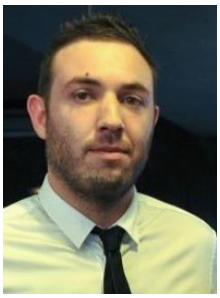
Rail com

CNC
Collectif National Cheminots PCF
#LaBatailleDuRail

JOURNAL DES CHEMINOTS COMMUNISTES Nouvelle édition Juin 2018 – N° 76

RIEN N'EST PERDU, TOUT EST À GAGNER !



Thomas Portes, responsable national du collectif des cheminots PCF

Depuis maintenant plus de deux mois les cheminot-e-s sont en lutte pour s'opposer à la casse du service public ferroviaire. Nous sommes face à un conflit historique. Un conflit qui marquera des générations de militants.

En effet, après plus de 30 jours de grève, malgré le mépris et les mensonges diffusés par le gouvernement, les cheminot-e-s sont toujours dans l'action. Il faut saluer leur courage et leur détermination.

Dès le départ, en montant en épingle la question du statut, Emmanuel Macron a joué la carte de la division, espérant ainsi opposer cheminot-e-s et usagers. Incapable d'expliquer en quoi cette réforme améliorera le quotidien des usagers, le gouvernement a fait le choix du passage en force ! Alors qu'il pensait que cette réforme passerait « comme une lettre à la poste », les cheminot-e-s en ont décidé autrement !

Face à un gouvernement qui assène contre-vérité sur contre-vérité, les communistes ont fait le choix de mener la bataille de l'opinion. En multipliant les débats dans le pays, nous avons fait la démonstration pédagogique des dangers de cette réforme. Angleterre, Allemagne, Italie… partout où le rail a été ouvert à la concurrence, les conséquences sont les mêmes : hausse des tarifs, baisse du service rendu, remise en cause de la sécurité et dégradation des conditions de travail.

Sur la question des 9000 kilomètres, rien n'est réglé. En sacrifiant des pans entiers du réseau ferré français, cette réforme remet en cause le principe même de service public. Il nous faudra mener la bataille ligne par ligne, gare par gare !

Le passage au Sénat a une fois de plus mis en lumière les intérêts communs entre la majorité gouvernementale et la droite sénatoriale. Main dans la main, droite et République en marche se sont entendues pour détruire le rail public afin de le livrer aux appétits voraces des financiers. Oui c'est une réforme de droite !

Le récent incident survenu en gare de Saint Lazare où 450 000 personnes ont été bloquées en raison de la panne d'une pièce datant de 1966, soit 51 ans, montre bien qu'ouvrir à la concurrence, privatiser et casser le statut des cheminots ne réglera rien. Ce dont la SNCF a besoin c'est d'investissements massifs aussi bien humain que matériel, au cœur d'une entreprise 100 % publique unique et intégrée, et permettre ainsi une qualité de service capable de répondre aux besoins de mobilité de plus en plus importants des usagers.

Au cours de ces deux mois de conflit, aussi bien par l'action de leurs parlementaires au Sénat et à l'Assemblée nationale que par leur présence massive devant plus de 1000 gares du pays, les communistes ont montré qu'ils étaient des points d'appui utiles pour la lutte des cheminots.

Dans les semaines et les mois à venir, le combat va continuer. Il sera âpre. Au plus près des territoires, aux côtés des usagers et des cheminots, les communistes seront de toutes les batailles !

Le collectif national PCF cheminots

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE :

MYTHE OU SAINT GRAAL DU LIBÉRALISME ?

La loi d'habilitation permettant de légiférer par ordonnances pour un nouveau pacte ferroviaire du gouvernement Philippe, qui vient d'être votée en commission mixte paritaire, est un véritable cadeau fait au monde libéral.

Malgré la mobilisation historique des cheminot-e-s, à laquelle s'ajoute le soutien de milliers de citoyens, artistes, intellectuels, élus, le gouvernement persiste dans sa démarche de vouloir se débarrasser des services publics, dont celui du transport ferroviaire, dans un déni total de démocratie.

Cette loi instaure, entre autres, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Pourtant, rien ne l'y oblige, même si le 4ème paquet ferroviaire, voté en Commission européenne en 2016, offre cette possibilité. Nous nous devons de rappeler que, même s'il est possible d'ouvrir à la concurrence, les textes sont clairs : le règlement « obligation de service public » prévoit directement d'attribuer les contrats de service public si l'autorité compétente (qui pourrait être l'État) estime que cela est justifié par les caractéristiques du marché et du réseau. Mais non, l'Etat quant à lui veut se débarrasser de ces joyaux, comme il l'a fait avec l'accès à l'eau, l'énergie (hausse de plus de 70 % depuis 2004), la téléphonie, sans oublier le transport ferroviaire de marchandises… avant de s'attaquer à la santé, l'éducation même si ces deux emblèmes ont déjà été fortement frappés…

Les cheminots communistes dénoncent fermement cette position dogmatique ! Alors que l'ouverture à la concurrence est plus souvent synonyme d'inégalités, de hausses tarifaires, de dégradation du service rendu, l'État refuse d'entendre nos arguments et propositions comme celles des organisations syndicales. Celui-ci cite bien souvent l'exemple allemand, anglais, avec les bienfaits que cela aurait apportés aux usagers. Mais l'État ne fait que répondre aux appétits des libéraux qui ne se positionneront que sur du trafic rentable. Rentable, mais à quel prix ?

Comment envisager que le ferroviaire puisse être rentable ? La seule solution pour le rendre rentable serait d'abandonner les lignes qui demanderaient beaucoup trop d'investissements, en privilégiant uniquement les sillons à forte affluence et en créant du dumping social en abaissant les conditions sociales des salariés.

Il nous faut constamment rappeler que le ferroviaire ne peut vivre sans moyens matériels, humains et sans financement. Pour exemple, nous l'avons vu dernièrement, si aucun investissement n'est porté dans la régénération et l'entretien, le réseau se détériore. C'est ainsi que près de 450 000 voyageurs se sont retrouvé en carafe, gare St Lazare, non pas à cause des vilains grévistes du jour, mais bien par un laxisme dangereux sur l'entretien de nos infrastructures, engendrant une panne de nos installations.

L'EXEMPLE BRITANNIQUE

L'État français est-il en train de prendre les mêmes risques que les Britanniques ? Nous pouvons en conclure que la réponse est oui.

L'ouverture à la concurrence a-t-elle amélioré le service aux usagers du rail anglais ? La réponse est non.

La dette s'est-elle résorbée ? Là encore force est de constater que la réponse est non.

L'ouverture à la concurrence de l'exploitation a fait flamber les tarifs jusqu'à atteindre un niveau à 40 % plus cher que le reste de l'Europe. L'exemple de la Virgin Trains est éclairant. Elle s'était engagée à payer 3,5 milliards d'euros pour exploiter les lignes de l'est du pays. Mais l'entreprise a ensuite reconnu qu'elle n'arriverait pas à payer et le gouvernement a revu le montant de la concession à la baisse. En fin de compte, c'est le contribuable qui devra payer la différence. La dette ferroviaire en Grande-Bretagne avoisine déjà les 60 milliards d'€…

Les Britanniques interrogés à plusieurs reprises disent clairement, à plus de 75 % être favorables à la renationalisation de l'exploitation des trains.

LES CONSÉQUENCES DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Baisse du service rendu, hausse des tarifs, remise en cause de la sécurité et des conditions de travail : les conséquences de l'ouverture à la concurrence sont connues. Tous les exemples en attestent, aussi bien dans le rail européen que dans différents services publics français (La Poste, GDF…).

Le PCF, avec ses élus et les militants cheminots communistes n'ont eu de cesse de dénoncer cette posture dogmatique du tout libéral. Comment nier les conséquences de l'ouverture à la concurrence dans un domaine qui nous est plus familier, à savoir le transport de marchandises ?

Le constat est sans appel : alors que près de 2 fois plus de marchandises transitent par le territoire français, depuis 30 ans, 3 fois moins le sont par le rail. C'est un non-sens économique, écologique, et qui rend caduque les arguments des libéraux ! Le seul gain pour eux : l'abaissement des conditions sociales et de travail des salariés du rail !

L'IMPLICATION DES PARLEMENTAIRES COMMUNISTES

Nous pouvons féliciter le travail remarquable mené par nos élus aux côtés des cheminot-e-s pour s'opposer justement à cette stratégie qui vise à favoriser l'ouverture à la concurrence en engendrant un transfert vers la route avec toutes les conséquences citées précédemment.

Prenons l'exemple de l'implication du député communiste de la 13ème circonscription des Bouches-du-Rhône, Pierre Dharréville, pour le Golfe de Fos, qui n'a pas hésité, avec l'appui de la fédération PCF13, à interpeller clairement le préfet sur les différents enjeux que nous connaissons par des choix politiques néfastes. La santé des citoyens en est impactée, comme celle des salarié-e-s. Citons encore celui des forces de gauche de Miramas (avec le PCF et y compris les élus de la commune) sur le service public ferroviaire de marchandises et de voyageurs, qu'on ne doit pas mettre en opposition avec d'autres modes de transports, mais bien poser la question de la complémentarité et la nécessité de relancer le FRET ferroviaire avec l'outil magnifique que nous avons sur cette zone, au travers de son triage.

Voilà où nous a mené l'ouverture à la concurrence sur le bassin marseillais, du Golfe de Fos, de Miramas et de La Crau : mise à mort du fret ferroviaire, dumping social, pollution, problème de santé en constante augmentation, de par l'augmentation des circulations routières, engendrant également dégradation des infrastructures, qui reste à charge des collectivités... alors pourquoi faire le choix de l'ouverture à la concurrence, qui n'a en aucun cas relancé le transport de marchandises par fer, si ce n'est que pour répondre aux appétits financiers des lobbyings routiers ?

La concurrence, le Saint Graal pour les libéraux, un poison pour le reste du monde.

Le PCF et ses militant-e-s continueront de porter la nécessité d'un grand service public ferroviaire dans une entreprise intégrée répondant aux besoins des usagers et de l'ensemble de la collectivité.

Le collectif national des cheminots PCF

INTERVIEW D'ÉLIANE ASSASSI

SÉNATRICE,

PRÉSIDENTE DU GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN CITOYEN ET ÉCOLOGISTE

Après une semaine de débat, le Sénat a adopté, à une très large majorité, la réforme du ferroviaire, quel bilan en tirez-vous ?

Il s'agit de la preuve de la très grande porosité idéologique entre la majorité présidentielle et la majorité du sénat qui sont au final d'accord sur les trois principes posés par la loi : ouverture à la concurrence, changement de statut de la SNCF et suppression du statut des cheminots. Tous les gouvernements de droite ont rêvé de privatiser la SNCF alors cet accord du sénat n'est pas surprenant.

Nous avons, malheureusement, été le seul groupe à contester le passage en société anonyme de la SNCF, puisqu'aucun autre groupe parlementaire n'a voté l'amendement de suppression de l'article 1er A. Nous avons également été le seul groupe à faire des propositions concrètes pour l'aménagement du territoire, pour la transition écologique et le fret ferroviaire, pour le financement des infrastructures de transports. Tous nos arguments et amendements ont été balayés d'un revers de main et aucun élément de réponse ne nous a été fourni notamment sur l'intérêt du passage en société anonyme, ce qui nous a conduit à dire à la Ministre que cette réforme était purement dogmatique.

Peux-tu nous dire quel rôle ont joué les sénatrices et sénateurs communistes, républicains, citoyens et écologistes tout au long du processus parlementaire ?

Les parlementaires du groupe CRCE ont joué le jeu du débat parlementaire. Nous avons déposé une motion de procédure pour affirmer notre totale opposition à ce projet de loi d'habilitation et nous avons déposé une centaine d'amendements pour porter le fer et des propositions alternatives. Nous avons voulu déconstruire les idées reçues et propagées, par le gouvernement, sur les soi-disant privilèges des cheminots ou encore le mensonge sur la reprise de la dette qui correspond non pas à une volonté politique du gouvernement de désendettement du système ferroviaire, mais bien d'une stricte obligation comptable.

Nous avons tenté de relayer dans l'hémicycle la voie des cheminots, des usagers et des citoyens qui refusent cette libéralisation du rail et qui demandent des améliorations du service public. Nous avons, par exemple, voulu démontrer que cette réforme ne répondait pas aux besoins des territoires et des usagers, que les conséquences concrètes de cette réforme seraient préjudiciables au droit à la mobilité et au service public, notamment dans les territoires enclavés.

Le groupe CRCE a reçu au Sénat des cheminots de toute l'Europe. Quel message vous ont-ils transmis ?

Nous avons été très honorés de recevoir cette délégation qui comportait des représentants de toute l'Europe : Italie, Suède, Angleterre, Allemagne, Belgique… Partout les expériences de libéralisation se sont traduites par une baisse de service pour les usagers, par des accidents, une augmentation des temps de trajet, par une augmentation des tarifs.

Les exemples sont édifiants et nous démontrent qu'il convient de changer les traités européens pour faire cesser la primauté des marchés sur l'humain, la primauté de la concurrence sur le service public. Nous pensons qu'il convient également de revoir l'ensemble des directives ferroviaires qui loin du rêve d'un réseau transeuropéen performant se révèle mortifère pour le service public ferroviaire tel que nous l'avons connu.

Le gouvernement communique en disant que des avancées importantes ont été obtenues par le biais d'amendements déposés par les syndicats. Pour autant le combat est-il terminé ?

La suite ne se jouera pas dans l'hémicycle, mais dépendra de l'unité syndicale et de l'état des forces sociales. Les « avancées » obtenues ne sont en fait qu'un jeu de dupe pour permettre de faire passer tout le reste de la réforme et ne peut changer notre position de fond sur ce projet de loi.

Le gouvernement porte aujourd'hui la responsabilité morale et politique du conflit par l'absence de négociation et de dialogue. Pour notre part, nous continuons de demander le retrait du texte et nous combattrons si nécessaire à l'automne avec la même détermination les ordonnances programmées.

LA VIE DE NOS ORGANISATIONS

NÎMES, LES COMMUNISTES MÈNENT LA BATAILLE

POUR PRÉSERVER LE TRIAGE !

Depuis l'automne dernier, les communistes nîmois sont mobilisés. La direction fret de la SNCF avait annoncé la fermeture du site de Nîmes. La mobilisation des cheminots, utilement relayée par les élus Pcf, tous se sont rendu à plusieurs reprises sur le site, Jean Luc Gibelin, vice-président en charge des transports de la Région Occitanie, l'euro députée Marie Pierre Vieu, le vice président du département du Gard Christian Bastid, la conseillère municipale Sylvette Fayet, semblait avoir porté ses fruits.

La direction s'était engagée, en réduisant de 50 % les effectifs, à maintenir l'activité du triage durant les six premiers mois de 2018, et après analyse, à prendre une décision.

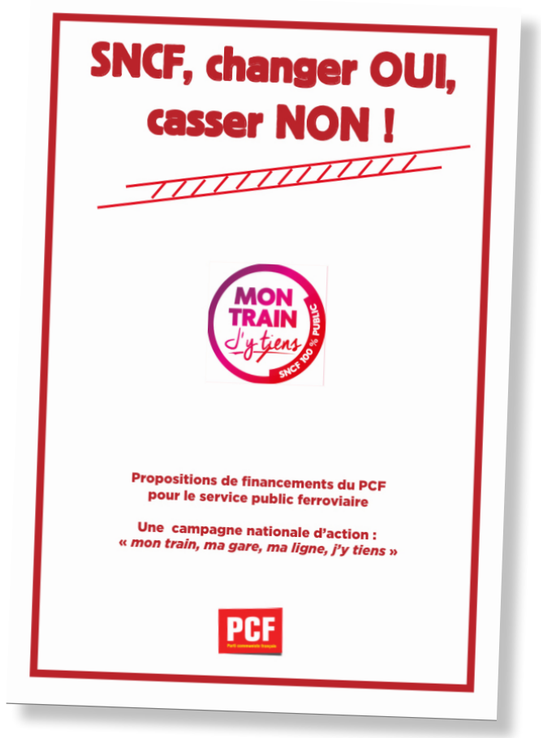
Brutalement, le lundi 11 juin, sans aller jusqu'au terme de la période, la SNCF annonce la fermeture du site le 1er octobre. Parole non tenue.

Réactions immédiates des cheminots et de la section Pcf de Nîmes, très heureusement relayées par la presse locale. Situé sur un axe majeur du réseau ferré, personne ne comprend pourquoi fermer ce site. Une centaine d'emplois est concerné. La sécurité sur le réseau sera gravement fragilisée. Carrefour essentiel entre le Nord de l'Europe et le Sud, la fermeture du site nîmois ne cesse de poser des questions écologiques. Toujours des autoroutes gavées de camions que l'on souhaite sur les grands axes.

Les communistes nîmois, non contents d'apporter leur soutien aux cheminots appellent à œuvrer au renversement de l'opinion comme un mécanicien de locomotive renversait jadis la vapeur. Le démantèlement de la SNCF n'est pas une bonne chose pour l'avenir. L'idéal de solidarité, concrétisé par les services publics, doit être notre lutte constante. Soutenir et défendre les cheminots est aujourd'hui vital pour l'avenir.

Denis Lanoy, section Pcf Nîmes.

http://www.pcf.fr/sites/default/files/argumentairesncf.pdf



http://www.pcf.fr/sites/default/files/cppl.pdf

LA VIE DE NOS ORGANISATIONS

CHEMINOTS PCF MARSEILLE : « LES MAQUIS DU SERVICE PUBLIC »

La section des cheminots communistes de Marseille a décidé de lancer « les maquis du service public » pour faire écho aux assises des transports du Conseil Régional PACA, un écho qui donne véritablement la parole aux usagers, citoyens, élus, sans oublier celles et ceux qui sont à même de donner un avis d'expert sur les besoins nécessaires pour faire du ferroviaire et répondre aux besoins de transport dans sur l'ensemble du département des Bouches du Rhône, à savoir les cheminot-e-s.

L'ensemble des débats organisés, que ce soit à Rognac, Septèmes, Port-de-Bouc ou encore Aubagne a permis d'informer la population et les usagers des attaques nationales et régionales que subit le Service public ferroviaire ; de travailler dans la proximité et la transparence pour exiger une meilleure réponse aux besoins de transports de la population que ce soit en termes de régularité, de confort, de sûreté ou de sécurité ; d'établir avec l'ensemble des intervenants un cahier d'exigence par ligne, dans le but de gagner une nouvelle convention TER entre le Conseil Régional et la SNCF.

La démarche mise en place avait pour objectif de réunir tous les acteurs permettant des débats contradictoires et ainsi sortir de ce blocage entre la direction SNCF et la région politique arc-boutée, qui stigmatise les cheminot-e-s, les rendant responsables de la désorganisation de la production.

Un constat : les élus du Conseil Régional n'ont participé à aucun débat et seuls les maires des communes de Port-de-Bouc et Septèmes se sont déplacés, ainsi que les responsables de ligne pour le compte des EPIC SNCF mobilité et réseau. Pour autant, retenons que nous avons réussi à réunir près de 300 citoyens sur le département, avec des débats riches sur la production, les moyens humains et matériels, la qualité de service et d'offre permettant d'aboutir à un cahier d'exigences à chaque rencontre, portées à connaissance du conseil régional.

L'état d'esprit des citoyens est clair : il n'est pas question de réduire les coûts mais d'exiger de répondre aux besoins de transport.

Les derniers débats organisés ont traversé le mouvement social historique que vivent actuellement les cheminot-e-s, faisant ressortir d'autres exigences notamment et plus largement la question de l'avenir des services publics avec un mot d'ordre « passer à l'offensive pour le service public ferroviaire. »

Natacha Malet, membre du collectif National PCF des cheminots

Ce tifo fit sensation lors de la marée populaire du 26 mai à Marseille, porté par les cheminots communistes.

LA VIE DE NOS ORGANISATIONS

UNE ACTIVITÉ SOUTENUE EN LIEN AVEC LA BATAILLE DU RAIL

La section des cheminots communistes de Marseille a mené une activité soutenue depuis sa création, permettant également l'adhésion de 3 jeunes actifs.

Une activité tournée vers la lutte actuelle en se mettant à disposition des cheminots pour participer et soutenir leurs initiatives, tant dans les gares qu'en dehors, utilisant ainsi le réseau des sections communistes du département.

Distributions aux usagers, aux citoyens dans les communes, sur les marchés, ainsi qu'aux cheminots, à la sortie de leur chantier, pour porter les propositions du PCF pour un service public de haut niveau et la nécessité d'élargir ce mouvement social, notamment dans le cadre du débat sur la reprise de la dette, qui est au-devant de la scène et concerne l'ensemble de nos concitoyens. D'ailleurs, nous avons pu constater lors de nos initiatives que l'opinion publique est plus en la faveur des cheminot-e-s qu'envers le gouvernement. Malgré tout, il nous faut être conscients que l'élargissement et la convergence des mobilisations sont cruciaux pour la suite du conflit et surtout aboutir à la victoire des revendications portées par les organisations syndicales et les propositions des forces progressistes de gauche.

Pour passer du dire au faire, la section des cheminots de Marseille, en lien avec sa fédération, a travaillé à créer cette convergence, par la distribution d'un tract sur le conflit des cheminots et l'organisation d'initiatives médiatiques autour du slogan « Mon train, j'y tiens ». L'objectif premier étant bien de prouver qu'au travers de la lutte des cheminots, pris comme symbole de la résistance, c'est bien l'ensemble des services publics qui est visé.

La section de Marseille, avec l'aide de la fédération des BDR, a fait créer un tifo qui fut déployé sur les marches de la gare St Charles, le 22 mai. À cette occasion un chèque de solidarité de 4000 € fut remis aux cheminots en lutte par le secrétaire de la fédération, en la présence de nombreux élus communistes.

Ce même tifo fit également sensation lors de la marée populaire du 26 mai à Marseille, porté par les cheminots communistes.

La portée médiatique de ce type d'initiatives permet de valoriser la lutte actuelle des cheminot-e-s mais également le travail mené par le PCF.

La lutte n'étant pas terminée, les cheminots communistes participeront pleinement à la fête offensive à la Fabrégoules, les 22 et 23 juin prochain, avec la participation de Laurent Brun, secrétaire général de la fédération CGT des cheminots.

Dans le cadre de sa venue, la section organise une rencontre débat le 23 avec les cheminots ; s'en suivra un débat sur les luttes sociales et politiques en France et en Europe pour le développement des services publics, avec la présence de Ian Brossat, M.C. Vergiat, Jérémy Bacchi, Laurent Brun et Sebastien Menesplier.

SOLIDARITÉ INTERNATIONALE

DÉCLARATION COMMUNE PTB (PARTI DU TRAVAIL DE BELGIQUE) / PCF DE SOUTIEN AUX CHEMINOTS

Les gouvernements des différents pays européens s'accordent aujourd'hui pour imposer des mesures d'austérité, de privatisation des services publics, ou de prétendues « réformes » qui sont autant de destructions d'acquis sociaux. L'Union européenne montre ainsi son vrai visage : une institution au service des multinationales et des capitalistes européens. C'est dans ce cadre que se déroule la « bataille du rail » aujourd'hui en France.

Macron veut faire un exemple

Partout, les chemins de fer qui ne le sont pas encore doivent être privatisés ou du moins se préparer à la concurrence avec le privé. Après le transport de marchandises et le transport international de passagers totalement ouverts à la concurrence au début des années 2000, après l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Allemagne ou la Suède qui ont totalement ou partiellement privatisé le transport ferroviaire de passagers, c'est au tour du rail français. Il subit en ce moment une attaque frontale visant à ouvrir le transport de passagers à la concurrence, et à privatiser la SNCF. Mais derrière la SNCF, c'est tout le transport ferroviaire en Europe qui est menacé. Après la SNCF viendra le tour de la SNCB.

Macron veut également faire de la SNCF un exemple : bastion syndical, les cheminots ont montré tout au long de l'histoire qu'ils étaient une force de contestation et de mobilisation importante dans la lutte de classes. Casser la SNCF, c'est casser tout ce que Macron déteste : un service public, et un noyau de contestation sociale.

Une politique vouée à l'échec

Partout où le rail a été libéralisé ou privatisé, ce fut la catastrophe : gares fermées, lignes abandonnées, tarifs en hausse, sécurité en baisse, conditions de travail détricotées. Si la Commission européenne et les gouvernements prétendent vouloir développer le rail, le bilan après 20 ans de libéralisation dans le secteur est catastrophique : c'est l'avenir du rail qui est menacé. La privatisation du rail, c'est 99 % de perdants (les usagers, les cheminots, l'environnement, la collectivité), et 1 % de gagnants : les (futurs) actionnaires des compagnies ferroviaires.

Une autre voie est possible… et elle passe par la résistance sociale

Au contraire de la réforme actuelle, nous pensons que le développement du rail est une priorité absolue :

- pour garantir le droit au transport de tous les usagers et citoyens ;
- pour lutter contre le réchauffement climatique, le transport de passagers et de marchandises par train est un atout indispensable ;
- pour l'aménagement du territoire.

Pour garantir ce développement, tout le processus de libéralisation/privatisation doit être arrêté et le rail doit redevenir à 100 % dans les mains de la collectivité. Le rail doit être financé publiquement à la hauteur de ces ambitions.

C'est pourquoi le mouvement des cheminots français est important pour tout le continent. Une victoire des cheminots français aurait une portée européenne et marquerait un coup d'arrêt aux politiques de libéralisation et de privatisation des services publics sur tout le continent. Nous appelons tous les cheminots de tous les pays à soutenir la lutte en France. La lutte en France est celle de tous les cheminots européens.

Pour le Collectif National des Cheminots PCF
Thomas Portes

Pour la section Rail du PTB,
Michael Verbauwhede

Le Parti communiste au cœur des rassemblements populaires et citoyens pour changer les politiques en France et en Europe

- ☐ Je désire être informé-e des initiatives du Parti communiste français
- ☐ Je décide d'être membre du Parti communiste français
- ☐ Je verse..... € (Chèque à : Association de financement du PCF)

Prénom et nom.....

Adresse……

Téléphone....., courrier électronique.....

Renvoyer à : PCF, collectif cheminots 2 place du colonel Fabien 75019 Paris / T : 01 40 40 12 12 / @ : cheminots@pcf.fr