux conducteurs, ce n'est pas possible. On a déjà la sécurité des voyageurs, de circulation avec l'autorisation de mise en mouvement. Rajouter la charge des aiguilles, **c'est créer un risque de sécurité supplémentaire.** À la vue des journées, des amplitudes de plus en plus longues, c'est impossible."*

Pour le conducteur de train, cette privatisation des lignes de TER s'est accompagnée d'un changement d'emploi du temps : il fait le même nombre d'heures, mais sur des plages horaires plus étendues. "Le quotidien est plus difficile à vivre, on passe plus de temps au travail, moins avec la famille", déplore-t-il. La nouvelle direction avait initialement d'autres demandes que les syndicats ont réussi à écarter, notamment faire faire le plein de gazole du train aux conducteurs. "Juste avec des gants et des lunettes, ensuite, on aurait dû continuer la journée de travail comme ça, en sentant le carburant".

Cette exigence a donc été abandonnée, Éric Espinouse espère qu'il en sera maintenant de même avec la manœuvre de l'aiguille. Il souligne que cette manœuvre est très physique et demande de sortir du train. Les employés qui l'assurent sont équipés et entraînés, pas les conducteurs.

Trois jours de grève !

Lui et ses collègues ont donc mené une grève jusqu'à la soirée du 17 décembre, avec le soutien de plusieurs syndicats du rail, dont la CGT. "Ce que l'on demande au groupe SNCF, c'est de garantir les droits des cheminots et de protéger ses salariés avec les mêmes garanties que ce que l'on connaît aujourd'hui, *expose Angéline Darras, secrétaire générale du secteur fédéral CGT des cheminots picards.* On refuse de voir nos conditions de travail se dégrader. L'ouverture à la concurrence est une décision politique, pour autant, il faut qu'elle soit utile aux usagers, mais pas au détriment des cheminots. On estime que l'ouverture à la concurrence n'est bonne pour personne."

La nouvelle filiale SNCF promet pourtant, grâce à cette privatisation, moins de retards et plus de trains. Si la fréquence de certaines lignes doit en effet être augmentée, pour les retards, Angéline Darras est sceptique. "On voudrait tous faire circuler les trains à l'heure et ne pas avoir de suppressions, mais c'est dû à un manque de moyens, de personnel, d'investissement dans les infrastructures", souligne la syndicaliste. Et d'après elle, la privatisation ne changera rien à ce manque de moyens : "l'ouverture à la concurrence implique forcément des restrictions de coûts. Ces coûts, c'est sur le dos des cheminots et de leurs conditions de travail."

La syndicaliste partage les craintes de son collègue conducteur. "On accumule des tâches qui n'étaient pas les nôtres au départ, car on a des métiers très spécifiques. Aujourd'hui ces conditions dégradées pour tout le monde mettent en péril la sécurité. On ne veut faire peur à personne, **mais on alerte, en disant que la sécurité des usagers et des agents doit être la priorité**", prévient Angéline Darras.

Quand la SNCF concurrence la SNCF !

Même pour un public averti, l'évolution est un peu compliquée à comprendre. Depuis décembre 2020, le transport de voyageurs sur le réseau de rail français est ouvert à la concurrence. Avant cela, ce fut le cas pour le fret et les liaisons internationales. Cette nouvelle évolution concerne les longues distances, les lignes grandes vitesse, mais aussi les liaisons moyenne distance comme les TER.

C'est la région Hauts-de-France qui finance et organise l'offre de TER, mais c'est la SNCF Voyageurs qui est chargée de l'exploitation de ces lignes. Les relations entre la région et la SNCF sont d'ailleurs tumultueuses depuis plusieurs années. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la région publie donc un appel d'offres pour l'exploitation des lignes de TER, découpées en petites entités, comme ici "*l'Étoile d'Amiens*", un ensemble de lignes TER desservant la Picardie.

Cet appel d'offres a été remporté par "*SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens*", une filiale de l'entreprise SNCF Voyageurs. Une sorte de petite PME indépendante au sein de l'immense groupe SNCF, qui regroupe cinq entreprises, dont la maison mère SNCF Voyageurs, ainsi que **Keolis et Geodis. Depuis 2020, la SNCF est une société anonyme à capital public qui regroupe ces différentes entités dans un mille-feuille un peu indigeste. !** La crainte des syndicats, c'est qu'en créant de petites filiales locales pour exploiter les réseaux de TER, la SNCF ne réussisse à détruire les accords collectifs en vigueur dans le groupe. C'est ce que semble suggérer l'ajout de nouvelles tâches aux fiches de poste des conducteurs de train d'Amiens. La situation des salariés devrait se préciser dans les mois à venir, avec l'avancée des négociations syndicales.

Pour Angéline Darras et ses collègues grévistes, cette restructuration est une nouvelle atteinte au service public qu'incarnait, il fut un temps, la SNCF. "C'est le cœur du débat : est-ce qu'on veut un service public pour tous ou est-ce qu'on veut de petites PME qui se multiplient sur tout le territoire, notamment sur les Hauts-de-France où on aura quatre entités distinctes ? Si le conseil régional a décidé d'ouvrir à la concurrence aussi vite, c'est pour casser le statut des cheminots", conclut la représentante de la CGT.

Le mouvement de grève s'est terminé dans la soirée du 17 décembre, alors que des négociations entre la direction et les syndicats doivent s'ouvrir. Si elles n'aboutissent pas, les syndicats sont prêts à relancer le mouvement en début d'année 2025.

POUR NOUS, ELLE EST VITALE : MANIFESTATION DES CHEMINOTS DE LA CGT EN SOUTIEN À LA LIGNE RODEZ-CAPDENAC-BRIVE !

Le syndicat des cheminots CGT a appelé à une mobilisation de "défense du service public ferroviaire" à Figeac. Il dénonce une dégradation du service public ferroviaire à venir en Aveyron et dans le Lot.

Les manifestants se sont rassemblés ce samedi 14 décembre en gare de Figeac pour affirmer leur soutien à la ligne Rodez-Capdenac-Brive et dénoncer l'annonce de suppressions de postes d'agents, avec le risque de toucher à la sécurité de la circulation des trains sur **ce tronçon marqué par la catastrophe de Flaujac en 1985**. Une collision entre deux trains qui avait provoqué **la mort de 35 personnes**.

"Nous avons un système ferroviaire de voie unique en bloc manuel qui oblige d'avoir du personnel formé dans les gares pour assurer la circulation des trains et assurer un haut niveau de sécurité de manière à ce que ce genre d'accidents ne se reproduisent pas", explique Gilles Tillet de la CGT cheminots Capdenac Aveyron.

Une ligne vitale pour le territoire !

Les associations d'usagers, elles, s'inquiètent de la dégradation du service sur cette ligne qui dessert les territoires ruraux. "On ferme une gare, on supprime des postes, ce sont après des trains qui sont "désheurés" en retard en cas d'incidents, de pannes", explique Jacques Montal, représentant des usagers de l'association de défense de la gare d'Assier-promotion du rail.

"La gare est fermée donc la prise en charge est très très tardive, *poursuit-il*. Ce sont des correspondances qui sont non assurées en gare de Brive pour les usagers. Cette ligne fait peut-être partie des petites lignes pour certains mais pour nous, elle est vitale pour l'aménagement du territoire et pour le déplacement des usagers".

Par ailleurs, les manifestants soulignent les contradictions entre les investissements de la Région dans le ferroviaire et les décisions prises par la SNCF. "On a une région qui investit, qui souhaite développer l'offre, *précise Gilles Tillet*. Malheureusement on a une direction qui a des injonctions contradictoires : devoir faire des profits, de la rentabilité avec de l'argent public, donc les dotations de la région notamment. On est coincé entre ces deux paradigmes qui font qu'aujourd'hui, ça bloque. Avec une Région qui est tournée vers le ferroviaire, nous devrions avoir une direction qui en profite pour faire les bons investissements. Mais ce n'est pas le cas aujourd'hui".

En raison de la grève des cheminots, la liaison entre Brive et Rodez a été assurée par des autocars.

LA RÉVOLTE DES AGENT-ES DU TRAM-TRAIN : (NANTES-CHATEAUBRIANT ET NANTES-CLISSON) !

Les liaisons Tram-train Nantes-Châteaubriant et Nantes-Clisson sont les premières lignes TER de la région à être transférées à une filiale de droit privé (LSVLO) le 15 décembre 2024. La direction manœuvre depuis des mois pour contourner les élus du personnel TER et pour enfermer les agent-es du Tram-train dans des discussions sur leurs conditions de travail au seul regard des contraintes économiques de l'appel d'offre.

Comme si les cheminot-es transféré-es étaient responsables de la négociation entre les dirigeants SNCF et les politiques du Conseil régional, ils devraient aujourd'hui accepter une dégradation forte de leurs roulements : +30 % de gains de productivité, de la polyvalence en acceptant des missions normalement du matériel, la conduite de véhicules de service sur de longs parcours pour alimenter les journées de service à des horaires extrêmes...

Les dirigeants avançaient pourtant tranquillement jusqu'à la mise en exploitation de la filiale pariant certainement sur la jeunesse de ces équipes et une capacité de mobilisation jugée faible... Erreur !

Après avoir alerté la direction à de multiples reprises sur la méthode de discussion et le contenu des roulements, un préavis unitaire (CGT, CFDT et SUD Rail) a été déposé à partir du 15 décembre.

Avec des taux avoisinants **les 100 % de grévistes** les 2 premiers jours de la mise en place de la filiale, les agent-es du Tram-train ont démontré leur détermination. Une première assemblée générale s'est tenue le dimanche matin contraignant la direction à une première rencontre. Celle-ci a formulé deux propositions le soir même : Création d'une instance de discussion avec les RSS désignés jusqu'aux élections CSE et une prime de 7 € brut par journée « fac » comprenant des relevés du système ATESS.

Pour débattre de ces propositions les agent-es du Tram-train étaient encore plus nombreux-euses- lundi à une seconde AG. La direction a reçu une nouvelle délégation en proposant de passer la « Prime ATESS » à 10 € brut, mais en voulant repousser à plusieurs mois l'étude d'une proposition des agents de créer une journée « Navette » qui permettrait de ne pas faire conduire de voiture aux agents devant assurer le service ferroviaire.

La CGT, continue à porter le principe d'appliquer la vraie réglementation du personnel roulant qui intègre la possibilité de repos hors résidence (RHR). Au delà d'une meilleure rémunération des agents de conduite, elle permet aussi beaucoup plus de souplesse pour construire des roulements tout en permettant de vraies nuits de

sommeilles aux agents. En effet, vaut-il pas mieux terminer à 20 h 00 et reprendre à 5h00 sans parcours routier, que se lever à 3h00 du matin et cumuler 1 h de circulation routière pour aller faire son premier train ?

L'AG a donc rejeté unanimement les propositions de la direction et appelle à une reconduction du mouvement !

JTEKT : LA BRANCHE ROULEMENT EN PÉRIL !

« JTEKT Bearings France en péril. L'alerte reçue des élus du personnel au comité social et économique dit bien leur inquiétude et celle des salariés. ils ont peur pour l'avenir de la branche roulement (nrh). »

JTEKT Bearings France est une filiale du groupe japonais JTEKT, lui-même filiale de Toyota, 1er constructeur automobile mondial. Elle a deux sites, un à Vierzon (Cher) et un à Maromme (Seine-Maritime), 270 salariés produisant surtout pour l'automobile (roulements de colonne de direction) et l'aéronautique.

L'entreprise rencontrerait des difficultés liées à la baisse de la production d'automobiles. « Le dispositif d'activité partielle de longue durée a été mis en place à Vierzon pour pallier le manque d'activité, précisent les élus du personnel. En octobre, la direction a dit aux salariés les difficultés du groupe et annoncé **plusieurs pistes** à l'étude afin de retrouver la rentabilité. Une nous inquiétait particulièrement : la recherche de nouveaux partenaires et/ou investisseurs. JTEKT cherchait-il à se séparer des sites NRB en Europe ? En novembre, cette crainte est devenue réalité, la direction confirmant la vente de la branche NRB. »

Depuis, « des visites de repreneurs potentiels ont lieu régulièrement sur les deux sites » et « lorsque nous tentons d'obtenir des réponses », elles sont « évatives », la notion de « **clause de confidentialité étant invoquée** ».

C'est pourquoi élus et organisations syndicales mettent la question sur la place publique, réclamant « que les inquiétudes légitimes des salariés soient prises en compte par JETKT ».

VENCOREX : LE DÉNOUEMENT SOCIAL EN VUE NE RASSURE PAS LA CHIMIE FRANÇAISE !

L'usine du sud de l'agglomération grenobloise est en redressement judiciaire depuis septembre et à l'arrêt depuis octobre. L'incertitude perdure sur le devenir du site mais **une partie des syndicats ont validé un accord de sortie de grève, alors que le blocage touchait d'autres sites en France.**

La pression de Vencorex a réussi à fracturer l'unité des syndicats. Mardi 17 décembre, deux des trois syndicats du chimiste ont signé un accord de sortie de grève. Depuis plus de 50 jours, l'usine du Pont-de-Claix (Isère), dans le sud de l'agglomération grenobloise, est à l'arrêt. Le mouvement social fait suite à la mise en redressement judiciaire le 10 septembre dernier de l'entreprise, filiale du géant pétrochimique public thaïlandais PTT GC, procédure concernant 464 salariés. Mais surtout en réaction à l'annonce d'une seule offre de reprise déposée au tribunal de commerce fin octobre : elle émane de Wanhua, concurrent chinois de Vencorex, avec la conservation d'à peine 5 % des effectifs.

La CFDT et la CFE-CGC, organisations syndicales majoritaires chez Vencorex, ont signé le protocole de fin de conflit proposé par la direction. Ce dernier prévoit l'octroi d'indemnités complémentaires en contrepartie de la reprise du travail. Les travaux destinés au redémarrage de l'atelier numéro trois, qui serait racheté par Wanhua, ont d'ores et déjà repris.

Mais les syndicats non-signataires ont demandé un délai de réflexion supplémentaire jusqu'à la fin de la semaine. Jeudi et vendredi auront lieu deux réunions cruciales avec la direction de Vencorex et le futur repreneur. Ils espèrent obtenir de Wanhua des concessions supplémentaires, comme la reprise de l'activité de mise en fût du troisième atelier (18 salariés), ainsi que d'une partie de ceux qui s'occupent de la gestion de la plateforme de Pont-de-Claix, partagée avec cinq autres entreprises.

MONDE

ALLEMAGNE / VALLOUREC : CESSION DU SITE DE PRODUCTION ALLEMAND DE DÜSSELDORF-RATH !

Le groupe Vallourec a annoncé la conclusion d'un accord pour céder l'essentiel de son site de production allemand de Düsseldorf-Rath à CTP, le plus important promoteur immobilier industriel en Europe coté en bourse d'Amsterdam.

Cette transaction concerne la vente d'un terrain d'environ **900.000 mètres carrés pour un montant de 155 millions d'euros**. Ce terrain accueillait le principal site de production de tubes de Vallourec en Allemagne, fermé fin 2023 dans le cadre du plan New Vallourec.

"Cette cession marque une étape majeure pour Vallourec, puisque nous avons maintenant finalisé, en moins de trois ans, les fermetures et les ventes de tous les principaux actifs européens impactés par le plan New Vallourec. Pour rappel, 80% à 100% des flux de trésorerie générés au second semestre 2024, y compris le

produit de la vente de cet actif, seront éligibles à un retour aux actionnaires", a notamment précisé Philippe Guillemot, Président du Conseil d'Administration et Directeur Général de Vallourec.

AIDEZ NOUS, SOUSCRIPTION NATIONALE

Nous ne disposons d'aucun financement officiel, ni d'aucune autre ressource que celle que nous procurent les dons de nos adhérents, de nos sympathisants, de nos amis.

Nous savons que nous pouvons compter sur vous.

Souscrivez et faites souscrire autour de vous

Chèques libellés à : Parti Révolutionnaire COMMUNISTES envoyer à :

Communistes 27, boulevard Saint Martin 75003 Paris (attention au changement d'adresse)

Vos dons pourront être déclarés aux impôts pour obtenir un dégrèvement