

Transports : union, désunion...

Quelques aperçus des questions posées par l'unité dans le secteur des transports publics urbains de voyageurs entre 1943 et 1995.

Gilbert Stoquert, Bernard Testard
Institut d'Histoire Sociale des Transports - Mai 2007

Après les accords du Perreux, difficultés pour nouer les contacts unitaires.

La période de guerre, vit un mouvement complexe s'amorcer, des militants syndicaux des transports s'engager dans la résistance, d'autres adoptèrent une attitude faite d'inertie et d'hostilité prudente vis à vis de Vichy et quelques-uns gagnés aux idées de la Charte vichyste essaieront d'œuvrer, vainement, à sa réalisation. Dans le même temps, les directions avec des nuances certes, appliquèrent avec beaucoup de zèle pour certaines, les directives de Vichy, dressèrent les listes pour le STO, certaines directions collaborèrent activement avec l'ennemi, dénonçant parfois les salariés susceptibles de sympathie avec la CGT, les Communistes ou tout simplement animés d'un esprit de résistance, même passive.

La réunification eut du mal à s'effectuer dans la fédération entre clandestins et ex-confédérés et les clandestins, parfois même adhérents au syndicat légal, redoublèrent d'efforts pour prendre contact avec les militants de la CGT maintenue et c'est au cours de l'été 1944 que l'unité dans la fédération deviendra réalité.

Des réseaux furent placés sous séquestre comme Marseille ou changeront de statut comme la RATP créée en 1947, du rassemblement des différents réseaux bus et métros de la région parisienne.

Il existait des organisations clandestines regroupées par professions sous le vocable d'Inter-branches, l'une d'entre elles, la numéro 5, réunissait les clandestins du métro, de la TCRP, de Championnet, du Gaz, de l'Éclairage, des PTT. Nous possédons dans les archives fédérales le double pelure de plusieurs de ces rapports syndicaux clandestins. L'un d'entre eux, celui du 10 juillet 1944, confirme que l'unité n'était pas encore réalisée mais que les protagonistes devaient se revoir, (dans les transports s'entend) :

Réunion de triangle du 10 juillet 1944. (document non coté. Extrait)

...Duroc: Rapports avec les confédérés :

Métaux: nuls.

Cheminots: 2 ou 3 contacts, les autres d'accord avec le matériel tiré ils les ont reperdus.

Transports: ils les ont perdus aussi, doivent les voir demain.

Bâtiment: ne se sont pas réunis depuis longtemps.

Services publics: ils se voient.

PTT: ils les voient mais ils n'en tirent rien.

Bois: les copains se débrouillent mal.

Verre: pas de contact.

Enseignement: se sont vus dernièrement sans résultat.

Habillement: ont le contact.

Livre: ont le contact."...

En première page du numéro 2 du journal fédéral "Le travailleur des Transports" d'août 1945 (archives fédérales, document non coté) figure un article sur deux colonnes ainsi titré et dont le début est ainsi libellé:

Paul Martin directeur au Métro est épuré.

« Cette fois, ce ne sont pas les lampistes, mais le trust du baron Empain, en la personne de M. Paul Martin, président, directeur général du Métropolitain de Paris et de l'ex-TCRP

(Transport en Commun de la Région Parisienne} qui comparaisait devant la commission régionale d'épuration pour avoir :

- favorisé les entreprises de l'ennemi ;
- entravé la résistance du personnel.

Le grand magnat de l'électricité, le baron Empain ; condamné à mort par contumace en Belgique où ce grand "Kollaborateur" était également actionnaire et administrateur de plusieurs sociétés, comme d'ailleurs dans de nombreux pays ainsi qu'en France où l'on retrouve un peu partout le nom du baron Empain, soit comme président, vice-président, administrateur; que ce soit dans l'électricité, les banques, le charbonnage, les produits chimiques, les verreries, les assurances, les mines etc.

Il contrôle quelque soixante-dix sociétés françaises ou étrangères, dont l'énumération fera l'objet d'un prochain article concernant les trusts des transports »...

Ce même journal signale des grèves intervenues dès juin 1945 sur les salaires dans les réseaux de Nancy, Lyon, Saint-Etienne, Roanne, Nantes, Clermont-Ferrand, Angers, Rouen, Versailles, et que des accords étaient déjà intervenus sur le même sujet à Dijon et Marseille.

La scission au métropolitain et la création du syndicat autonome.

En décembre 1946, puis en 1947, la scission sous l'impulsion du groupe Force Ouvrière ne prit pas l'ampleur souhaitée dans les transports urbains, un seul militant quitta la CE fédérale, un agent de maîtrise de Bordeaux ex-militant confédéré, qui créa à l'occasion le syndicat Force ouvrière dans ce réseau de transports urbains.

L'opération selon toute vraisemblance n'obtenant pas sur le moment, le résultat escompté, ce sont les syndicats autonomes qui furent utilisés au Métropolitain parisien (la RATP n'a pas encore été créée) et dans la foulée dans les autres catégories pour tenter de diviser l'organisation syndicale dont la puissance gênait alors gouvernement et patronat.

Un tract du Syndicat Général Confédéré du Personnel du Métropolitain CGT-FSM édité fin 1946 (archives fédérales, non coté) portant en titre « ALERTE contre les scissionnistes » dénonce et démonte l'entreprise de scission en cours, au moment où le syndicat lutte pour les revendications et pour la création de la Régie Autonome des Transports Parisiens, après en avoir chassé les représentants des trusts: le groupe Mariage, Empain, etc.

Dans un rapport du bureau fédéral des Transports présenté en février 1947, nous apprenons que trois hommes, Clément, Violet et Deveaux, sont les instruments de la scission, se présentant comme représentant de la minorité ex-confédéré, ils reprochent au syndicat unique de reconstituer la majorité CGT-U.

Un tract datant de fin 1946, tout début 1947 (archives fédérales, non coté) rédigé par le nouveau « *syndicat général autonome du personnel du Métropolitain* », et intitulé : « *L'UNITE A SENS UNIQUE provoque la scission syndicale* » présente les arguments justifiant la scission, en voici le début :

« Pourquoi l'unité est brisée.

PARCE QUE LES EX-UNITAIRES ont tout mis en œuvre pour éliminer leurs camarades ex-confédérés (C.G.T.) des postes responsables à la faveur de statuts accommodants.

PARCE QUE LES EX-UNITAIRES ont renié la signature que leurs représentants avaient apposée en bas des Accords du Perreux de juin 1943 et fixant la représentation de chacune des confédérations réunifiées.

PARCE QUE LES EX-UNITAIRES ont violé la Charte d'Amiens de 1906 base du syndicalisme français, ainsi que les résolutions de Toulouse (1936) et de Nantes (1938) où il

était dit, entre autres, ceci :

Afin que le syndicalisme atteigne son maximum d'effet, l'action économique doit s'exercer directement contre le patronat, les organisations confédérées n'ayant pas en tant que groupements syndicaux à se préoccuper des partis et des sectes qui, en dehors et à côté, peuvent poursuivre en toute liberté la transformation sociale « Charte d'Amiens ».

Les syndicats font preuve de l'esprit le plus large pour maintenir l'Unité, leurs statuts doivent prévoir les moyens de maintenir leur cohésion, le respect de principes admis par les deux délégations et des Chartes votées (Toulouse).

Le Congrès s'élève contre toute intention avouée ou non d'assujettir ou de soumettre la CGT à un parti politique quel qu'il soit, ou à une politique gouvernementale (Nantes)

PARCE QUE LES EX-UNITAIRES, au mépris des intérêts des travailleurs ont voulu, malgré nos avertissements à l'assemblée générale, continuer une action que nous considérons néfaste pour les syndiqués et le personnel. Toutes revendications proposées furent repoussées, parce que venant de la minorité»...

Après un réquisitoire violent dénigrant l'activité du syndicat unique CGT, ledit tract appelle à adhérer au syndicat général autonome et propose de remplir le bulletin d'adhésion qui est joint.

La tactique choisie par les scissionnistes de s'appuyer sur les règles fixées par la CGT elle-même, pour la quitter en pratiquant le contraire de ce qu'ils indiquent dans leurs écrits est éclairante de leur détermination à faire œuvre de fraction.

Dans le Populaire du dimanche daté : 26-27 janvier 1947, en page 2, 7^{ème} colonne sous le sous-titre : « GSE » (*Groupe Socialiste d'Entreprise, noté par nous*), « Intergroupe du Métropolitain. Secteur Est ». Les conducteurs du métro étaient appelés à « 20 heures 45 le 29 janvier 1947 » à une « grande assemblée d'information, salle du Bouquet du Trône (Métro Nation) Orateurs : Jaquet député de la Seine, Blanchard et Artaud-Macari, chefs de cabinet du Ministre des travaux publics et des Transports, Tribble Secrétaire de la Fédération des Finances ».

Dans le même journal, également en page 2, un communiqué du Syndicat Autonome attribué à Clément et Violet, annonce le fait accompli et la création d'un syndicat général autonome du personnel du Métro en ces termes :

« Un syndicat Autonome des conducteurs de Métro.

Les conducteurs du Métropolitain de Paris viennent de se constituer en syndicat autonome. Cette décision a été prise à la suite de multiples frictions entre le bureau du syndicat unique du Métro et de la section des conducteurs en ce qui concerne notamment le reclassement de cette catégorie.

D'autre part, les conducteurs se plaignaient de l'impossibilité où ils étaient de choisir librement ceux d'entre eux qu'ils estimaient devoir les représenter.

Malgré tous leurs efforts pour maintenir l'unité, les conducteurs devant la position intransigeante de l'Union des Syndicats et de la Fédération des Transports ont dû se résoudre à la constitution de ce syndicat autonome ».

Le rapport du bureau fédéral (archives fédérales, non daté, premier trimestre 1947) concernant la scission au Métro fait état en page 2 d'une résolution contre la scission votée par 500 délégués et collecteurs réunis le 30 décembre 1946 et développe les revendications proposées au personnel. Il indique ensuite en page 3 «... Au cours des premières semaines de janvier, de nombreux camarades socialistes ont condamné publiquement tant dans les réunions de dépôts ou d'ateliers que dans les réunions de la C.E., les tentatives de scissions de Deveaux et de quelques-uns de ses amis.

A ce début de février, notre Syndicat Général a placé près de 20 000 cartes syndicales contre

22 000 en 1946... ».

Mais la tentative de scission n'est pas qu'un échec, en page 1 le rapport avoue :

« Clément et Violet réussirent à entraîner dans l'autonomie environ 830 conducteurs sur 1800, en leur promettant démagogiquement des coefficients de salaires dans la nouvelle classification en discussion atteignant 260, échelle spéciale 5 bis... »

Il faut malgré tout noter que pour l'essentiel dans la Fédération des Transports CGT, la ligne de fracture intervenue en 1922 entre les confédérés et les unitaires ne se reproduira pas, bien heureusement. En effet si ce sont des militants issus de l'ex-CGT confédérée - ils sont du reste les seuls à le mettre en évidence - qui sont à l'initiative et réaliseront la scission en créant Force Ouvrière à Bordeaux ou les Autonomes à Paris, bon nombre d'entre eux, au contraire, lutteront pour préserver l'unité dans les syndicats et la Fédération des Transports, c'est notamment le cas de Marcel Dedieu ancien secrétaire général des transports urbains de Lyon, qui deviendra secrétaire fédéral et membre du CA de la CGT.

Dans leur majorité, les dirigeants fédéraux, issus de la CGT confédérée, auront appris à travailler sans concession mais en bonne intelligence avec les militants unitaires pour le bien commun, ils manifesteront d'ailleurs leur attachement à la CGT qu'ils auront contribué à maintenir dans notre secteur sur la base d'une conception unitaire à l'intérieur même de l'organisation.

Des luttes importantes, menées pour l'essentiel par la seule CGT.

Les luttes continueront à se développer dans le secteur des tramways, autobus et trolleybus ainsi qu'à la Régie Autonome des Transports Parisiens dont la création interviendra officiellement par la loi du 21 mars 1948 et dont le fonctionnement commencera le 1^{er} janvier 1949.

Les salaires, les conditions de travail, la retraite, constituent les axes les plus essentiels dans les batailles menées dans les différents réseaux. Les luttes concernant la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites et son corollaire la retraite à 55 ans continueront également à agiter la profession dans les différents secteurs, routiers marchandises et voyageurs, nettoyage et également les Transports publics urbains de voyageurs, tramways, autobus et trolleybus hors RATP. La RATP de son côté menant la lutte notamment pour son statut, son régime particulier et pour l'amélioration de celui-ci.

La CGT est relativement bien organisée et très influente dans les transports, plus de cent mille adhérents à la libération et à la tête d'actions de masse puissantes et coordonnées, cela indispose le gouvernement et le patronat qui veulent remettre en cause les droits sociaux, notamment en matière de retraite cela explique en partie l'aide apportée aux tentatives de scission et de division.

L'année 1948 sera témoin de grève massives dans les transports urbains et également coordonnées au niveau de l'ensemble des transports.

En avril, le compte-rendu du 28^{ème} Congrès fédéral (archives fédérales, non coté) effectue le recensement des grèves pendant la période ayant précédé le Congrès. Il témoigne du succès des grèves menées à l'initiative de la Fédération :

... Après une grève de deux heures en avril le 1^{er} mai 1948, 24 heures de grève " sont faites avec discipline". Menace de grève en juillet puis "viennent les grandes grèves de novembre. Les transports et les tramways de Marseille sont en grève. Les Lyonnais suivent quelques jours après. Dans certains départements, la grève est générale et nos syndiqués sont dans la lutte.

C'est le moment de montrer les raisons qui font que les syndicats se fédèrent et se confédèrent.

La fédération donne comme mot d'ordre: "grève unanime de tous les réseaux en liaison avec l'Union Départementale d'une durée minimum de vingt-quatre heures se déclenchant partout à la même heure le vendredi 28 novembre, le matin."

Plus loin: "Ce mouvement de vingt-quatre heures, à quelques exceptions près, a été respecté unanimement."...

Les objectifs de la division apparaissent clairement.

Ensuite, toujours dans le même document est relatée la grève du métro :

"Nos syndicats CCT du métro (personnel, maîtrise et cadres) étaient fortement organisés et avaient résisté victorieusement aux tentatives du ministre des Transports, M. Jules Moch, qui depuis dix mois, par tous les moyens, portait ses efforts pour briser l'unité en créant des syndicats autonomes.

D'importantes revendications étaient posées. La première tendait à obtenir un acompte provisoire à valoir sur le reclassement. La deuxième portait sur l'abrogation des décrets-lois Daladier Reynaud de 1939, toujours en vigueur (régime des maladies et retraites). Le troisième avait trait au paiement de 50 % des primes en cas de maladie.

L'application des synoptiques, (tableaux de travail-noté par nous) l'avancement bloqué par le ministre et, enfin, la discussion rapide du reclassement complétaient les questions posées, devant les Pouvoirs Publics, qui, comme à leur habitude, faisaient beaucoup de promesses mais ne les tenait pas.

Depuis de longs mois, le mécontentement grondait parmi toutes les catégories de personnel. Des assemblées de catégories, dont les cadres et le personnel administratif avaient voté le principe de la grève. Des délégations avaient porté au Ministère des ordres du jour précis, notamment les 5 et 7 octobre."

Ils furent confrontés au refus de négocier.

"L'assemblée générale convoquée le soir même à la Bourse du Travail, refusait à l'unanimité de se laisser manœuvrer et décidait de mandater sa délégation pour que soit chiffré de suite l'acompte provisionnel.

Le lundi soir 11 octobre, il y avait 15 à 20 000 gars du Métro à la Grange aux belles et dans les rues avoisinantes, qui, devant le refus du gouvernement de répondre favorablement, votèrent la grève à l'unanimité pour le mardi matin, 12 octobre.

Elle fut effective et totale.

Des comités de grève de base furent élus, qui, à leur tour élirent un large comité central de grève chargé de diriger la bataille.

C'est alors qu'apparut plus clairement la manœuvre de division du ministre, les syndicats autonomes, appuyés par toute la presse et la radio, annoncèrent la reprise du travail.

Pour briser la grève, des pressions de toutes sortes eurent lieu: menaces aux cadres, ordres de réquisition, révocations, les portes des sous-stations enfoncées avec des autos-blindées, menaces d'arrestations.

On faisait circuler quelques autobus garnis de gardes mobiles et encadrés de cars de police.

Le ministre des transports fit appel aux jaunes, et même aux ex-miliciens, il ne réussit qu'à se ridiculiser avec tous ses renforts, de police et de gardes mobiles amenés, d'Allemagne, d'Autriche, ainsi que des régions de Lyon et de Limoges.

Chaque jour le comité central de grève publiait un communiqué à la population.

Le samedi 16 octobre, 27 à 28 000 agents du Métro se rassemblaient au Vel'd'hiv' et votaient dans l'enthousiasme, la continuation de la grève.

Le lundi matin, un deuxième meeting aussi imposant, confirmait la continuation de la grève et

le soir à 19 heures, le gouvernement, capitulait et nous pouvions annoncer à la radio la reprise du travail pour le mardi matin, [19 octobre 1948] avec satisfaction complète sur toutes les revendications." . . .

L'action persévérante et conséquente de la Fédération en lien avec celle des cheminots à laquelle étaient affiliés depuis la fin des années trente les régies et réseaux secondaires a abouti en août 1950, au vote de la loi qui affine les routiers à la Caisse Autonome Mutuelle de Retraite (régime particulier des Transports Urbains et Voies ferrées d'intérêt local). Le compte-rendu du Congrès fédéral (référence déjà citée) note à propos de la loi de 1950 sur la retraite :

"La malhonnêteté du ministre Pinay traduisant la haine et l'opposition canaille des patrons routiers, a pu, jusqu'à ce jour en empêcher l'application mais la loi existe. Elle doit, et sera appliquée. Notre action l'assurera."

Bel optimisme, qui malheureusement ne se vérifiera pas. Malgré des luttes importantes tant dans les réseaux de Transports urbains que dans les entreprises de transports routiers, la loi effectivement votée par le parlement ne sera jamais appliquée. Pire, un quarteron de ministres: Pierre Mandès-France, Jacques Chaban-Delmas, François Mitterrand et Gilbert Jules signeront le décret de mise en extinction du régime trois années plus tard, ce qui donnera lieu à de puissantes grèves en juillet 1953 dans les transports urbains. Les salariés du secteur isolés et confrontés à ces décrets-lois antidémocratiques, furent les victimes de cette tentative et celle-ci aboutit.

A cette période, la CGT est seule dans la bataille pour la retraite.

Le syndicat autonome du transport routier créé dans les années 30 est très minoritaire. Dit « des routiers » il est dirigé par le Comte de Saulieu qui ira jusqu'à faire intervenir un député de droite pour faire sortir les routiers du système de retraite à 55 ans, pourtant confirmé par cette loi de 1950. L'organisation Force Ouvrière contestera également à l'époque l'affiliation de tous les salariés au régime de retraite à 55 ans, vraisemblablement mue par son anti-cégétisme extrêmement violent de l'époque, pourtant ici et là, des actions unitaires seront suivies dans les entreprises, au plus près des salariés concernés car ils comprennent avec la CGT que l'enjeu est de taille.

Lorsque l'année suivante, les mêmes tenteront de s'attaquer à la retraite des cheminots et des agents de la RATP, la France sera paralysée plusieurs semaines dans un conflit puissant et unitaire et le gouvernement reculera. Mais le mal était fait chez les Traminots.

Il faut remarquer que sur la période 1951 – 1958, le journal fédéral comporte un nombre important d'articles qui tous insistent régulièrement sur l'unité d'action. Avril 1951 en page 1 à propos de la Ratp : Unir, Lutter, Vaincre. En mai 1951 le journal affiche également à la une : Congrès d'unité et d'action pour le pain et la paix. Un grand passage est consacré à l'unité d'action et c'est pour l'essentiel de ce point de vue que l'unité est conçue. Même chose en 1957 avec à la une en gros titre : Travailleurs des Transports, développons l'action unie.

Les luttes se poursuivront sur toute cette période, salaires, affiliation à la CAMR, congés payés, conditions de travail etc.

Par la suite, les années de soixante-cinq à soixante-sept notamment verront se développer d'importantes luttes coordonnées, parfois unitaires, qui ne seront pas étrangères à ce qui se passera en 1968.

1971 une action qui interpelle tout le monde.

Du point de vue de l'unité, la grève de 1971 des conducteurs de Métro se singularise. Elle donnera lieu à des interpellations à l'Assemblée nationale, à la réquisition de la troupe. C'était

une grève catégorielle, difficile, qui paralysait totalement Paris, dans laquelle la Fédération, la CGT s'adresseront aux syndiqués du métro individuellement pour faire appel à leur sens des responsabilités. Il est intéressant de savoir que les conducteurs de métro en grève dans l'unité CGT et Syndicat Autonome Traction refusaient de facto que les autres catégories se joignent à leur mouvement dont ils voulaient préserver sans doute la singularité qu'ils pensaient gage d'efficacité, en fonction de l'objectif recherché. L'union dans l'action prenait une autre tournure, soudant une catégorie indépendamment de toute autre considération et l'isolant des autres ainsi que de l'opinion publique. Les raisons profondes sont certainement à rechercher dans la modernisation de l'exploitation des trains et la modification de l'organisation du travail. Le pilotage automatique avait été introduit en 1967 et de profondes mutations intervenaient dans cette période, avec la suppression des poinçonneurs du métro, des receveurs dans les bus, des chefs de trains, l'accès à l'emploi de conducteur est rendu plus accessible pour certains agents reclassés, même s'ils sont peu nombreux. Le poste de conducteur demande plus de qualification mais leur avenir apparaît moins sûr. La CGT et le Syndicat Autonome Traction estiment que les mutations engagées justifient une reconnaissance pécuniaire. Ne sont effleurées ici que quelques-unes des questions que nous souhaitons pouvoir approfondir en novembre 2007 dans la journée d'étude que nous avons programmée à cet effet. Nous serons amenés à constater par la suite que ce conflit avait laissé des traces durables et il ouvrit un long débat dans toute nos organisations sur la base d'un document élaboré par la Commission Exécutive de la CGT, en date du 20 octobre 1971. Il est intitulé : « Pour une action syndicale responsable et efficace » et dont les enseignements tirés à l'époque méritent encore aujourd'hui d'être médités et débattus.

Remise en ordre de la grille et reconnaissance des qualifications, l'unité et les luttes dans les entreprises, font avancer le dossier.

De 1973 à 1975 de nombreuses actions massives, avec arrêts de travail, auront lieu pour la remise en ordre de la grille unique conventionnelle des transports urbains et des rémunérations. Dans le même temps, se développeront les actions pour le reclassement et la garantie de l'emploi des receveurs en raison de la mise en place progressive de l'agent seul. L'unité de toutes les organisations et la puissance des grèves avec une CGT fortement implantée et influente, permettra de réaliser la remise en ordre et l'application dans les transports urbains du projet de grille unique du manoeuvre à l'ingénieur élaborée en commun avec nos camarades de la fédération de la métallurgie CGT.

En 1980 reprennent les batailles sur les salaires, en raison du taux record d'inflation et pour les 35 heures. En 1981 grève et manifestation des machinistes de la RATP, dans l'action unitaire. Ils défilent avec leurs véhicules, 500 bus se rassemblent devant les Grands Augustins, l'affrontement est évité de justesse avec les forces de l'ordre.

Une période difficile s'ouvre sur le plan de l'unité.

24 Juin 1981, autre temps, autres mœurs, délégation CGT d'une soixantaine de représentants des réseaux de province à l'UTP, au 5/7, rue d'Aumale, le Commissaire de police nous accueille à la station de métro et nous accompagne obligeamment à l'UTP, (siège patronal) où il nous laisse en tête à tête avec les membres de la commission paritaire, ça ne nous arrivera pas une autre fois. Motif des délégations, la direction du réseau d'Orléans avait décidé de licencier ignominieusement une camarade en difficultés dont le mari était très gravement malade. La main-mise des grands groupes et leur politique antisociale commençait à se faire lourdement sentir.

Les années soixante-dix, avaient été le cadre de démarches unitaire de la CGT avec la CFDT

et permis dans les transports urbains de travailler à des projets communs, par exemple remplacement du texte datant de 1942 réglementant les conditions de travail. Mais le recentrage de la CFDT modifia la donne et la CFDT se démarqua dès le début des années quatre-vingt par rapport aux autres organisations et tendit à approcher celles de l'Union des Transports Publics (l'organisation patronale). La CGT se retrouvant très souvent seule, une longue période de difficultés sur les questions de l'unité s'amorçait dans la profession. Pourtant les événements s'accéléraient et les deux décennies qui s'ouvraient devaient être fertiles en luttes et en dates marquantes et des situations parfois contradictoires.

Notons à titre indicatif : la bataille pour le maintien de l'activité de l'atelier central de la RATP avec la grève de la faim de cinq camarades de Championnet, la solidarité et la mobilisation s'organiseront notamment sur les questions de libertés.

En 1983, les actions pour obtenir l'adaptation de la Carcept (caisse de retraite complémentaire professionnelle) sans léser les intérêts des ressortissants mais également contre le dérèglement du paiement de la revalorisation des retraites de la CAMR (caisse autonome des salariés des transports urbains et réseaux secondaires-VFIL) permirent de préserver en partie les droits acquis. L'unité n'était pas la caractéristique majeure, mais les salariés dans les entreprises ne se posaient pas les mêmes questions et se retrouvaient souvent ensemble à signer les pétitions ou à débrayer, manifester.

Puis de nombreuses actions et manifestations seront effectuées en 1985 concernant le service public, menacé par la mise en oeuvre de la politique libérale de concurrence et de déréglementation, la CGT dans les transports en créant au début des années quatre-vingt l'Union Interfédérale des Transports avec les Cheminots et les Transports, puis ensuite la Fédération de l'équipement, mesurait les dégâts que risquaient de produire dans le secteur cette politique d'inspiration néo-libérale.

Ce sont également les actions de 1986 et 1988 chez les ouvriers de la RATP, avec notamment l'occupation des faisceaux de voies du métro.

Parenthèse à noter, un accord conventionnel interviendra dans la profession en 1986 entre toutes les organisations syndicales et les patrons pour remettre en ordre la **convention collective nationale des transports publics urbains de voyageurs** (hors Ratp) sans en altérer le contenu. L'unité s'était exprimée à cette occasion et concrétisée sur la préservation des droits des salariés.

Les congrès successifs de l'UTP, à Nice, la Rochelle, Bordeaux, Caen, Poitiers, Tours, Rouen, Paris, seront l'occasion pour les syndicats de se retrouver en délégations et dans des arrêts de travail sur leurs revendications, mais les autres organisations, pour l'essentiel, ne se joindront pas à la CGT.

1991, l'unité d'action facteur de réussite.

Cela fait ressortir avec encore plus de netteté le succès de l'action nationale unitaire massive de 1991 contre la "convention dite alternative" où 80 réseaux de transports urbains de province se mettent en grève, dans l'unité de toutes les organisations, soit plus de quinze mille jours de grève. Elle mettra en échec en un jour la modification de la convention collective, notamment concernant les rémunérations et la grille conventionnelle hiérarchisée. Mais cette journée n'était pas venue seule, un long travail militant de préparation avait été effectué par la fédération et les syndicats qui avaient compris l'enjeu et le danger de la démarche libérale qui traversait ce projet patronal diffusé massivement par les soins de la fédération avec les explications nécessaires et des propositions effectuées lors d'un cycle de réunions régionales de militants.

Dans le même temps de nombreuses luttes se développèrent sur la sécurité dans les entreprises, elles marqueront toute la décennie, elles étaient unitaires et souvent très massives car tout le monde était touché et que les syndicats, les militants, les salariés, n'entendaient pas banaliser ce qui était le résultat d'une politique d'emploi et de conditions de travail désastreuse. En 1990, la fédération des Transports CGT avec celle de la CGT Police tiendront une conférence de presse pour présenter des propositions, que les patrons des transports urbains refuseront systématiquement de discuter. L'UTP (l'organisation patronale) imposa plus tard un accord sans contenu, plus pour faire croire qu'il avait été débattu des questions que pour régler véritablement les problèmes qui se posaient.

1995, une situation complexe dans laquelle se mêlent étroitement unité, détermination, action de masse et... délégation de pouvoir.

Novembre et décembre 1995 connurent de nouvelles actions massives, unitaires avec de puissantes manifestations, notamment en ce qui nous concerne à la RATP contre le plan Juppé et les tentatives de remise en cause du régime particulier de retraite. Ils décidaient chaque jour démocratiquement du renouvellement de l'action et caractéristique importante, ils se mirent en grève en même temps et reprirent en même temps. Ce qui n'est pas toujours évident, ni le cas, dans une action de ce type. A noter que les agents participèrent en masse aux différentes actions et manifestations, venant à pied des dépôts, des stations, des lieux de travail avec leurs banderoles et pancartes pour l'essentiel unitaires et qu'ils avaient le soutien du public qui souvent s'identifiait à leur action. On a pu même entendre parler de grève par procuration, ce n'était pas la moindre des contradictions...