

## Le secteur des transports autour de mai-juin 1968 et les suites

**Gilbert Stoquert**

Secrétaire général de  
L'Institut CGT d'Histoire Sociale des Transports

Sans en faire un développement trop important, il est utile de revenir sur les années précédant 1968, car les racines de la période que nous avons à examiner, plongent dans cette situation : Une politique résolument anti-sociale du gouvernement, baisse conséquente du pouvoir d'achat, les ordonnances, qui portent des coups à la Sécurité sociale, atteignent toutes les générations, retraités, actifs.

Des accumulations de mécontentement dans les entreprises de transport; début de suppression des receveurs chez les tramnots (Bordeaux) début de rationalisation, de concentration, et développement de la répression contre les créations de syndicats (routiers). Dégradation importante des conditions de travail dans les transports urbains avec des durées du travail qui dans certains cas approchent les cinquante-quatre heures par semaine, dévalorisation des qualifications et multiplication des primes qui sautent à la première occasion, utilisation des sanctions pécuniaires, climat détestable dans beaucoup de réseaux.

Le congrès fédéral avant 68 avait été marqué par les difficultés exprimées par les syndiqués de riposter aux mesures prises par le patronat. C'était la recherche du « comment faire » qui primait. La fédération à cette époque avait entrepris de multiplier les « visites » dans les syndicats d'entreprises pour tenter d'organiser des luttes sous toutes sortes de formes pour surmonter la « colère » et les contradictions rencontrées : manifestations, protestations, pétitions, innovation des formes d'actions. Il s'agissait de surmonter certains pessimismes face aux difficultés, à riposter à la hauteur voulue, à l'attitude patronale.

Comme souvent dans ce type de situation, eut lieu le débat sur les luttes générales et plus précisément le rapport entre grève générale (quand il y a difficultés, il y a attentisme) et luttes locales (certains considérant que c'est inefficace).

Progressivement les luttes prirent consistance et ampleur, révélant le malaise et le mécontentement, la détermination existant chez les salariés, ce qui se traduira par un accroissement des actions en 1967 et par le mouvement de grèves de 1968, qui ne sera pas non plus tout à fait la grève générale que certains s'évertuent encore aujourd'hui à élever au niveau d'un mythe, mais un mouvement qui s'enracina parce qu'il avait été décidé dans chacune des entreprises, des branches professionnelles, sur la base des revendications collectées auprès des salariés et fruit d'une démarche démocratique renouvelée sans cesse.

Dans la fin des années 60 et début 1970 de nombreux jeunes, ont souvent vécu les événements de 1968 comme une certaine forme de rupture avec ce qui se faisait avant. Ils vont entrer dans la production (arrivée des natifs de 1944 - 1950 dans les entreprises) et notamment dans les transports dont les activités se développent : urbains renouvellement de départs en retraite et développement, création de nouveaux réseaux, routiers voyageurs et marchandises

développement d'entreprises, aériens croissance importante qui se poursuit etc. . .

Il faut ajouter, surtout dans les transports routiers et urbains, l'arrivée de nouveaux travailleurs issus des campagnes. Mais également de jeunes qui commencent à aller à l'école plus longtemps, lycées techniques, études secondaires etc.

Cette situation se traduit par la transformation effective de la composition du salariat dans nos professions.

Les directions d'entreprises dont les concentrations se renforcent y compris dans les transports urbains, espèrent s'appuyer sur la participation et l'intéressement ainsi que sur une arrivée importante de jeunes pour remettre en causes les expériences acquises par les luttes syndicales avec une CGT fortement implantée.

Cela conduit à des modifications au plan du travail, de l'expérience, de l'état d'esprit. Les entreprises au syndicalisme traditionnel nécessitent des adaptations, de débattre, de mieux associer le sens de la responsabilité de chacun face aux concepts trop souvent d'autorité de l'expérience et de faire fonctionner la démocratie dans tous les sens.

Les actions de mai-juin 1968 eurent une portée considérable dans nos professions. D'importants succès revendicatifs furent enregistrés, tant au niveau des salaires, conditions de travail, retraite, emploi etc. que concernant la mise en œuvre du droit syndical, point sur lequel le patronat refusait obstinément de négocier jusqu'alors.

Cela permis de valoriser l'action syndicale et également de rompre avec les conceptions patronales de droit divin, le territoire de l'entreprise devenait un lieu de débats d'idées, de propositions, d'actions disputant le terrain à un patronat contraint de céder sur les idées, les revendications des salariés et confrontés à la contestation de la gestion patronale.

Les accords passés en mai-juin comportaient des acquis immédiats, mais également ouvraient la voie à des acquis ultérieurs et aux luttes les accompagnant, notamment concernant la durée du travail, l'emploi, les conditions de travail, les qualifications, la formation etc.

L'outil syndical mis au service des salariés permit à ceux-ci de donner leur avis et d'agir eux-mêmes pour la satisfaction de leurs besoins, un vent de démocratie issu de ces expériences vécues en mai-juin 1968 dans les entreprises, souffla dans nombre de nos organisations et un mixage plus important de jeunes militants et d'anciens comme souligné plus avant, s'effectua, les débats étaient généralement sans concession, mais respectueux de l'avis des uns et des autres.

Notons pour 1968<sup>1</sup> un accroissement sensible des effectifs syndiqués dans la fédération :  
38087 adhérents réglés pour 1967 et 43683 pour l'année 1968 où les effectifs syndiqués recensés par branches professionnelles se répartissaient ainsi :

Nettoisement	: 764 plus 114
Taxis	: 5680 plus 113
Aériens	: 5978 plus 817
Routiers	: 12707 plus 3886
Urbains	: 18554 plus 666

La loi de décembre 1968 sur le droit syndical et la reconnaissance de la section syndicale à l'entreprise permirent d'enraciner l'activité là où s'exerçait l'exploitation capitaliste.

---

<sup>1</sup> État de suivi permanent des effectifs syndiqués de la fédération depuis 1963. Non coté. Archives de l'IHS-T.

En tout nous comptons 5596 adhérents supplémentaires. Les années suivantes marquèrent légèrement le pas sur 69 et 70 pour reprendre leur progression et atteindre les 47 206 adhérents en 1975. Notons qu'à cette période les retraités comptaient un peu plus de dix mille adhérents. Ce qui portait à plus de 57000 les adhérents CGT dans le champ de syndicalisation de la Fédération Nationale des Moyens de Transports CGT.

Les années suivantes dans le prolongement des accords obtenus, permirent d'autres succès importants, le droit syndical de 1970 à la Ratp, la remise en ordre de la grille unique dans les transports urbains de province conclue en 1975 après de nombreuses séances de discussions au niveau paritaire. Ce travail était issu d'un travail préalable réalisé en commun avec nos camarades de la Fédération des métaux et qui fut appuyé par des mouvements de masse dans les réseaux de transports urbains. Le paradoxe est que nous parviendrons par l'action coordonnée, dans une petite profession certes, comme celle des transports urbains, à l'époque elle comprenait entre 16 et 18000 salariés, puisque la RATP possédait un statut qui lui était propre, à imposer la grille unique du manoeuvre à l'ingénieur, avec une valeur de point 100 applicable à tous, alors que nos camarades des métaux se heurtèrent au refus permanent de l'IUMM pour y parvenir.

La réduction du temps de travail fut également un axe de bataille quasi-permanent à cette époque, dans les réseaux de transports urbains de province, elle était souvent de 54 heures par semaine, elle descendra à 40 heures sans perte de salaire et avec des embauches. D'importantes actions furent aussi menées concernant l'amélioration des conditions de travail dans des conditions d'exploitation où la rentabilité de chaque salarié, et le rendement des collectifs de travail s'accroissaient sans cesse.

La bataille pour l'emploi et face aux modernisations intervint dans tous nos secteurs professionnels pour garantir le reclassement et l'emploi des agents victimes des nouvelles formes d'exploitation, notamment l'extension partout de l'agent unique avec la suppression du receveur, souvent des receveuses du reste ou la mise en œuvre de la perception automatisée, qui a supprimé massivement des emplois d'agents chargés du contrôle des titres de transports, à grande majorité féminins, notamment à la Ratp.

Ce fut également la mise en place en 1971 de la formation continue qui permit dans beaucoup de réseaux, l'alphabétisation de camarades immigrés comme ce fut le cas à Nancy, de permettre aux salariés sans qualification d'en obtenir une et notamment de permettre dans d'autres cas, les reclassements de ces emplois menacés ou supprimés par les choix patronaux d'évolutions des modes de travail.

Les métros étaient en phase de développement, avec les projets de Marseille, Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon, et les modernisations lourdes en cours à la Ratp, puis ce sera Toulouse par la suite ainsi que le retour du tramways moderne que seules trois agglomérations, Marseille, Lille-Roubaix et Saint-Étienne avaient conservé. Un groupe de travail fédéral sera mis en place, une journée d'étude nationale se tiendra à la Maison des Métallurgistes rue Jean-Pierre Timbaud dans le milieu des années soixante-dix, sur ce que l'on qualifiait à l'époque de nouvelles technologies, mais qui touchait également, et notamment, à une nouvelle organisation du travail, de nouveaux besoins en matière de service public et de financements, afin de confronter les expériences et définir une trame revendicative commune, articulée sur la revalorisation des qualifications et des salaires, la formation professionnelle qualifiante, le développement du service public pour répondre aux besoins et assurer le droit aux transports pour tous, le principe d'une autorité unique et d'une entreprise unique gérant les réseaux de

transports urbains sur une même agglomération. Lors de l'implantation d'un métro ou d'une ligne de tramway moderne, le développement des réseaux en redéployant le réseau de bus sans l'amoinrir, la garantie de l'emploi et les embauches nécessaires etc.

Quelque part le conflit de mai-juin 1968 aura créé certaines des conditions de la grève des conducteurs de métro de 1971, mais s'y ajoutera l'exacerbation de l'expression catégorielle et cette action posera d'importantes questions sur la tactique des luttes et la nécessité d'intégrer la dimension de l'opinion publique dans le cadre d'un conflit portant sur le service public<sup>2</sup>. C'est également dans cette période que prirent forme certains des mouvements d'usagers des transports, notamment le Gédact, qui avec d'autres, par des luttes ciblées, créera les conditions d'obtention et de mise en œuvre du versement transport afin de permettre le développement des transports en commun en assurant des financements publics, la CGT s'inscrira dans cette bataille.

Un tournant s'effectua et par la suite diverses modifications structurelles s'ébauchèrent qui induirent de profonds changements dans les années 1980 qui en réalité trouvaient leurs racines dans le milieu et la fin des années soixante-dix, avec notamment des bouleversements dans le transport routier, le morcellement des unités de travail et la concentration des groupes.

Dans les transports routiers marchandises, une véritable démarche d'industrialisation et progressivement d'internationalisation s'imposait, transformant les structures de la profession, la nature des entreprises et des groupes et la composition sociale : arrivée de jeunes, passage progressif d'artisans en salariés, et en même temps et contradictoirement, maintien d'un niveau de **tractionnaires importants**, artisans ou travailleurs indépendants, effectuant de la sous-traitance à bas prix et servant à réguler, écrémer les flux de transport pour le compte des grands groupes, des chargeurs qui règnent sur le secteur et fixent les prix, c'est dans cette période que le débat sur une tarification minimale obligatoire (la TRO, tarification routière obligatoire) prit de l'ampleur et la situation conduisit à la grève des patrons routiers de 1983, elle visait à obtenir des subventions de la part du gouvernement et la détaxation du gazole. Ce qui conduisit des milliers d'artisans à la faillite, alors que dans l'ombre les grands groupes continuaient à tirer les marrons du feu en écrémant les entreprises du secteur, les salariés ne participèrent quasiment pas à ce mouvement qui visait plutôt à peser sur leurs revendications, sauf quelques-uns en service commandé par leurs patrons. La fédération et sa branche du transport routier, animé par Yves Ruiz, secrétaire fédéral, profita de l'occasion pour rappeler les revendications de ses mandants et l'exigence d'assainir le secteur du transport routier.

Cette période connu une évolution sensible, nous l'avons déjà constaté, et une transformation des transports à compte propre. Par exemple, les pétroliers possédaient des flottes de camions citernes, dont les salariés étaient couverts par la CCN de la Chimie, petit à petit ces flottes furent supprimées et ces transports sous-traités à des entreprises de location qui opéraient ces transports sous couleur mais pas avec les mêmes acquis sociaux pour les salariés, s'opéra également à grande échelle la location de véhicules.

En rapport avec la mise en place des flux tendus de production dans l'industrie, voire du grand commerce, des modifications structurelles intervinrent avec notamment la croissance d'auxiliaires du transport, le renforcement d'entreprises spécialisées dans l'organisation du transports, la logistique, l'amorce d'évolutions lourdes dans des sous-secteurs professionnels

---

<sup>2</sup> voir le texte issu de la journée d'étude de l'IHS-T de novembre 2007 sur le sujet.

tels que le déménagement, la messagerie, informatisation des entrepôts, automatisation du tri des colis etc.

Les routiers voyageurs départementaux, nationaux voir internationaux se restructurèrent également, se concentrèrent et se déconcentrèrent dans le même mouvement. Morcellement des grandes unités et constitution de groupes qui ne cesseront de grandir et de se restructurer. Des modifications importantes de conditions de travail intervinrent avec l'introduction massive du temps partiel. Les restructurations des campagnes, mais également l'extension des banlieues des grandes villes produisent une véritable croissance des transports scolaires.

Le secteur du nettoyage avait également à faire face à une véritable transformation technique, sociale, et aux phénomènes de concentrations. Il avait été marqué par une véritable industrialisation et un développement territorial important, parfois au détriment des régions publiques ou municipales, et la politique de service public, les gisements de financements à ratisser, intéressaient de plus en plus des groupes comme la Lyonnaise, Suez ou la Générale des Eaux. C'est dans cette période que s'ébauchent la stratégie des groupes en devenir qui investiront ces services publics et qui vont devenir de très puissants groupes privés ou semi-publics à activités multiples : eau, assainissement, transports de voyageurs urbains, interurbains, gestion, prestations de services en direction des collectivités etc.

Dans la profession des taxis, le patronat a utilisé les nouvelles techniques (par exemple, standard téléphonique centralisé) pour une restructuration conservant la mainmise du capital tout en « décentralisant » pour mieux exploiter les salariés et l'ensemble des travailleurs. Là aussi de profondes mutations furent mises en place avec la suppression progressive du salariat, la fermeture des grosses entreprises de taxis ou la substitution par celles-ci des salariés par la mise en place des « locataires » genre de tractionnaires du taxi, approchant par certains points de vue, ceux du transport routier, notamment leur sujétion à une entreprise à qui ils paient au prix fort, le droit d'exercer leur activité, souvent plus mal payés que les salariés auparavant.

D'autres secteurs, d'une façon différente, ont utilisé ce « mécanisme » qualifié improprement de décentralisation pour dissocier des services, créer des sous-traitances, transférer du secteur public au privé par « morceaux » etc.

Il faut également noter celui des remontées mécaniques, avec une activité majoritairement saisonnière et qui pose à grande échelle dans ce secteur la question de la pluriactivité, et des modes d'organisation du travail, des rémunérations, des qualifications etc.

L'après 1968 a donc connu des conflits importants dans pratiquement tous nos secteurs professionnels, Transports urbains dont la Ratp, Taxis, Transports routiers marchandises et voyageurs, Nettoyement, Transports aériens avec Air France, les Aéroports de Paris, la Navigation aérienne qui fera le choix en fin des années soixante-dix d'adhérer à la fédération des Transports afin d'être en phase avec son secteur professionnel et d'agir en cohérence avec son environnement. Elle connaîtra également des conflits extrêmement déterminés et puissants dans cette période. Les taxis, pour l'essentiel à Paris et sa région, connurent des luttes importantes, notamment celle pour la détaxe du carburant et des actions de grève très fortes, après celle de 1968, à la fin des années soixante-dix et au tout début des années quatre-vingt.

Beaucoup de directions syndicales furent renouvelées, de nouveaux et nouvelles militantes apparurent, prirent des responsabilités. Un travail s'engagea avec des résultats divers, parfois importants, parfois plus mitigés, notamment en direction des jeunes des transports et des femmes. Ce n'est pas un simple hasard si en avril 1976 sera élue la première femme secrétaire fédérale, Danièle Rey, militante du syndicat du Métro et en avril 1983, que sera élue la première femme Secrétaire générale de la Fédération, Sylvie Salmon militante des Aéroports de Paris, mais deux hirondelles ne font pas forcément le printemps, surtout dans des professions où les femmes peinent à obtenir la place qui leur revient. Mais les choses commencèrent malgré tout à bouger grâce à cette période.

C'est également dans ces années là que se noua des liens de travail réguliers entre notre fédération des Transports et celle des Cheminots, d'abord au niveau international, au sein de l'Union Internationale des Syndicats de Transports de la FSM, mais également sur la base d'une analyse commune et contradictoire de l'évolution du secteur des transports et des théories libérales qui commençaient à émerger autour du thème de la concurrence. Mise en place par exemple du RER, avec co-existence de Cheminots et d'agents RATP, bataille autour de l'interconnexion et des revendications communes, mise en place du TGV et en même temps du cadencement des lignes intérieures notamment avec Air Inter et apparition des tarifs non-péréqués, bleus-blancs-rouges. Ce travail commun, régulier, conduira à la création d'un collectif de travail commun, puis de l'Union Interfédérale des Transports précédée par des modifications statutaires dans les deux fédérations, en 1979 pour ce qui concernait la fédération des transports, et dont la conférence constitutive qui rassemblait les militants des Commissions exécutives des deux fédérations s'est tenue le 27 mars 1980.

Le secrétaire général de cette nouvelle structure, Joël Decaillon, était Cheminot, il animait un secrétariat composé de militants cheminots et des transports. L'objectif était d'agir sur la base de nos convergences d'intérêts face aux tentatives d'opposer les salariés de nos professions entre eux d'abord et avec les usagers ensuite et de proposer des alternatives articulées sur les conceptions de service public, le droit au transport pour tous, et la satisfaction des revendications des salariés et des usagers. L'UIT se renforcera par la suite, assez rapidement, avec l'apport de la Fédération de l'Équipement. L'Union Interfédérale combattra les thèses libérales et contre-productives de concurrence, portera les revendications des fédérations concernées, élaborera avec elles des propositions en matière de politique de transports, interviendra sur les questions de cohérence du secteur et la défense des revendications des salariés, qu'ils fassent partie des entreprises concernées avec leurs revendications ou qu'ils interviennent en tant qu'usagers.

En 1978, le bureau de la Fédération avec la direction de l'Union fédérale des retraités, fêta le quarantième anniversaire de la création de l'Union Fédérale des Retraités des Transports, alors forte de dix mille adhérents. Pierre Marvié, des transports urbains de Bordeaux en était le secrétaire général. Jean Bergeaud, des transports urbains de Toulouse, le président. Les batailles pour le maintien des régimes particuliers faisait rage, ainsi que celle indispensable pour l'amélioration de la situation des retraités, des pensions de reversions, la péréquation des retraites, la question du « lien entre les actifs et les retraités » pour la défense d'intérêts communs et convergents était déjà au cœur des débats.

En 1945 à Montreuil, fut créé le Syndicat National des Ingénieurs et Cadres, qui laissa la place des années plus tard, au début des années soixante à des sections Ugict, dont certaines connurent un regain d'activité pendant et après 1968. Par exemple, à la fin des années soixante-dix, le Groupement des cadres de la Ratp comptait plus de quatre cent cinquante

adhérents. L'importance grandissait de l'encadrement dans des secteurs à fort taux d'agents dit d'exécution et la nécessité de contester les choix et stratégies patronales renforçaient particulièrement l'exigence d'une activité CGT dans ces catégories de salariés. Ce fut le temps de la direction participative par objectif (la DPO) et de ce que l'on qualifiait de « nouvelles méthodes patronales » car les patrons mirent du temps, mais ils apprirent aussi à tenir compte de ce qu'avaient insufflé les luttes de mai-juin 1968, et à développer un arsenal idéologique pour s'assurer l'adhésion des salariés (cadres maîtrises ou non du reste) à leurs objectifs.

Dans ces circonstances, la coordination des sections affiliées à l'Ugict devenait une nécessité dans la fédération afin qu'ils agissent sur leurs spécificités tout en étant parfaitement intégrés à l'activité générale de la CGT. Ce sont les 17 et 18 mai 1984 que furent créée l'Union Fédérale Maîtrise et Cadres dont le secrétaire général élu fut Daniel Reitchess, du groupement des ingénieurs et cadres de la Ratp et Secrétaire fédéral.

Les années quatre-vingt virent l'émergence de plus en plus forte des théories libérales et l'investissement du secteur des transports par les grands groupes multinationaux se mit en perspective.

Les fédérations du secteur des transports se félicitèrent de la prise en compte cohérente du secteur par le gouvernement Maurois avec la promulgation de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, initié par Charles Fiterman, dans une approche articulée autour des conceptions de service public que nous défendions les uns et les autres ainsi que dans nos coopérations inter-fédérales depuis des années.

Mais les patrons des transports n'avaient pas dit leur dernier mot et le milieu des années quatre-vingt se trouva au cœur d'un paradoxe. Les multinationales poussaient les feux du libéralisme et petit à petit, la théorie de la concurrence prit le dessus se nourrissant du service public qui offrait d'énormes possibilités de profits en drainant les financements publics qui y étaient attachés.

1983, ce fut également la période où fut gagnée la retraite à soixante ans, menacée aujourd'hui, dans le même moment les retraites furent désindexées et découplées de l'évolution des salaires des actifs. De nouvelles mesures pour peser durablement sur les retraites se mettaient en place, tout comme de nouvelles attaques contre les régimes particuliers se précisaient. Le patronat n'avait pas avalé la mise en place de l'avancement de l'âge de la retraite...

Les luttes se précisèrent pour la préservation et le développement d'un service public de transport permettant l'accès et le droit au transport pour tous... les années suivantes en connurent l'expression dans la quasi totalité de nos secteurs professionnels. Mais c'est d'une autre période qu'il s'agit...

L'Union 31240  
mai 2008.

