

# LA MEMOIRE POUR LES LUTTES

LES ARCHIVES DE LA C.G.T. - R.A.T.P.

## L'origine du statut du personnel de la RATP.

Depuis les grèves importantes de 1995 qui ont rassemblé largement les cheminots..., les salariés de la RATP... et bien d'autres, l'actualité sociale fait souvent état des conflits des agents de la RATP et des tramainots du privé. Ces grèves récurrentes ont pour causes, le plus souvent, la question des agressions, des incivilités de tous ordres et pour les machinistes de province qui appartiennent au secteur privé, l'exigence d'une retraite à 55 ans d'âge. Cette retraite est acquise depuis longtemps à la RATP grâce à un statut déjà ancien. Les agents sont très attachés à ce statut national, protecteur, souvent attaqué, défendu encore en 1995 et dont l'origine remonte à 1898.

## Une situation sociale agitée vers 1898.

Dans la fin de siècle, en particulier dans les dix dernières années qui mènent au vingtième siècle, grèves et manifestations enregistrent en France des pics dans une situation de dépression économique, et de chômage massif. En réaction, des grandes grèves se développent chez les mineurs (Decazeville 1886, mineurs du Nord pour la journée de 8h en 1889 et 1891, mineurs de Carmaux en 1893), à Paris



dans le bâtiment (terrassiers de Paris en grève en 1888 et ceux du métro dix ans plus tard qui rassemblent, en 1898, 13.000 ouvriers pendant 34 jours). Si au plan quantitatif les grèves sont en augmentation durant la période, leur représentation est elle aussi forte dans une époque qui voit le développement du syndicalisme, la création des bourses du travail et l'approfondissement d'une conscience de classe où après 1848 et la Commune, l'idéal ouvrier ne peut plus se confondre avec la République. Dans la capitale notamment les grèves sont nombreuses chez les cochers des compagnies de fiacre en voie de prolétarianisation, l'agitation touche également le personnel des compagnies d'omnibus dont la plus importante d'entre elles, la Compagnie Générale des Omnibus emploie 6.000 employés (contrôleurs, cochers, côtiers, palefreniers). Un conflit éclate en 1891 et permet l'embauche des ouvriers les plus

précaires qu'on appelle alors les surnuméraires, un syndicat est créé : le Syndicat des employés et ouvriers d'omnibus et des journaux syndicaux apparaissent parallèlement (L'Écho des omnibus, Le courrier des omnibus). Pour répondre aux désordres sociaux une législation timide se met en place et surtout, on enregistre la naissance des premiers accords contractuels patrons /salariés... D'abord à Arras en 1891 chez les mineurs, puis à Paris en 1892 pour les travailleurs municipaux et un peu après, en 1906 c'est le statut des gaziers et électriciens qui précède en 1909 celui des cheminots.

## Des socialistes divisés.

Après la Commune, pendant les dix années que dure la déportation des Communards, le mouvement socialiste n'a pu se reconstituer. C'est à partir de 1880, avec la loi d'amnistie qu'il se reconstruit lentement. Les socialistes, encore très divisés : possibilistes-broussistes, blanquistes-vaillantistes, anarchistes, allemanistes, guesdistes ou socialistes indépendants (comme Jaurès, Viviani ou Millerand) sont souvent à l'origine des nouveaux contrats. Les anciens communards reconvertis en socialistes radicaux réformistes comme Jules Joffrin, Benoît Malon ou Paul Brousse sont à Paris avec Edouard Vaillant les principaux idéologues de ce mouvement qui souhaite une extension des entreprises publiques. L'ancien communard Paul Brousse est leur leader, vice président du Conseil municipal parisien et élu des Epinettes (XVII<sup>ème</sup>) sans interruption entre 1890 et 1906. Avec l'appui de Jules Joffrin également élu broussiste au conseil municipal parisien et qui l'a précédé à la vice-présidence, il développe, en même temps que son opposition au marxisme, une théorie de passage progressif au socialisme par une collectivisation inévitable, scientifiquement observable, la formation du service public. P. Brousse expose son point de vue en 1883 dans une petite brochure : *"Le service public est le dernier terme du développement de chaque spécialité du labeur humain. Sa formation résulte de la nature même des choses et il se constitue sous quelque gouvernement de classe que ce soit. On peut dire : les gouvernements changent avec les classes diverses qui font la conquête du pouvoir, mais l'Etat reste et continue son développement normal en transformant peu à peu chaque catégorie du travail*

*humain, et se l'incorporant sous la forme et sous le nom de service public, l'Etat est l'ensemble des services publics déjà constitués... Le développement de l'Etat, quel que soit d'ailleurs le gouvernement au pouvoir, aboutit nécessairement à l'absorption progressive de toutes les entreprises privées transformées en services publics."* Cette théorie qui vise à la nationalisation progressive, ici appelée "service public" de toutes les administrations puis entreprises privées reçoit un champ d'application au Conseil municipal de Paris.

## Au Conseil Municipal de Paris.

Entre 1884 et 1900, la gauche républicaine est majoritaire au Conseil municipal parisien, radicaux-socialistes et socialistes se partageant les suffrages. Ces derniers représentent alors aux

consultations de 1893 et 1896 le quart des exprimés et 35% des inscrits, ce qui en fait la première force électorale de la capitale. La question de la construction du métropolitain est alors au cœur du débat entre la ville de Paris et l'Etat. Les élus parisiens refusent l'extension du métro à la banlieue craignant un exode d'une partie de la population bourgeoise et une paupérisation de la population parisienne, alors que l'Etat lui, envisage une prolongation des voies de chemin de fer à Paris dans un esprit de défense



nationale. En 1895 la municipalité obtient gain de cause et c'est en juillet 1897 qu'est inclu dans l'accord entre les adjudicataires de la concession du métro et la ville, le statut du personnel

qui sera validé par la loi de mars 1898. C'est Adrien Véber, instituteur, secrétaire de Benoît Malon et de la "Revue Socialiste", avec André Berthelot, fils du chimiste et socialiste indépendant, qui sont chargés au sein du Conseil Municipal parisien de défendre le statut du personnel.

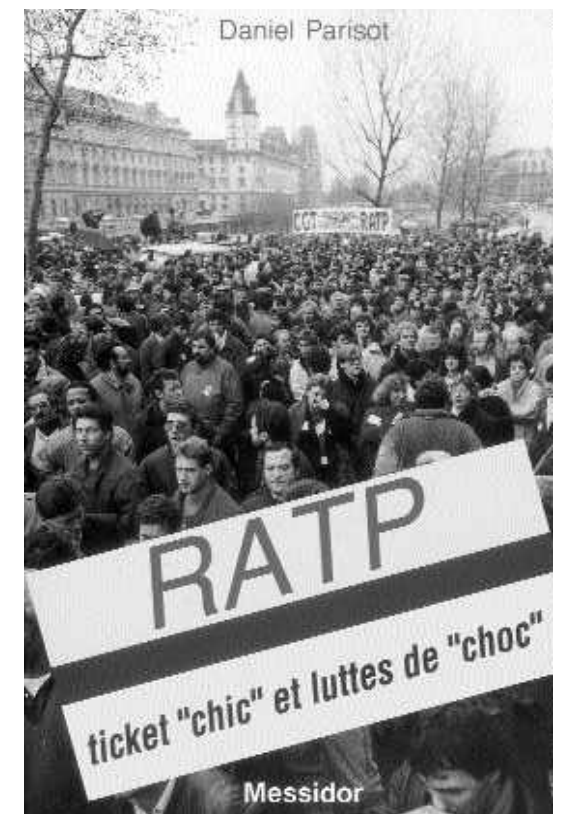
## Un statut avantageux pour l'époque.

Les salariés du métro obtiennent des conditions très favorables pour l'époque puisqu'un salaire garanti qui ne peut être inférieur à 150 francs par mois

est assuré à la quinzaine (comparativement un mécanicien des chemins de fer touche 10 f à la journée, un homme de la voie 4,30f et une ouvrière parisienne en moyenne 3,15f). La journée de travail est limitée à 10 h, un jour de repos par semaine est obtenu ainsi qu'un congé annuel de 10 jours, les jours de maladie sont payés dans leur intégralité pendant un an, le salaire intégral est versé jusqu'à la guérison en cas d'accident du travail, un livret de retraite est institué ainsi que le service médical et pharmaceutique gratuit qui a perduré jusqu'à nos jours. Malgré l'opposition du Conseil d'Etat et du ministre des travaux publics du cabinet Méline qui condamnent les notions de minimum de salaire et de maximum de travail fixés dans le statut au nom du principe de liberté, l'accord du concessionnaire est facilement obtenu. La concession du chemin de fer métropolitain est une affaire juteuse pour le groupe Empain qui contrôle la compagnie du métro, et celle ci est parfaitement prête à des concessions sociales pour obtenir le marché. A partir de cette date le statut est sur les bons rails, il est signé le 27 janvier 1898 une Convention entre la ville de Paris et la Société d'exploitation qui reprend l'intégralité des avantages au personnel auquel est ajouté un commissionnement (titularisation) après 24 mois de services dans la société.

## Préférence nationale.

Depuis 1888 la protection du travail national est une préoccupation parlementaire. Dans un climat de fièvre hexagonale, d'agressions à



l'égard des travailleurs étrangers, comme à Aigues Mortes en 1893, d'antisémitisme et de conquête impérialiste, les socialistes parisiens ne se démarquent pas de leurs contemporains. Ils imposent au concessionnaire l'obligation d'acheter du matériel français, défendent la préférence nationale à l'embauche et limitent l'entrée au métro aux seuls ouvriers français. A. Berthelot surenchérit en terme de concurrence en cherchant à étendre la préférence nationale à une exclusivité parisienne, puisqu'en demandant la construction du métro par la Ville il conclut : Nous aurons également la certitude que les travaux seront exécutés par les ouvriers parisiens et nous pourrons éviter l'ouverture de ces immenses chantiers peuplés d'ouvriers appelés de province que redoutent plusieurs de nos collègues du parti ouvrier. Le statut du personnel reconduit lors de son extension à la STCRP pour les autobus, puis en 1948 au niveau de l'ensemble de la RATP. modifié



étrangers hors Union Européenne qui ne peuvent être machiniste d'autobus ou solliciter quelque emploi garanti par le statut RATP.

### Un statut constamment défendu, avec succès.

En dehors de cet aspect national et spécifique le statut obtenu par les socialistes parisiens fut constamment défendu. Dès 1901 la Convention était

gouvernement de l'époque à reculer.

Hormis 1951 qui portait spécifiquement sur les salaires et 1968 qui a un caractère plus général, les très grandes grèves des travailleurs des transports parisiens : 1919, 1947, 1953 et 1995 qui ont rassemblé des dizaines de milliers d'agents se sont appuyées sur le statut de 1898 pour le défendre ou l'améliorer. Dans une époque de dérégulation généralisée des statuts et conventions collectives, la convention acquise il y a un siècle, défendue et améliorée depuis, reste un môle de défense des travailleurs du service public. Les prochaines menaces du gouvernement Raffarin sur la question de la prolongation de l'âge de la retraite, de l'augmentation probable des cotisations et des moindres versements risquent, comme les débats sur le régime maladie, de remettre à l'ordre du jour la défense du statut, déjà plus que centenaire. ■

et enrichi en 1950, reprendra la limitation de son personnel à la nationalité française jusqu'en... décembre 1991 où une circulaire impose à la RATP une ouverture limitée, celle de s'aligner sur les règlements européens et d'ouvrir son personnel aux membres de la CEE. En 2002, la clause de 1898 s'appliquait toujours aux

violée et on enregistrait la première grève de défense du statut. En 1936 les travailleurs des transports parisiens ne sont pas en grève mais négocient cependant l'amélioration du statut. La grève d'octobre 1947, revendique de meilleurs salaires mais également le rétablissement du régime maladie, accordé pour la première fois en 1898, et supprimé par les décrets-lois Daladier-Raynaud en 1939. En août 1953 les décrets-lois mettent en cause les acquis des fonctionnaires notamment par un recul de l'âge de la retraite, la grève est massive à la RATP; le gouvernement doit revenir sur ces mesures qui touchaient au statut. Enfin, de manière contemporaine, le mouvement de 1995 pour la défense du service public, contre le plan Juppé obligeait le

**Pour en savoir plus.**  
Robert KOSMANN  
L'origine du statut de la RATP, texte développé, déposé aux Archives syndicales CGT de la RATP, Fontenay-les-Briis.  
  
Michel MARGAIRAZ  
Histoire de la RATP, Albin Michel, 1989.  
  
PARISOT Daniel  
RATP ticket "chic" et luttes de "choc", Messidor, 1989