

TECHNOLOGIES ET EFFETS SOCIO-PROFESSIONNELS

Le cas des transports collectifs parisiens
(1900-1983)

PIERRE BOUVIER

CDAT
7298

Centre d'Etudes Sociologiques
LP CNRS 811
82, rue Cardinet
75017 Paris

TECHNOLOGIES ET EFFETS SOCIO-PROFESSIONNELS
Le cas des transports collectifs parisiens
(1900 - 1983)

PIERRE BOUVIER

Ministère des Transports
Rapport de fin d'étude
d'une recherche financée
par la Mission de la
Recherche ATP Socio-économie
des Transports

n°81.00.015.00.224.75.01
du 18/2/1981

Mars 1983

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

I. Historique des transports publics parisiens	6
Les conditions de transport à la veille de l'ouverture du métropolitain/ Genèse et mise en place du métropolitain(I853-I900)/ Extension du réseau/ Fusion des réseaux souterrains/ Stabilisation du réseau/ Unification des transports en commun de la Région Parisienne/ La Régie Autonome des Transports Parisiens/ Le réseau routier	
II. La chaîne "mécanique-électrique"(I900-I970)	
A. L'infrastructure	28
Lignes et voiries/ Le matériel/ La signalisation	
B. Réseaux d'exploitation et de communication	34
I Organisation et condition de travail: Le service Mouvement, Gares et stations/ Trains; Le service Traction, Organisation/ Poste	
2 Statut des personnels et revendication	
3 Politique patronale, la dépendance forcée: Les oeuvres/ L'action syndicale	
C. La stabilisation, l'émergence d'un bloc socio-technologique(I920-I930)	52
I L'émergence du bloc "mécanique-électrique": La division administrative/ Position des agents/ Déroulement des carrières/ Les salaires	
La réforme de I929	

D. La stabilité: de la C.M.P. à la R.A.T.P.(1930-1970)	63
Les technologies complémentaires	
E. Représentation du bloc "mécanique-électrique"	66
I La professionnalité	
2 La sociabilité: La chaîne de transmission de l'information/ La sociabilité interne conflictuelle/ la sociabilité intercatégorielle conflictuelle	
3 L'auto-centrage	
Documents	
III. Contexte des opérations de modernisation: les crises du transport urbain	II4
A. Le début d'une prise de conscience	
B. Vers la saturation	
IV. La chaîne "automatique"(1970...)	I20
A. L'infrastructure	
I Lignes et voirie: le métro urbain/ l'interconnexion	
2 Le matériel	
3 Les équipements automatisés: traitement des usagers/ marche des trains/ Commande centralisée et régulation	
B. Modification de l'organisation de production du transport	I29
I L'encadrement	
2 La grève de 1971 des conducteurs, un indicateur des effets de la modernisation	

C. Effets sur les personnels: la déstabilisation du bloc "mécanique-électrique"	I35
I La déprofessionnalisation	
a La fonction station: le controle/ la recette/ la responsabilité station	
b La fonction train: le service voyageur/ la conduite/ la professionnalité	
2 La désocialisation	I55
a L'isolement	
b L'insécurité: bref historique/ la fiabilité de la chaine de production/ l'atmosphère	
c La montée du syndrome insécuritaire: la fraude/ l'apparition de la violence	
3 Les glissements vers l'hors production	I70
4 Les recompositions à l'oeuvre	I73
a L'apparition de nouveaux professionnels	
b La reprofessionnalisation de la conduite	
c La resocialisation du réseau	
d L'image de l'entreprise	
CONCLUSION	182
DOCUMENTS, ORGANIGRAMMES ET STATISTIQUES	186
BIBLIOGRAPHIE COMPLEMENTAIRE	237
TABLE DES MATIERES	239

Cette recherche, réalisée dans le cadre de la Mission de la Recherche du Ministère des Transports, a été facilitée par l'accueil que nous ont réservé la Direction de la Régie Autonome des Transports Parisiens ainsi que les différentes organisations représentatives du personnel.

Nous tenons à remercier plus particulièrement Messieurs Bonnet, Tissier, Banaszuck, Guénin, le Docteur Foissin, les personnels du service des Archives ainsi que les responsables des organisations syndicales et toutes les personnes qui ont bien voulu nous accorder un peu de leurs temps et de leurs connaissances.

L'introduction de technologies avancées transforme dans les années soixante-dix, les processus de production de nombreux secteurs.

Des mutations importantes sont en cours. Elles affectent, à des degrés divers, tel ou tel secteur productif soit en substitution, soit en complémentarité avec les procédés antérieurs (1). L'industrie chimique, pétrochimique ou cimentière a, dans ses installations les plus modernes, recours directement aux procédures les plus avancées : processus en continu, commande centralisée assistée par ordinateur... L'industrie automobile utilise des machines-outils à commande numérique en complémentarité avec des machines-transferts et des machines-outils classiques. La sidérurgie a recours aux automatismes pour des segments spécifiques tels que l'aciérie.

(1) P. Naville, Vers l'automatisme social ? problèmes du travail et de l'automation, Paris, 1963
Y. Lucas, L'automation, Paris, 1982

Les transports urbains de masse, secteur rattaché au service public, vont rester, jusqu'à la fin des années soixante, relativement à l'écart de ces mutations technologiques. La nécessité de transformer un système de production défini au début de siècle devient alors une priorité (1). Les causes manifestes : obsolescence des installations et des matériels, inadéquation des processus de production, réaménagement des transports urbains dû aux glissements de population recouvrent et légitiment des attendus économiques et sociaux où dominent les notions de productivité et de rentabilité immédiates (2).

En l'espace de quelques années, la Régie Autonome des Transports Parisiens introduit et transforme radicalement les conditions de production des déplacements collectifs de masse. L'objectivation des fonctions concerne à la fois la conduite des machines (conduite automatisée des rames) ainsi que la surveillance et le contrôle du flux (Poste de commande centralisée). En fait l'ensemble du système de production antérieur est, suivant les secteurs, radicalement ou partiellement transformé.

Il est apparu indispensable de reconstruire les conditions qui prévalaient antérieurement afin de pouvoir expliciter les attitudes actuelles face aux opérations de modernisation. Ceci est d'autant plus nécessaire que le processus de production, défini au début du siècle,

- (1) Il s'agit des transports de masse souterrain (métro) de Paris, enjeu central des nouvelles technologies et, plus incidemment ceux de surface (autobus).
- (2) B. Coriat, Différenciation et segmentation de la force de travail dans les industries de process in La Division du Travail, Paris, 1978

n'a été que peu modifié jusqu'aux années soixante-dix. On peut en induire, comme hypothèse, que les pratiques et les représentations des travailleurs ont été fortement déterminées par cette permanence du procès de production. Nous serions en présence d'un bloc socio-technologique dont l'identité repose sur les technologies spécifiques du type mécanique-électrique, dans un continuum historique, bloc qui éclatera sous l'effet des automatismes introduit récemment (1).

C'est à partir de la reconstitution des caractéristiques de la chaîne de production antérieure "mécanique-électrique", dans ses procédés et procédures, que peuvent être dégagées les composantes professionnelles et sociales de la force de travail et, comparativement, les effets induits par l'automatisation (2).

Aux fortes professionnalités et sociabilités de la chaîne antérieure, à la "solidarité organique" (3) déterminée par le maillage serré et diversifié propre à un certain type de production mécanique (4) succède, du moins dans un premier temps, une déstabilisation, une anomie des

- (1) cf. L. Mumford "Techniques et civilisation", Paris, 1950 ;
G. Simondon, Rythme du progrès technique ; perfectionnement continu et mineur, perfectionnement discontinu et majeur in "Du mode d'existence des objets techniques", Paris, 1969.
- (2) C. Durand, dans "Chômage et violence", (1981) analyse vingt ans après, les nouvelles conditions de la force de travail des laminoirs lorrains étudiés dans "Les ouvriers et le progrès technique". (1966)
- (3) E. Durkheim, De la division du travail social, Paris, 1930
- (4) A. Touraine conduit une recherche comparative et évolutive des différentes phases de l'automatisation et de ses effets socio-professionnels in l'Evolution du travail ouvrier aux usines Renault, Paris, 1955

comportements et des identités (1). Ceci tient aux effets des politiques de modernisation caractérisées par une dé-professionnalisation des fonctions (2), une désertification du lieu de production, facteurs, pour les travailleurs et pour les usagers, d'insécurité. Les pratiques et les représentations du travail se recomposent difficilement, partagées entre le désinvestissement individuel et les réponses syndicales.

Ces effets socio-professionnels, marqués par une forte perte de sens du travail et des sociabilités d'entreprise, tendent à être corrigés, en ce qui concerne la Régie Autonome des Transports Parisiens, par des orientations récentes.

Dans quelle mesure des nouvelles réinterprétations de la vocation du secteur public, de la place et du rôle des technologies sauront-elles non seulement éviter les "Dégats du progrès" (3) mais également impulser une autre logique économique (4) contournant les pièges d'un évolutionnisme

- (1) "Le métier et la compétence d'expert ont été fréquemment remis en cause par la fréquence des changements techniques, et l'effort constant de standardisation des procédures." R. Sainsaulieu, L'identité au travail, Paris, 1977, p. 427.
- (2) M. Freysenet, La division capitaliste du travail, Paris 1977
M. Haug, Computer Technology and the obsolescence of the concept of profession, in Work and Technology ed. par M. Haug et J. Dofny, 1977
- (3) Les Dégats du progrès, CFDT, Paris, 1977
- (4) M. Maurice, Le déterminisme technologique dans la sociologie du travail (1955-1980). Un changement de paradigme? Sociologie du Travail 1/1980

antitechnologique (1) ? Il est difficile de répondre à ces questions, compte tenu du caractère récent de ces modifications.

Cette recherche s'est appuyée sur une double démarche. D'une part une approche sociologique utilisant les méthodes de la discipline (entretiens, questionnaires, analyse documentaire,...) et, d'autre part, une démarche de type anthropologique constituée par une observation participante de longue durée, en immersion partielle (cahiers d'observation, entretiens non directifs, présence quotidienne...). Le croisement de ces deux approches nous semble particulièrement pertinent pour saisir, in situ, la quotidienneté des pratiques et des représentations du travail ainsi que leurs transformations (2). Elle a ainsi permis une étude du quotidien des différents postes ainsi qu'une recherche sur une institution représentative (3).

- (1) J. Lojkine, Crise et renouveau de la sociologie du travail, Sociologie du travail, 2/1982
- (2) P. Bouvier, Pour une anthropologie de la quotidienneté du travail, Cahiers Internationaux de Sociologie, LXXIV, 1983.
- (3) P. Bouvier, Metropolis, Paris, 1978
Travail et expression ouvrière, pouvoirs et contraintes des comités d'entreprise, Paris, 1980

I - HISTORIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS PARISIENS

L'organisation des transports publics et collectifs à Paris remonte au XVIIe. Les "carrosses à 5 sols", dont la paternité est attribuée à Blaise Pascal, mettent, pour la première fois, depuis la création de la ville, un semblant d'ordre et de systématisation dans le transport des personnes. Précédemment, les déplacements des parisiens ne s'effectuaient que par l'intermédiaire de montures individuelles, de chaises à porteurs, de voitures attelées, de calèches ou de carrioles privés ou publiques mais à usage individuel (fiacres et voitures de louage). L'expérience des carrosses à 5 sols ne dura que quelques années quoique, en de nombreux points, elle ait été annonciatrice des transports en commun d'aujourd'hui : itinéraires, passages et prix fixes, transport collectif (1).

Il faudra attendre le début du XIXe siècle pour assister au développement du transport public en commun. Une ordonnance préfectorale autorise, le 30 janvier 1828, l'exploitation d'un réseau de voitures attelées pouvant transporter 14 passagers et désignées sous le nom d'omnibus. Ces voitures disposent d'un cocher (équivalent du machiniste des anciens autobus) (2) et d'un "conducteur" (équivalent du receveur de ces mêmes voitures). On trouve dans cette répartition des fonctions entre la conduite des véhicules (cocher plus machiniste) et le service usager (conducteur puis receveur), ainsi que la prédominance des responsabilités de celui-ci, une organisation du travail qui se perpétue sur les véhicules à moteur. La disparition des receveurs, avec les autobus à un seul agent auquel incombe la conduite et le service usager, marquera l'extinction de cette double filière qui aura

(1) J. Robert, Histoire des transports dans les villes de France, Paris, 1974. p. 19.

(2) Autobus circulant à Paris de 1930 à 1970 (TN 4, TN 6)

subsisté jusque dans les années 1970.

La vive concurrence entre les compagnies nouvellement créées, les difficultés de desserte des secteurs moins habités, l'augmentation rapide de la population à desservir et le début du développement des quartiers périphériques conduisent à une centralisation et à une rationalisation des transports collectifs. La Compagnie Générale des Omnibus, ex Entreprise Générale des Omnibus, se voit accorder le monopole de ce transport (1855) pour une période de trente ans, puis de cinquante ans (1860). En contrepartie de cet avantage essentiel, un cahier des charges doit permettre au préfet de la Seine, ainsi qu'aux autorités municipales, d'exercer un certain contrôle sur l'organisation et le fonctionnement des services rendus par la Compagnie. Les administrateurs, qui président aux destinées du transport des parisiens vont, du fait de leur accointance avec les pouvoirs publics et financiers, sous le Second Empire et la IIIe République, suivre une politique tournée d'abord vers la prospérité de leurs actionnaires.

L'introduction du transport par tramway tracté (1873) se fait, à Paris, sous l'égide de la C.G.O. Le développement de la traction mécanique et électrique suscite la création de plusieurs compagnies de tramways auxquelles sont concédées le transport dans les quartiers périphériques. Cet accroissement des modes de locomotion doit cependant toujours tenir compte du souci de rentabilité des compagnies et donc de leur volonté de desservir en priorité les secteurs à population aisée au détriment des quartiers pauvres.

1 - Les conditions de transport à la veille de l'ouverture du métropolitain

Au tout début du XXe siècle, Paris, dont la population compte 2 714 000 habitants alors qu'elle n'était, un siècle auparavant, que de 547 000 habitants, dispose d'un ensemble hétérogène de modes de transports collectifs. Ceux-ci compren-

nent différents types d'omnibus, tramways (traction animale ou mécanique), chemins de fer de ceinture (St Lazare, Maison Blanche) ainsi que des bateaux mouches fonctionnant sur des parcours réguliers le long de la Seine, dans sa traversée de Paris.

Cette abondance et cette diversité n'apportent cependant pas une réponse satisfaisante aux déplacements des parisiens et ceci pour plusieurs raisons : la rationalisation des transports - fusion des nombreuses compagnies hippomobiles dans la C.G.O. - n'a pas résisté à l'apparition désordonnée et purement compétitive des lignes de tramways. Non seulement certains secteurs sont toujours mal desservis, faute d'une clientèle aisée et donc attractive, mais, par contre, dans les quartiers résidentiels et dans le centre, la circulation est difficile, compte tenu des embouteillages et de l'écrémage systématique de certains axes. Les usagers et la presse dénoncent cette situation. Les syndicats des employés des compagnies de transport tiennent, pour leur part, à souligner leurs mauvaises conditions de travail. La croissance continue de la population parisienne contribue également à la nécessité de trouver une solution aux transports collectifs. (1)

2 - Genèse et mise en place du Métropolitain (1853-1900)

Il a été beaucoup écrit sur les débats, autant scientifiques et techniques qu'économiques et politiques, entourant les prises de décision en faveur d'un chemin de fer souterrain à petit gabarit propre à la desserte de Paris (2). Nous nous contenterons de souligner certains points non sans citer quelques propos tenus à l'époque et qui reflètent la vigueur des arguments échangés. Ils témoignent des difficultés d'une prise de décision, vu les intérêts en présence (Etat-

(1) M. Rebérioux, La République Radicale ? 1898-1914
Paris, 1975

(2) Cf. J. Robert, Notre Métro, Paris, 1967

Ville-Compagnies ferroviaires...) (1). Ainsi des déclarations, à la Chambre, de M. Madier de Montjau : "Le Métro est anti-national, antimunicipal, antipatriotique et attentatoire à la gloire de Paris" (2).

Il faut noter le retard pris par la capitale sur les autres grandes villes. Londres est doté, dès 1863, d'un métro. Puis ce sera le tour de Berlin (1871), New-York (1872)... Ce retard, associé à la saturation et à l'anarchie des transports de surface ainsi qu'au progrès effectué dans ce laps de temps, permettra cependant, une fois les décisions de mise en chantier prises, d'éviter certains tâtonnements ou de dépasser des seuils techniques auxquels ont dû se confronter d'autres capitales. Ainsi, par exemple, de l'emploi, à Londres et à New-York, pendant plusieurs années, de la traction vapeur à fortes nuisances, alors qu'en 1900 les ingénieurs parisiens disposent de moteurs électriques relativement silencieux et fiables. De même, en ce qui concerne le choix, à l'inverse de Londres, d'un réseau au profil peu profond et de l'utilisation des galeries boisées pour la construction des tunnels et des stations alors que la méthode plus récente du bouclier n'offrait pas encore toutes les garanties.

La juxtaposition de techniques de construction classiques mais sûres ou en cours d'adaptation vont permettre une exécution et une mise en service rapide du Métropolitain. Le métro de Paris, en se situant parmi les dernières réalisations, à la charnière du XIXe et XXe siècles, utilise les technologies les plus avancées de l'époque, compte tenu du fait qu'à quelques exceptions près (3), l'ouverture de nouveaux

(1) Cf. R. H. Guerrand, "Mémoires du Métro", Paris 1961

"...la construction du métro est la première grande victoire du Conseil Municipal sur le Ministère des Travaux Publics et les grandes compagnies". A Cottureau, "L'apparition de l'urbanisme comme action collective", Sociologie du Travail, 4/1969.

(2) R.H. Guerrand, op. cit. p 30

(3) Madrid : 1919, Barcelone : 1924, Athènes : 1925, Tokyo : 1927, Osaka : 1933, Moscou : 1935.

réseaux métropolitains attendra près d'un demi-siècle, Les technologies utilisées ont, faute de demandes, peu changé dans ce laps de temps. On peut poser que le réseau parisien s'est situé à la crête la plus avancée de la première génération de ces modes de transport, période qui s'étend de la seconde moitié du XIXe à la première guerre mondiale. La plupart des grandes métropoles du monde occidental ont été, alors, dotées de leurs réseaux métropolitains.

Ceci va permettre, à certaines modifications près, le fonctionnement relativement satisfaisant du réseau, pendant plus d'un demi-siècle, dans sa configuration et ses caractéristiques d'origine. Cette période sera nécessaire pour susciter une seconde génération de matériaux, de techniques et d'organisation propre au transport souterrain de masse, effet de seuil dont profite, dans les années 70, le métro parisien.

L'ouverture, le 19 juillet 1900, de la première ligne au public parisien, lors de l'Exposition Universelle - prétexte et faire valoir - montre la fiabilité, dans sa globalité, du système. En l'espace de quelques mois, treize kilomètres de tronçons de ligne sont mis en exploitation respectivement sur la 1 : Vincennes-Maillot, la 5 : Etoile-Trocadéro, la 2 : Etoile-Dauphine. Le trafic se chiffre, au 1er janvier 1901, à 15 890 526 voyageurs.

Cette mise en exploitation détermine, très rapidement, certaines modifications en ce qui concerne le matériel utilisé. Chaque rame est constituée par trois voitures en bois comprenant une motrice et deux remorques. La traction s'effectue à l'aide de deux moteurs Westinghouse de 125 CV à commande directe. Un frotteur latéral permet l'alimentation électrique à partir d'un troisième rail sous courant continu et tension de 600 V. La rame, longue de 25 mètres, assure le transport de 45 usagers. La signalisation n'est pas encore en place. Les écarts entre les rames se situent, dans les premiers mois d'exploitation, autour de 10 minutes. Très rapidement,

vu l'affluence croissante, ces écarts descendent à 6, puis à 3 minutes.

Le matériel est encore marqué par l'influence des techniques utilisées dans les tramways. Les nécessités du service conduisent la Compagnie des Chemins de Fer Métropolitain de Paris (C.M.P.), société concessionnaire, à équiper les rames de motrices plus puissantes à 2, 3 puis 4 moteurs (2 par bogies) et d'équipements Sprague-Thomson. Ceci permet la constitution de rames composées de 5 voitures : 2 à l'avant et à l'arrière, et 3 remorques. Ces trains de 72 mètres, utilisent pleinement les stations (75 m).

L'équipement électrique général des motrices ainsi que le système de freinage ne vont pas subir de grandes modifications jusqu'aux années d'après-guerre.

En ce qui concerne la construction de nouvelles lignes, la conception des tunnels et des stations évoluera peu, la technique des galeries boisées étant le plus souvent utilisée, sauf pour la traversée de la Seine où l'on a généralement recours à la méthode du bouclier (lignes 12, 8, 7). Le profil type du souterrain à deux voies (section voutée, en maçonnerie et béton, d'ouverture intérieure de 7,10 m) sera, pour le réseau intra-muros, conservé. Les stations courantes à quais latéraux dont la longueur était portée, dès l'origine, à 75 m (les premiers trains n'occupent qu'un tiers de cet espace) ne seront modifiées que ponctuellement et portées à 90 mètres, voire 105 mètres (extension des lignes 7, 8, 9).

Le gabarit des voitures fixé à 2 mètres 40, afin de garder au réseau sa spécificité, suivant la volonté du Conseil Municipal de Paris, ne sera pas remis en cause, si ce n'est lors de la réalisation du métro régional : Ligne de Sceaux et Réseau Express Régional (gabarit unifié des chemins de fer afin de permettre la circulation simultanée des rames de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.).

La signalisation, relativement sommaire dans les premières années : signal d'entrée et de sortie à chaque station, signalisation d'espacement, est rapidement améliorée avec l'introduction de différents signaux de block. La construction de terminus en tiroir, que peuvent utiliser les rames à deux motrices avant-arrière, remplace avantageusement les premiers terminus en boucle. Une signalisation adéquate permet des manoeuvres de garage, dégarage ou changement de voie plus efficaces.

Ce sera dans le contexte de cette infrastructure technique, qui a été élaborée principalement au début du siècle, que s'inscrit le fonctionnement de cette chaîne de transport "mécanique-électrique", et ceci jusqu'aux opérations de modernisation des années soixante/soixante dix.

3 - Extension du réseau

Le succès remporté, dès l'année d'inauguration, par le métro parisien, conduit les autorités municipales à souhaiter le développement rapide du réseau. D'après les clauses du régime de concession qui lie la ville de Paris à la C.M.P., les travaux d'infrastructure sont à la charge de la Ville : travaux souterrains, tunnels, viaducs, quais des stations. Les ouvrages donnant accès aux stations, les dépôts, les ateliers de réparation, la centrale électrique ainsi que le matériel et son exploitation, c'est-à-dire l'ensemble de la superstructure revient, pour son édification, son extension et son fonctionnement, au concessionnaire. De plus, la C.M.P. doit verser à la ville une somme de 5 centimes par voyageur transporté et lui céder, à l'expiration de son mandat, soit 35 ans, l'ensemble de ces superstructures. Le prélèvement de 5 centimes par voyageur sur les recettes de la compagnie a pour but de rembourser les emprunts contractés par la ville pour l'édification de l'infrastructure.

Le programme de réseau prévoit six lignes représentant une longueur totale de 65 kilomètres. Le dessin de celles-ci sera globalement respecté. Il prévoit les parcours suivants :

- A - Porte de Vincennes-Porte Dauphine
- B - Ligne circulaire suivant les anciens boulevards extérieurs
- C - Porte Maillot-Ménilmontant
- D - Porte Clignancourt-Porte d'Orléans
- E - Boulevard de Strasbourg-Pont d'Austerlitz
- F - Cours de Vincennes-Place d'Italie

La prise en considération des grands axes de circulation des parisiens, dont ceux du flux domicile-lieu de travail domicile, ainsi que de ceux des quartiers centraux de la ville, rassemblant en un noeud névralgique le monde des services et des affaires conduit, d'abord, au développement des lignes dans une zone Ouest-Nord-Est située sur la rive droite de la Seine (cf. figures).

Nous assistons ainsi à l'ouverture successive des tronçons Etoile-Trocadéro, Etoile-Dauphine, Etoile-Anvers, Anvers-Bagnolet, Bagnolet-Nation, Trocadéro-Passy, Villiers-Père Lachaise, Père Lachaise-Gambetta, s'échelonnant d'octobre 1900 pour le premier, à janvier 1905 pour le dernier, soit plus de trente kilomètres. C'est seulement en 1906 qu'un axe sur la rive gauche est ouvert au public : Passy-Place d'Italie-Austerlitz, soit huit kilomètres. Le métro reprend ensuite son expansion sur la rive droite : Austerlitz-Jacques Bonsergent-Gare du Nord, Clignancourt-Châtelet... tout en s'implantant lentement et progressivement sur la rive gauche. Cette priorité donnée à la rive droite tient à plusieurs facteurs qui font de ce secteur une zone privilégiée : prépondérance des quartiers d'affaires et des centres commerciaux (grands magasins), habitat dense des banlieues Nord-Ouest et des arrondissements Nord-Nord-Est, zone résidentielle des quartiers Ouest et de l'axe Paris-Saint Germain... tous ces facteurs concourent à déterminer, pour la C.M.P., des flux importants d'usagers potentiels du type domicile-travail aussi bien que du type travail-consommation-loisirs, travail-travail ou domicile-consommation/loisirs(1). Ces mouvements alternés ou auto-centrés d'une population d'employés, d'artisans, de cadres ou d'oisifs

(1) H. Ruhlmann, Les chemins de fer urbains, étude économique et sociale, Paris, 1936
 P. Bouvier, "Itinéraires métropolitains, quoi de neuf sur la 9", Esprit, 9/1981

aux revenus relativement élevés, doivent assurer un trafic dense et, de ce fait, les bénéfices attendus par la Compagnie. Ce sera effectivement le cas. Les dividendes versés aux actionnaires passent de 7,50 francs en 1900 à 15 francs en 1902 pour atteindre 21 francs en 1913. Ces résultats correspondent au succès rencontré par le métro. Dix sept millions de voyageurs en 1900, 467 millions en 1913 (C.M.P. + Nord-Sud).

Parallèlement à cette extension des lignes de la C.M.P. (nouvelle concession en 1907), la Ville de Paris, pour faire face à la demande publique, accorde, en 1903, à une compagnie distincte de la C.M.P. une autre concession. Il s'agit de l'exploitation d'une ligne reliant Montmartre à Montparnasse. La "Société du Chemin de Fer électrique Nord-Sud de Paris" ouvre au public, en novembre 1910, la première section de la ligne A (12 actuellement); Porte de Versailles-Notre Dame de Lorette, soit près de dix kilomètres de voie. A la différence de la C.M.P., le Nord-Sud utilise un matériel entièrement métallique. Les motrices sont équipées de quatre moteurs avec équipement électrique Sprague-Thomson. Les remorques offrent un meilleur confort aux usagers du fait de leur plus grande longueur, de leurs trois portes par face et de leurs bogies à double suspension.

Des lignes de ces deux compagnies sont raccordés en plusieurs points de correspondance.

L'extension du réseau, qui a été rapide jusqu'à la première guerre mondiale, marque un temps d'arrêt pendant les hostilités. Le réseau initial, dont la mise en service devait s'effectuer sur treize ans (huit ans pour les lignes A, B, C, puis cinq ans pour les lignes D, E, F), a été ouvert au public en moins de dix ans. A la veille des hostilités (1914), et compte tenu des lignes dues aux nouvelles concessions, l'ensemble C.M.P./Nord-Sud est long de dix-sept kilomètres.

La reprise des travaux, ralentie par la guerre, se fait à un rythme plus lent. Ceci tient aux conséquences immédiates du conflit (pénurie de main d'oeuvre, saturation du réseau...)

mais également aux difficultés financières rencontrées par la C.M.P. à partir de la fin des hostilités. Un déficit croissant se fait jour, déséquilibré tenant au renchérissement des matières premières ainsi qu'aux augmentations générales des salaires. Les compagnies et la Ville de Paris redéfinissent leurs rapports. Une "régie intéressée" lie dorénavant la Ville et les compagnies exploitant les réseaux. Ces décisions, prises en 1921, présentent, pour les compagnies, l'avantage de les préserver des risques financiers. Elles correspondent également à la volonté du patronat français de s'assurer des positions de repli face à l'instabilité monétaire (dépréciation du franc) et aux nouvelles conditions économiques (1). L'expansion très rapide de la banlieue transforme sensiblement le profil de la population parisienne, dissociant, de plus en plus, zone de résidence et zone de travail.

Désormais, la C.M.P. et le Nord-Sud deviennent simples exploitants, sous le contrôle financier de la Ville de Paris et pour son compte. Les bénéfices des compagnies sont, de ce fait, réduits en comparaison avec ceux de l'époque d'expansion des premières années (cf. tableau). La Ville rétribue les compagnies suivant un système de primes tenant compte du nombre de billets vendus, des produits du trafic et des recettes hors trafic (2).

Ces décisions, dont il faudrait pouvoir mieux resituer les enjeux propres aux différents acteurs socio-politiques, allaient s'avérer positives pour la Ville, au détriment des compagnies, ce qui déterminera un retour, en 1928, au système de la concession aux risques mais, également, aux bénéfices éventuels de l'exploitant. Les dividendes stabilisés autour de 35 francs, en 1928, passeront rapidement à 45 francs, en 1930, pour atteindre, en 1939, 60 francs.

(1) Philippe Bernard, "La fin d'un monde: 1914-1929", Paris, 1975

(2) R.H. Guerrand, op. cit.

4 - Fusion des réseaux souterrains

En 1930, l'unification du réseau est réalisé avec la fusion Nord-Sud et C.M.P..

Le développement démographique qui, avant et pendant la première guerre mondiale, concerne Paris dont la population passe de 2 millions 763 mille en 1901, à 2 906 000 en 1921, se reporte dorénavant, et ceci jusqu'à la période actuelle, sur la région parisienne. L'urbanisation par lotissement des catégories aux revenus faibles ou moyens (ouvriers, artisans, employés), s'effectue dans les contours limitrophes de l'agglomération parisienne, plus particulièrement en Seine et Oise et Seine et Marne. Entre les deux guerres, la dissociation du lieu de résidence et du lieu de travail devient une nouvelle donnée fondamentale des flux de déplacement. L'industrialisation de la couronne parisienne suscite, par ailleurs, des déplacements qui ne sont plus centrés sur l'axe banlieue-Paris-banlieue, mais sur des translations banlieue-banlieue. Alors qu'en 1906 l'axe banlieue-Paris représente 80 % des déplacements, en 1931 il ne compte plus que pour 62 % (1).

Cette mutation a un double effet. Elle rend caduc l'organisation des transports telle qu'elle avait été définie par les conventions de 1910. Le recours à la traction mécanique pour les transports en surface, la concentration des compagnies antérieurement concurrentes, le maillage plus fin de la proche banlieue, la répartition des fonctions entre d'une part la Compagnie Générale des Omnibus (C.G.O.) et les autres concessionnaires de surface et, d'autre part, entre cette même C.G.O. et la C.M.P. (desserte rapide intra-muros : C.M.P., desserte souple, fractionnée Paris et banlieue : C.G.O. et petites compagnies) ne correspondent plus à cette explosion démographique de la région parisienne. Les pouvoirs publics dans les années 30, doivent redistribuer les cartes (2)

(1) M. Daumas, Transports et société, colloque Royaumont, avril 1978, p. 393.

(2) A. Cottureau, "Les débuts de la planification urbaine à Paris", Sociologie du Travail, 4/1970.

Par ailleurs, la population parisienne intra-muros a atteint son plus haut niveau en 1921 (2 906 000). Dorénavant, elle se stabilise, légèrement en dessous de ce chiffre, pendant plusieurs décennies, pour régresser à partir des années soixante (1926 : 2 871 000 ; 1931 : 2 891 000 ; 1936 : 2 829 000 ; 1946 : 2 725 000 ; 1954 : 2 850 000 ; 1962 : 2 790 000 ; 1968 : 2 590 000 ; 1975 : 2 299 000 ; 1982 : 2 168 000 (estimations)) (1).

Cette régulation du renouvellement démographique de Paris se traduit par une stagnation, voire une dégradation du solde positif. Elle détermine un second effet, lié aux glissements de l'habitat vers la banlieue, en terme de développement des infrastructures et des divers modes de transports spécifiquement parisiens.

5 - Stabilisation du réseau

Ce double phénomène : croissance continue de la banlieue, stagnation de la population intra-muros, rend compte, nous semble-t-il, de la politique menée par les pouvoirs publics jusqu'aux années soixante. Celle-ci se traduit, concernant plus précisément le transport urbain souterrain de masse, par un développement beaucoup plus lent, jusqu'à la seconde guerre mondiale, puis un immobilisme de 1946 aux années 60. Il est nécessaire de pondérer cette assertion. Des améliorations sont apportées au maillage intra-muros (ouverture de lignes, prolongements ou raccordements). Des études, en terme de matériel, aboutissent, à partir des années cinquante-soixante. D'autre part, la mise en circulation, après la seconde guerre mondiale, de millions de véhicules individuels, dont principalement l'automobile, va remettre en question les capacités de la voirie urbaine et sub-urbaine à gérer cette nouvelle densité du trafic due, entre autre, à l'accroissement des distances entre lieu de résidence et lieu de travail.

Les pouvoirs publics vont constater que la croissance continue du trafic du métro parisien de 1900 à 1930 (sensiblement parallèle à l'expansion démographique) s'inverse une

(1) Source Insee

première fois : 1930 (888 000 000 de voyages payés), 1938 (761 000 000) pour, l'explosion des conditions spécifiques à la période d'occupation passée; 1945 (1 508 000 000), de nouveau s'inverser : 1950 (1 129 000 000), 1960 (1 166 000 000) puis se stabiliser (1970 : 1 128 000 000). Ils pourront en déduire que cette demande décroissante ne justifie pas une nouvelle re-définition du réseau métropolitain intra-muros dans son infrastructure et son fonctionnement. Elle la justifierait d'autant moins que durant les années de très forte demande de l'occupation (réquisition des transports de surface et absence de véhicules individuels) et a fortiori après-guerre, alors que la reprise des services en surface est faite, les matériels et les systèmes d'exploitation se sont révélés aptes à gérer une masse de trafic très importante. Par ailleurs, la population parisienne a un volume relativement constant. Elle n'intervient donc pas comme paramètre déterminant une modification importante de la définition du transport souterrain.

En fait, l'enjeu s'est déplacé. L'attention des autorités se porte non plus sur les flux intra-muros mais sur les déplacements banlieue-Paris et banlieue-banlieue (1).

C'est dans ce contexte, d'apparente stabilisation de la demande intra-muros mais de la nécessaire intervention intra/extra-muros, que s'inscrit la réorganisation des transports de surface, puis la fusion entre ceux-ci et les transports urbains parisiens. La constitution de la Société des transports en commun de la région parisienne (S.T.C.R.P.), en 1920, répond à cette nécessaire rationalisation des transports de surface, face à l'expansion de la région parisienne (accroissement de plus d' 1 000 000 d'habitants en Seine, et Seine et Oise de 1911 à 1931). Elle institue au profit de la S.T.C.R.P. le mono-

(1) M. Daumas, "Analyse historique de l'évolution des transport en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939", A.T.P. socio-économie des Transports, 1977.

pole des transports en commun de surface en région parisienne, quel que soit le mode d'utilisation : tramways ou autobus. Les difficultés de la compagnie tiennent non seulement à l'héritage d'un réseau peu homogène en terme de tracé ou de matériels, mais tiennent également aux politiques poursuivies par les directions de la compagnie qui, comme le dénoncent les groupes parlementaires de gauche à l'Assemblée, génèrent un gaspillage budgétaire au profit, entre autres, des constructeurs automobiles. La décision, en 1931, de supprimer le trafic tramway, alors même que l'amortissement des infrastructures et du matériel est loin d'être effectif, ceci au profit des autobus, s'inscrit dans une politique plus soucieuse de favoriser les constructeurs automobiles (Renault produira, de 1931 à 1937, 2 795 autobus) que du confort de l'utilisateur ou des revendications du personnel. Daumas souligne les liens étroits qui existent au conseil d'administration de la S.T.C.R.P. entre industriels du pétrole, de l'automobile constructeurs de tramways ou de matériels électriques (1). Les décisions prises présagent, par la suppression du réseau tramway et l'expansion des véhicules individuels, la situation catastrophique, en terme de déplacements urbains, qui sera celle des années soixante et, alors, la nécessité d'une importante redéfinition.

A la veille de la seconde guerre mondiale, le réseau de la C.M.P. s'est enrichi de quelques lignes supplémentaires Lilas-Chatelet (11), Porte de Vanves-Montparnasse (14) ainsi que d'un certain nombre de prolongements vers les portes de Paris : Porte d'Ivry (7), Porte de Charenton (8), Porte de Montreuil (9). Il tient également compte des nouveaux déplacements démographiques en franchissant le périmètre de la Ville. Les prolongements en banlieue desservent dorénavant Boulogne (Pont de Sèvres), Vincennes (Chateau de Vincennes), Ivry (Mairie d'Ivry) puis, en 1937, Les Lilas (Mairie des

(1) M. Daumas, op. cit., p. 184, 185.

Lilas), Neuilly (Pont de Neuilly), Levallois (Pont de Levallois), Montreuil (Mairie de Montreuil). Les banlieues Ouest et Est sont particulièrement privilégiées. Elles représentent une clientèle potentielle plus aisée que celle des banlieues ouvrières du Nord.

Ceci est une variable importante pour la C.M.P., soucieuse d'abord de bénéfice plus que de politique d'intérêt général ou social, comme l'avait montré son attitude vis à vis de son personnel.

Le matériel est modernisé au cours des années trente (voitures métalliques, motrices 4 moteurs dont 650 exemplaires seront construits entre 1926 et 1938, équipement électrique Sprague Thomson...) Ceci améliore la qualité du service sans transformer les caractéristiques de la chaîne transport. Elles perdurent, compte tenu de certaines améliorations, dans leur définitions antérieures, définitions qui resteront quasiment les mêmes jusqu'à la fin des années soixante.

6 - Unification des transports en commun de la région Parisienne

Les résultats déficitaires de la S.T.C.R.P., des compagnies ferroviaires de banlieue ainsi que, dans une moindre mesure, de la C.M.P. entraînent une implication municipale croissante. A la veille de la seconde guerre mondiale, compte tenu de la période du Front populaire, favorable à une coordination autoritaire des transports (nationalisation des compagnies ferroviaires avec création de la S.N.C.F.), l'unification des transports parisiens de surface et souterrain est à l'ordre du jour. Elle doit permettre un désengagement financier des collectivités locales tout en permettant une exploitation équilibrée non plus par l'aide municipale mais par l'augmentation des tarifs, la suppression de certaines dessertes, la compression des frais (1).

(1) M. Halbwachs, La politique foncière des municipalités, in Classes sociales et morphologie, Paris, 1972, pp. 177-198.

Un décret du 12 décembre 1938 stipule la future unification des réseaux routiers et ferrés. En 1941, la C.M.P. devient responsable de l'ensemble des transports publics parisiens, ceci pour une période de 15 ans. Alors que l'ex-STCRP voit son parc automobile passer de 3 500 voitures à 600 voitures, en 1942, donc, par là même, une diminution très importante de ses capacités de transport, le métropolitain connaît un accroissement considérable du trafic. Il est quasiment l'unique mode de transport collectif, et ceci avec un matériel et des installations en grande partie amorties. Le nombre de voyageurs transportés passe de 650 051 millions en 1940 à 1 508 millions en 1945. Dans le même temps le réseau de surface, dont la moyenne, avant guerre, se situait autour de 900 millions de voyageurs, est tombé, en 1945, à 201 millions.

Les résultats financiers du Métropolitain deviennent positifs, non seulement du fait du nombre accru de voyageurs, mais également du fait que le réseau fonctionne avec un personnel très réduit (8 000 agents contre plus de 12 000 avant les hostilités) effectuant jusqu'à 54 heures par semaine.

Un arrêté du Ministère des Travaux publics et des Transports suspend, le 3 janvier 1945, le conseil d'administration de la C.M.P.. Les partis de gauche, majoritaires, veulent mettre un terme à la présence d'intérêts privés dans un service public. Le vieux contentieux entre politique libérale ou coordonnée, entre privatisation ou nationalisation, mais également entre les syndicats confédéraux du personnel de la C.M.P. et les directions de l'entreprise est résolu par la mise en place d'une administration provisoire en attendant la création de la Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P.).

7 - La Régie Autonome des Transports Parisiens

Par la loi du 21 mars 1948, la Régie Autonome des Transports Parisiens est définie comme un établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière. Il lui revient l'exploitation des lignes des transports de la C.M.P., de la S.T.C.R.P. et de toutes celles que l'Office

régional des transports parisiens (O.R.T.P.) pourrait décider de lui confier pour exploitation ou création. Ceci implique donc l'étude, la construction et l'équipement nécessaires de nouvelles lignes.

Le conseil d'administration est composé de 28 membres (1) dont des représentants des collectivités locales (2), des différentes catégories de personnel de l'entreprise (8), des ministères (5) ainsi que des personnalités nommées par le Ministre des travaux publics et des transports (5). Un directeur général assure la gestion courante. Cette dernière est contrôlée par l'O.R.T.P. qui a la charge de la politique d'ensemble des transports collectifs de la région parisienne. La fixation des tarifs de la R.A.T.P. est du ressort de cet office, représentant les pouvoirs publics et les collectivités concernées. En 1959, il sera remplacé par le Syndicat des transports parisiens.

Les recettes en provenance de la vente des titres de transport doivent permettre l'équilibre financier de l'entreprise. En fait, il n'en sera rien. La R.A.T.P., qui n'a pas la possibilité de fixer ses tarifs, se voit dans l'obligation de solliciter, auprès de l'O.R.T.P., la couverture des déficits. L'entreprise, service public, se trouve dans une position ambiguë. Les pouvoirs publics lui assignent une fonction tout en ne voulant pas en assumer l'entière logique, c'est-à-dire en dégageant systématiquement les moyens financiers nécessaires au bon fonctionnement de ce service indispensable à l'ensemble de l'économie nationale, y compris propriétaires fonciers et entrepreneurs. Le prix du transport est supporté d'abord par les utilisateurs individuels et non par l'ensemble des institutions et entreprises pour qui le transport collectif de leurs personnels est une indispensable nécessité. Ceci déter-

(1) Limitation, dans le cadre des décrets de 1959, à 20 membres permettant une meilleure représentation des collectivités locales (5 au lieu de 2) mais une diminution des représentants du personnel (5 au lieu de 8).

minera qu'ultérieurement une participation des employeurs au coût de ce transport (1) ; La charge sera ainsi moins lourde pour les utilisateurs individuels, pour l'Etat et pour les collectivités locales. L'entreprise, dégagée d'une certaine tutelle publique, pourra, vis à vis de ses diverses clientèles, exercer une réelle autonomie. Elle pourra disposer des moyens financiers nécessaires à sa politique d'expansion, de modernisation et d'amélioration du service rendu.

La situation ne sera pas celle-ci. Dès la Libération, l'entreprise doit régulièrement en appeler à ses tutelles pour obtenir le remboursement des pertes des recettes (indexations tarifaires pour les familles nombreuses, mutilés etc...) et l'indemnité compensatrice pour son relèvement des tarifs. La charge de ces remboursements revient, pour 70 %, à l'Etat et, pour 30 %, aux collectivités locales de la région parisienne.

Le Ier plan, élaboré aux lendemains de la Libération, prend, comme axe prioritaire, la reconstitution des secteurs de base. Il privilégie, particulièrement, l'électricité, le charbon, l'acier, le ciment, les transports ferroviaires et le matériel agricole. Instrument d'orientation et cadre des investissements publics et privés, le plan Monet (1947-1953) se propose de retrouver, en 1949, le niveau de développement de 1929. Les plans suivants : IIe (1954-1957), IIIe (1958-1961) n'inscrivent, pas plus que le Ier plan, des directives et des investissements touchant les transports urbains. La planification gouvernementale s'en remet aux tendances lourdes du marché et, plus particulièrement, au secteur de l'automobile. La France possède de nombreux atouts dans cette industrie (ancienneté, savoir-faire). Les potentialités du marché lui font reconnaître le statut de secteur "d'entraînement" (A. Nicolon) (2). Les transports publics parisiens et particulièrement

(1) Le versement employeur est institué en 1971 (1 % des salaires pour les entreprises de plus de 9 salariés). Les propositions actuelles du gouvernement tendent à répartir plus équitablement ces charges (40 % à charge de l'employeur).

(2) A. Nicolon Transports et Société, op. cit., p. 103.

le métro n'apparaissent pas comme priorité étant donné, d'une part leur apparente capacité à répondre à la demande (pendant l'occupation le métro a réussi à véhiculer plus d'un milliard 450 millions d'usagers) et que, d'autre part, la population de Paris est en décroissance, ce qui se répercute par un trafic moindre touchant le métro, trafic drainé en partie par les transports de surface reconstitués (autobus). Dans le même temps, la proche et moyenne banlieue continuent à croître très rapidement. A cette nouvelle demande de transport, les pouvoirs publics répondent, non par une politique globale, mais par un certain suivisme vis à vis des tendances dominantes du marché, c'est-à-dire l'utilisation des transports individuels : l'automobile. Comme l'indiquent J.C. Ziv et Ch Napoléon, investir dans les transports collectifs, dans les années cinquante, pouvait apparaître comme utopique "alors que l'opinion publique, les nécessités économiques, l'accroissement du pouvoir d'achat et la diminution des coûts de production semblent favorables à l'automobile dont l'industrie est destinée à jouer un rôle pilote dans le développement national" (1). Le parc automobile croît très rapidement.

1944 :	680 000	1957 :	3 972 000
1949 :	1.250 000	1959 :	5 019 000
1953 :	2 020 000	1963 :	7 800 000

Les transports collectifs n'apparaissent plus comme vecteur central des déplacements, tels qu'ils l'étaient précédemment. Ils tendent, nous semble-t-il, à être perçus par les pouvoirs publics comme mode d'accompagnement, voire d'appoint au transport individuel. Cette situation se concrétise, entre autre, par les crédits (taxe sur les carburants) dégagés au profit du Fonds spécial d'investissements routiers dont la préoccupation sera l'amélioration du réseau.

Nous ne développerons pas les thèses en présence à

(1) "Le transport urbain, un enjeu pour la ville", 1981, p. 16

l'époque et qui, pour beaucoup, privilégient la consommation individuelle du transport, au nom de divers critères (1). Une littérature importante s'est, dans les années soixante-dix, et alors que la prédominance du transport individuel commençait à être remis en question, attachée à en étudier les acteurs et les stratégies (2).

Il s'agit, pour nous, de reconstituer brièvement le contexte dans lequel se trouvent situés le fonctionnement et la possibilité de développement de la Régie Autonome des Transports Parisiens. On peut, compte tenu de cette priorité fondamentale donnée au transport individuel, mieux comprendre la cessation des travaux d'importance ainsi que la pérennité d'un système de production et d'exploitation dont la définition remonte, en très grande partie, au début du siècle. Cette permanence de l'outil, et du procès de travail qui lui est propre, constitue une des principales variables explicatives quant aux identités professionnelles du transport de masse parisien (3).

- (1) Cf. C. Gérondeau, "Les transports urbains", 1979, p. 12 : "Si, comme l'indiquent toutes les statistiques, il (le citadin) utilise de plus en plus le véhicule individuel, c'est que ce dernier apparaît, pour la plupart des liaisons, comme source d'une extraordinaire économie de temps qui permet de diminuer le nombre d'heures perdues en transport et par la facilité de déplacement qu'il procure, de diversifier les activités humaines en rendant possibles des loisirs, des contacts sociaux et un nouveau mode de vie qui ne pourraient exister sans lui."
- (2) J. Lojkine, "La politique urbaine dans la région parisienne, 1945-1972" Paris, 1972 ; G. Dupuy, "Une technique de planification au service de l'automobile", Paris, 1975 ; J. Orselli "Transports individuels et collectifs en région parisienne", 1975 ; L. Servant, "L'amélioration des transports urbains", 1978 ; J. Ch. Ziv, Ch. Napoléon, op. cit., 1982...
- (3) Ultérieurement, nous nous proposons de conduire une recherche comparative sur des réseaux étrangers pour tester cette hypothèse.

8 - Le réseau routier

Le rattachement, en 1941, de la S.T.C.R.P., dans le cadre de la coordination des transports de la région parisienne, à la Compagnie du Métropolitain de Paris, présage l'unification dans une même entreprise, des réseaux de transport collectif, qu'ils soient souterrains ou de surface. Ceci sera effectif le 1er janvier 1949, avec les débuts officiels de la Régie Autonome des Transports Parisiens, dont les activités couvrent l'exploitation des transports antérieurement concédés ou affermés à la C.M.P. et à la S.T.C.R.P., ainsi que toutes nouvelles créations de lignes.

Le parc de la S.T.C.R.P. ne compte plus que des autobus, après la fermeture de la dernière ligne de tramway, en 1938 (Le Raincy-Montfermeil). Il subit, pendant la guerre et l'occupation, des difficultés très importantes : réquisitions, pénurie d'essence... La R.A.T.P. hérite d'un lourd passif. Au début des années cinquante, elle réussit à reconstituer un parc de plus de 2 000 véhicules. Ces autobus sont essentiellement des véhicules de 50 places à plateforme extérieure construits, dans les années trente, à plusieurs milliers d'exemplaires par Renault (TN 4 et TN 6). Comme en ce qui concerne le métro, l'exploitation de ces autobus, et de la plupart des nouveaux véhicules apparaissant dans les années cinquante-soixante, dont l'autobus standard Saviem (1965), ne détermine pas de changements fondamentaux. Il faudra attendre la généralisation de la conduite à un agent, l'automatisation du contrôle des billets, la commande centralisée des départs, dans les années soixante-dix, pour connaître des modifications suffisamment importantes pour interroger le type d'exploitation antérieur ainsi que les profils professionnelles qu'elle induirait. (1). Ces mutations n'auront cependant pas, compte tenu

(1) Il convient de rappeler que précédemment à la S.T.C.R.P. (1921), les transports collectifs de surface se partageaient entre plusieurs compagnies et divers modes de traction (animale, mécanique, électrique). Ceci n'a pas permis la constitution d'un bloc professionnel relativement homogène tel que ce fut le cas pour la C.M.P. puis la R.A.T.P. de 1900 à 1970 (réseau ferré).

des spécificités propres à un réseau urbain de surface et à des unités mobiles telles que l'autobus des repercussions aussi importantes que celles observables sur le tissu socio-professionnel du réseau ferré. Le choix éventuel d'un remplacement des autobus par des véhicules guidés en site propre (p. e. tramway) aurait pu affecter plus profondément les pratiques et les attitudes des travailleurs concernés. On peut, les concernant, employer le terme d'évolution progressive (p.e. passage à la conduite à un seul agent) même, a priori, d'évolution qualitative ("surqualification" du machiniste-receveur) alors qu'il n'en sera pas de même pour les personnels du métro.

II - LA CHAÎNE "MECANIQUE-ELECTRIQUE" (1900-1970)

A - L'infrastructure

Avant les prises de décisions, dans les années soixante, qui allaient non seulement relancer une politique d'expansion pour les transports collectifs parisiens, mais également bouleverser profondément les méthodes de fabrication et d'exploitation du transport de masse, la production et l'exploitation reposent sur un ensemble de constituants mécaniques et électriques.

1 - Lignes et voirie

Les travaux d'importance touchant à l'infrastructure : création ou prolongement de lignes, se sont réduits à 4,300 kilomètres sur une période de vingt années (1946-1967). Par comparaison, il faut rappeler que, pour des tranches identiques de 1900 à 1920, il y a eu ouverture de près de 90 kilomètres, de 1920 à 1940, de près de 70 kilomètres. Cette très faible extension du réseau concerne deux prolongements : Porte d'Ivry-

Mairie d'Ivry (1,559 kilomètre), mis en service le 1er mai 1946, et Porte de St Ouen-Carrefour Pleyel (2,741 kilomètres), mis en service le 30 juin 1952. Parallèlement à ces travaux, le nombre de stations en exploitation (1969), est de 312 pour le réseau urbain, 26 pour le réseau de banlieue (prolongements), 29 pour la ligne de Sceaux (1). En 1950, le nombre des stations du réseau urbain était de 284 (254 en 1930), de 23 pour la banlieue et de 17 pour la ligne de Sceaux. Dès 1930, certaines stations ont été portées à 105 mètres (lignes 1, 4, 7) contre les 75 mètres du début de l'exploitation, ce qui autorise des trains de sept voitures, donc un trafic beaucoup plus important, particulièrement lors des heures de pointe. L'aménagement des stations évolue lentement, à partir du modèle des premières années d'exploitation. Le revêtement des murs : carreaux de céramique blancs, constitue la norme utilisée pour la quasi totalité des stations. Cependant, l'essai de modernisation et de meilleure intégration des supports publicitaires par carrossage de station-vitrine (Franklin D. Roosevelt, ligne 9, en 1952) rencontre un certain succès. Plusieurs stations, situées principalement à des noeuds de correspondance, subissent des transformations. L'éclairage par fluorescence remplace, depuis 1953, l'éclairage par incandescence, l'alimentation en courant alternatif commence à être couplée avec l'ancienne alimentation en courant continu qui fait fonction d'éclairage de secours, en cas de défaillance de l'alternatif.

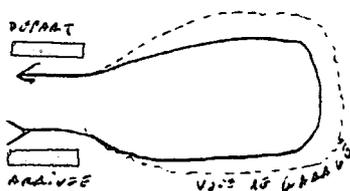
Les escaliers mécaniques, au nombre de 87 en 1965 (80 en 1950, 15 en 1930) remplacent progressivement les ascenseurs (28 en 1965, 34 en 1950, 38 en 1930). Ce n'est qu'en octobre 1964, et après une longue attente des parisiens, que les trottoirs roulants de Chatelet, l'une des stations les plus fréquentées, sont mis en service, reliant ainsi les lignes 1, 4 et 7, 11.

L'alimentation électrique du métro a d'abord été fournie par une usine thermique alimentée en charbon (Bercy). Face à

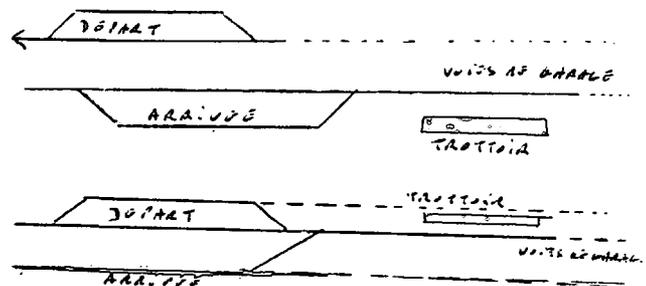
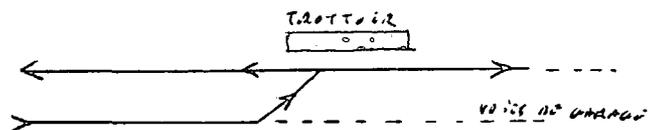
(1) Son exploitation est revenue à la C.M.P. en 1938.

l'extension du réseau, des sous-stations sont ouvertes à l'exploitation.. Elles transforment le courant alternatif de 10 000 volts, en courant continu de 600 volts. Dans les années cinquante-soixante, une refonte de l'alimentation a été mise en chantier. Le courant haute tension EDF est fourni à quatre postes qui le transforment et le distribuent à des postes de redressement alimentant les lignes en courant continu de 750 ou 1500 volts.

Les voies ont conservé les caractéristiques d'origine : écartement de 1,44 m, rail de type Vignole (18 m, 52 kilos au mètre). Les lignes comportent des terminus à chaque extrémité. Ceux-ci se présentent sous la forme d'une boucle (le train chargé ou à vide tourne et se remet sur le quai de départ) ou, plus fréquemment, sous la forme d'un "tiroir" de changement de voie (la loge arrière devient loge de conduite).



Terminus à boucle



Terminus à tiroir

2 - Le matériel

Avant les vastes opérations de modernisation des années soixante-soixante-dix, le matériel roulant du réseau métropolitain se caractérise, d'abord, par son ancienneté. Les améliorations apportées successivement ont conduit à la définition d'un modèle, en 1926, modèle qui circulera jusqu'en avril 1983 sur la ligne 9 et qui a marqué le paysage du Paris souterrain, comme les autobus TN 4 et TN 6 ont marqué le transport de surface du fait de leur pérennité : c'est à dire 40 ans pour ceux-ci (1931-1971), plus d'un demi-siècle pour ceux-là (1926-1980).

Ce matériel est constitué par des voitures de 14,20 m de long à quatre portes de 1 mètre, entièrement métallique. Les remorques disposent théoriquement de 116 places (dont 40 assises), les motrices de 107 places (dont 31 assises). Ces motrices, qui possèdent jusqu'en 1926 deux moteurs de traction sont, par la suite, équipées de quatre moteurs pouvant assurer la puissance nécessaire au fonctionnement d'un train de 5 voitures de 14,20 mètres, soit un convoi de 75 mètres pouvant transporter théoriquement 600 voyageurs. Le matériel de la C.M.P. décrit ci-dessus est plus ancien que celui du Nord-Sud (1910). Les améliorations que nous avons retracées le mettront à niveau, à partir de 1926. Ce matériel, communément appelé Sprague du nom de l'équipement de traction (Sprague Thomson) des moteurs, dont 600 exemplaires seront construits de 1926 à 1938, constitue l'ossature du parc de la C.M.P., puis de la R.A.T.P.. L'effectif du matériel roulant représente, en 1930, 1.201 motrices et tracteurs et 1 107 remorques, soit 2 308 voitures. Au lendemain de la dernière guerre: 750 voitures datent d'avant 1914, 1980 ont été construites entre les deux guerres, sur un parc de 2 730 véhicules. Dans les années cinquante, la totalité du matériel utilisé est constitué par ces véhicules. Il faut en exclure les trains de la ligne de Sceaux, rattachée en 1938 à la C.M.P. plus proche des rames de la S.N.C.F. dans leur configuration à grand gabarit. Malgré leurs moyens limités, les services

d'études travaillent, dans les années quarante, sur des trains d'une conception très différente. Le matériel articulé - trois caisses (2 motrices plus une remorque centrale) placées sur quatre bogies porteurs - commence une mise en exploitation, en 1951, sur la ligne Saint Lazare-Carrefour Pleyel (13). Il ne répond cependant pas aux attentes, malgré des qualités au démarrage et au freinage, sensiblement améliorées. Il sera construit à quarante exemplaires et assurera, à partir de février 1952, l'exploitation "Saint-Lazare-Porte de Saint Ouen ou Porte de Clichy" (13).

Des recherches seront également menées afin d'augmenter la vitesse des trains et la capacité de transport. Le prolongement des stations à 110 mètres s'avère d'un coût prohibitif. Il aurait permis des rames plus longues, donc une capacité de transport plus élevée, compte tenu du trafic des heures de pointe. Des gains en vitesse doivent permettre de diminuer l'écart entre les trains et ainsi d'évacuer un nombre plus élevé d'utilisateurs. Par ailleurs, les normes de confort du public ne correspondent plus aux caractéristiques du matériel ancien.

Le roulement sur pneumatique, pour les chemins de fer, avait donné lieu à quelques applications entre les deux guerres (automotrices "Michelines"). Pour la R.A.T.P., ce type de matériel peut répondre aux questions auxquelles elle est confrontée. L'adhérence du caoutchouc sur la piste de roulement devrait augmenter les performances de démarrage et de freinage. Sa souplesse peut également améliorer le confort des utilisateurs tant du point de vue ^(de la) suspension que ^(des) nuisances sonores. L'allègement du matériel doit permettre des économies de courant. Les premiers essais ont lieu en 1951. Ils sont concluants. Il est décidé d'adapter une ligne à ce type de matériel (MP 51). En novembre 1956, un premier train (MP 55) est mis en service sur la ligne "Chatelet-Porte des Lilas" (11). Il faudra attendre près de dix ans pour que ce matériel commence à être généralisé (1957 : ligne 11, 1964 : ligne 1, 1967 : ligne 4, 1974 : ligne 6). Le matériel fer moderne (MF 67)

ne sera développé que dans les années 64-65 pour une mise en exploitation dans les années soixante-dix. Il reprend de nombreuses caractéristiques des voitures du matériel pneumatique, tout en ne déterminant pas une transformation couteuse de la voie.

3 - La signalisation

Jusqu'à la fin des années soixante, les procédures de signalisation d'espacement reposent sur le block automatique à voie normalement ouverte dont la définition remonte aux années 20. Le code d'utilisation s'effectue à partir de trois indications : voie libre (feu vert), avertissement ou ralentissement (feu jaune orangé), voie occupée (feu rouge). Il permet des intervalles réguliers pouvant descendre, théoriquement, à 90 secondes. Toutefois les contraintes dues à l'importance de l'afflux des utilisateurs dans les stations les plus chargées permettent très difficilement un stationnement en station de trente secondes, condition d'un intervalle d'une minute trente.

Les méthodes de l'exploitation "mécanique-électrique" avant la mise en place des nouvelles technologies dont, plus particulièrement, le pilotage automatique, une signalisation utilisant des circuits de voie sans joints, des installations entièrement électroniques, doivent tenir compte de ces éléments pour répondre à leur mission : le transport de masse souterrain.

C'est dans ce contexte que se situent l'organisation et les conditions de travail des différents personnels : réseaux d'exploitation, de communication ainsi que les politiques patronales de gestion de la force de travail et leurs répondants syndicaux. Ce croisement de facteurs et d'acteurs déterminent l'un des points forts de la chaîne mécanique-électrique : la professionnalité des personnels.

B - Réseaux d'exploitation et de communication :

1 - Organisation et condition de travail

Le fonctionnement du procès de transport, tel qu'il a été mis en place au début du siècle, comporte de nombreuses analogies avec celui du chemin de fer. Ceci n'est pas fortuit étant donné les similitudes de vocation : transport en nombre de voyageurs, et le vecteur utilisé : traction mécanique guidée en site propre. La compagnie qui a la charge de l'exploitation se dénomme Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (1). Elle aurait pu être rattachée à une des compagnies ferroviaires de l'époque, si les élus parisiens ne s'y étaient pas opposés.

L'exploitation des compagnies de chemin de fer est déléguée à plusieurs services ayant chacun une fonction particulière. On distingue les services de l'exploitation : mouvement et clientèle, les services du matériel et de la traction : conduite et entretien des trains, et ceux de la voie et des bâtiments : construction et entretien des installations fixes. Ces services sont coiffés par l'Administration centrale. La logique de cette organisation repose sur la prise en compte des différents objectifs à traiter et de l'utilisation des compétences nécessaires pour les atteindre (2)

La C.M.P. reprend à son compte ce type de division par services à objectif délimité et spécifique. Nous ne sommes cependant plus en présence d'un réseau aux dimensions d'une région et couvrant, de ce fait, plusieurs centaines de kilomètres, mais d'un système spatialement très limité (moins de vingt kilomètres). Les contraintes ne sont plus les mêmes. A l'éloignement et la dispersion font place la proximité et le regroupement. La division en trois services propres aux compagnies de chemin de fer se reconstitue, au tout début du siècle, autour de quatre services : gares,

(1) Ex. Compagnie Générale de Traction.

(2) G. Ribeill, "Le personnel des compagnies de chemin de fer", t. 1, p. 58, 1980.

trains, voies et matériel. La Direction administre cet ensemble. Une distinction est faite entre les services trains et matériel alors que dans les chemins de fer, conduite et entretien étaient réunis dans le service du matériel et de la traction. On peut poser, en hypothèse, la volonté de la Compagnie compte tenu des conditions différentes, et, entre autre, celle de la conduite des trains, de distinguer nettement les catégories les unes des autres, au nom des impératifs de la sécurité et afin de prévenir tout mouvement de revendication risquant de solliciter l'ensemble des personnels. La coupure conduite et atelier pourrait aussi illustrer cette volonté étant donné la combativité des ouvriers d'atelier des compagnies ferroviaires, combativité qui pouvait éventuellement entraîner plus facilement l'équipe conduite : mécaniciens et chauffeur compte tenu de leur appartenance à un même service e malgré certains antagonismes catégoriels (1). La distinction entre les personnels des gares, auxquels est assimilé le chef de train, et ceux des trains pourrait également viser le même objectif. Celui-ci ne sera ponctuellement atteint qu'avec la constitution des syndicats Autonomes, aux lendemains de la seconde guerre mondiale.

L'exploitation du métro est constitué autour de quatre pôles : gares et stations, trains, voie, entretien . Il convient d'y ajouter le service du matériel électrique fixe et ce lui de la production de l'énergie.

Tout en s'inspirant fortement du modèle des compagnies ferroviaires, la division du travail se présente de la manière suivante (2) :

(1) Cf. Ribeill, op. cit. p 58

(2) P. Révèrard distingue les agents des gares et stations de ceux des trains, in "Des conditions d'exploitation du chemin de fer Métropolitain de Paris", 1905

Le Service Mouvement

Gares et stations

Il correspond à celui de l'exploitation ferroviaire et se compose des chefs de gare, des sous-chefs de gare, des contrôleurs, des chefs de départ, des agents de manoeuvre pour les gares ou terminus de ligne. Il faut y ajouter, pour le service voyageur, les chefs-surveillants, surveillant de contrôle, surveillant de quai, receveuses et hommes d'équipes chargés du nettoyage.

Le chef de gare gère le bon fonctionnement de celle-ci (installation, train et personnel). Il prend l'initiative des mesures nécessaires à assurer la sécurité et la régularité du service. Il a autorité sur tous les agents fixes de la gare ainsi que sur ceux des trains, lorsque la rame se trouve dans l'enceinte de la gare.

Le sous-chef de gare assiste le chef de gare. Il a charge plus spécialement du personnel de contact à la clientèle (surveillants, receveuses) du terminus.

Le contrôleur supervise le personnel des stations dont les chefs surveillants.

Le chef de départ, assisté d'agents de manoeuvre (aiguillage) s'occupe de la régularité des départs des trains (garage, dégarage, expédition).

Dans les stations, le chef-surveillant (C.S.) qui sera ultérieurement désigné sous le titre de chef de station, - terme désignant alors les gradés des stations d'alimentation électrique - gère les personnels fixes de la station. Il a autorité ponctuelle sur les agents des trains.

La receveuse vend les titres de transports ("billets").

Le surveillant de contrôle (S.C.) vérifie la validité des titres présentés.

Le surveillant de quai (S.Q.) veille à la sécurité des voyageurs. Il peut aider à l'ouverture et à la fermeture des portières.

Ce personnel peut représenter une dizaine d'agents par terminus, plus de six par station (1 E.S., 2 S.C., 1 R, 2 SQ + entretien).

Trains

A ce personnel nombreux et diversifié dans ses fonctions (voir graphique), sont rattachés les agents d'accompagnement du train, c'est-à-dire les gardes et le chef de train. Chaque train comporte un agent par voiture. Le chef de train garde la voiture de tête, il a autorité sur les autres personnels du train, y compris sur le conducteur (1). Les gardes ouvrent et ferment les portières, annoncent les stations, contrôlent éventuellement les billets (garde de première classe), assurent la police de leur voiture (bonne répartition des usagers, surcharge...). Le garde situé dans la dernière voiture - garde de queue - indique, au moyen d'un sifflet, la fin du service de l'extrémité de la rame.

Le garde-chef (chef de train) remplit la feuille de marche (irrégularité ou incident) et assure le service de sa voiture. Après le signe du garde de queue, il vérifie que le service est terminé, que la voie est libre, que les gardes sont remontés et que toutes les portières sont fermées. Il donne alors un coup de cornet à l'intention du conducteur chargé de faire démarrer le train. Les agents communiquent entre eux au moyen d'un timbre électrique. En cas d'incident grave, les gardes peuvent intervenir sur la marche du train par le biais des freins à main et de secours situés dans les voitures. (2)

Ce personnel train est sous l'autorité du chef surveillant et du contrôleur dans les stations, du chef de départ et du sous-chef de gare dans les terminus. Il représente, pour les premiers trains à l'ouverture de l'exploitation, quatre personnes (quatre voitures) sans compter le conducteur.

(1) Cf. P.Révérard, op. cit., p. 237.

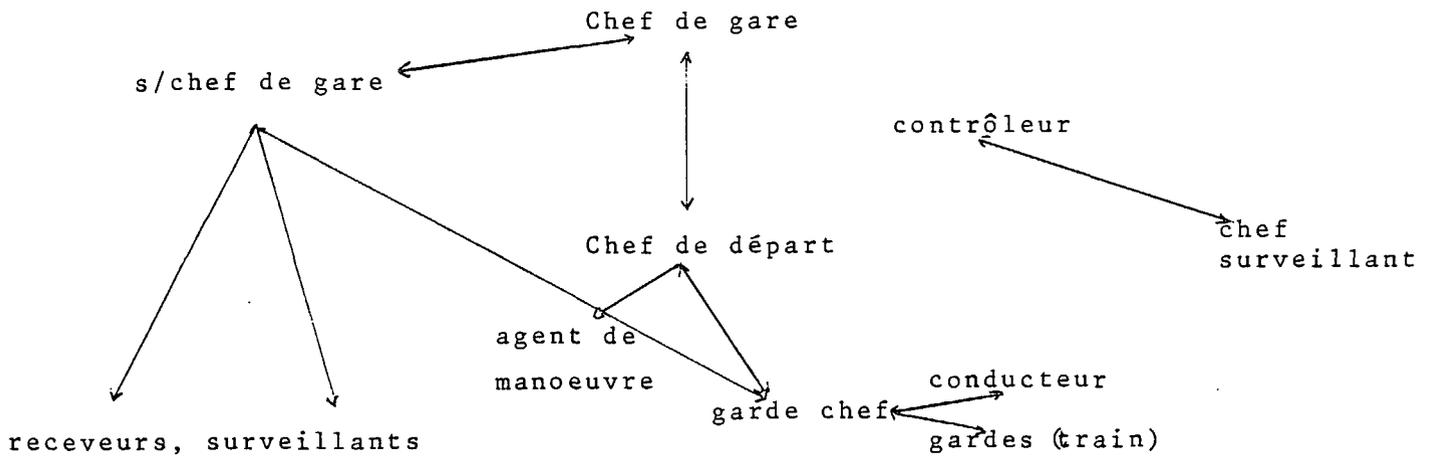
(2) C.M.P., Service du Mouvement, circulaire S.G., 1904.

MOUVEMENT

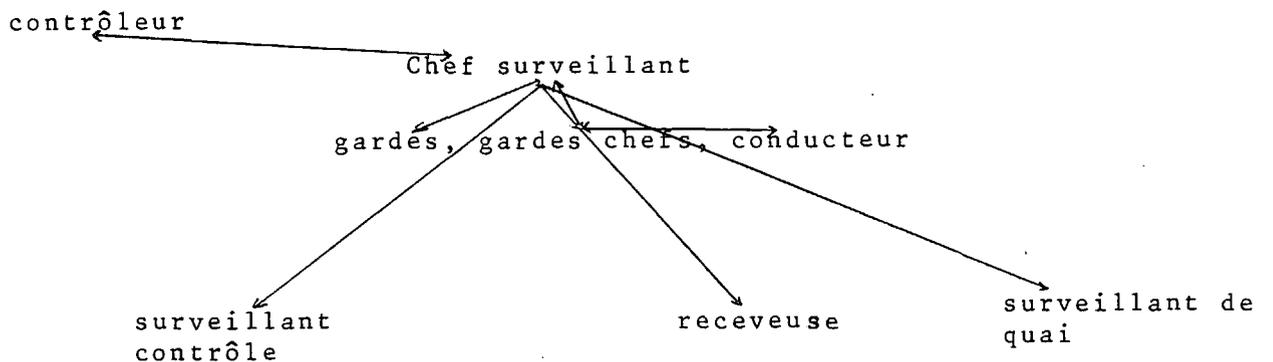
GARE (terminus)

Inspecteur de ligne

Inspecteur principal mouvement



STATION



Le service traction

Organisation

Jusqu'en 1903, à l'image des Compagnies Ferroviaires, la conduite des trains dépend du Service "Matériel et Traction". Ceci tend à privilégier les rapports du mécanicien avec les ouvriers des ateliers chargés de l'entretien et des réparations des machines. Ce qui correspond, pour les chemins de fer, à une complémentarité professionnelle répond moins, pour le métro, à une réelle exigence.

La création d'un Service "Traction" (1903), détaché du Matériel, et associé au Service Mouvement, part de la constatation que le wattmann ou mécanicien (conducteur) a pour tâche principale d'assurer la sécurité de la circulation des trains avant que d'intervenir en tant que mécanicien apte à réparer les avaries. Les distances très courtes, la possibilité de garer un train défectueux et de le remplacer rapidement font que toutes les avaries importantes seront dorénavant du ressort du Matériel et des ateliers.

Pour assurer cette marche régulière et sûre des rames, le wattmann dispose de l'autorité d'un nouveau gradé propre au service "Traction" : le chef de secteur. Celui-ci veille à la marche et à la sécurité des trains de son secteur (moitié de ligne) et intervient en cas d'avarie sur la ligne. Par ailleurs, il contrôle l'instruction professionnelle des wattmanns placés sous son autorité. Chaque ligne dispose d'un inspecteur traction.

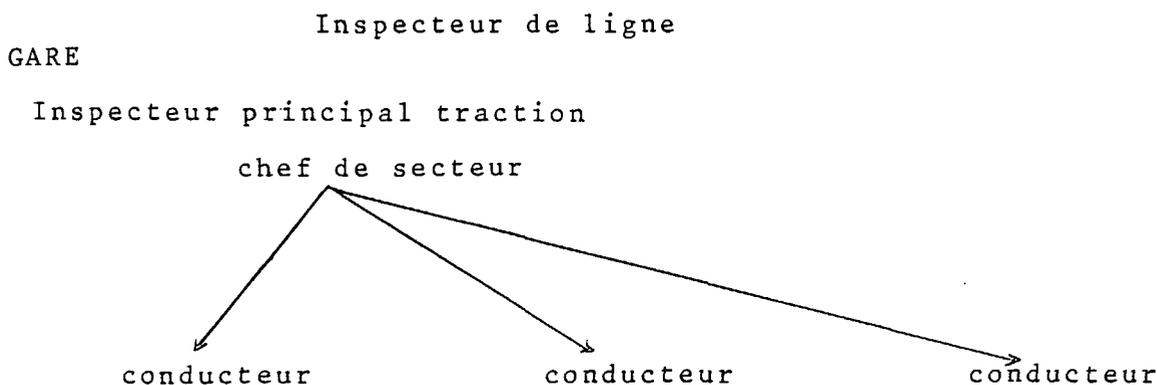
Poste

Le mécanicien ou wattmann (conducteur) occupe le poste de conduite situé à l'extrémité avant de la motrice de tête. Il s'agit d'un étroit compartiment de 0,80 de large, pour les premières voitures. Il est porté à 1,10 mètre dans les voitures dont les caisses sont passées de huit mètres à environ onze mètres (à partir de 1903). Le poste se compose de deux manettes. Pour la main droite, la manette du régula-

teur permet de fournir aux moteurs l'énergie électrique, d'où l'accélération de la rame. Pour la main gauche, le robinet de frein permet l'arrêt du train. La fonction du wattmann consiste, essentiellement, à assurer la marche régulière, le petit entretien et l'arrêt des rames en accord avec la signalisation, pour l'interstation, et avec le garde-chef, pour le service voyageur et de voie libre. Il effectue également, en terminus, les garages et dégarages et doit veiller au bon état de fonctionnement de la motrice. Il est responsable de l'outillage affecté et doit signaler, en gare, les avaries qu'il a pu déceler.

Le wattmann est sous l'autorité du garde-chef et du chef surveillant dans les stations.

TRACTION



Cette division du travail, avec les deux pôles : Mouvement et Traction, va non seulement perdurer pendant toute l'exploitation, par la C.M.P., du réseau métropolitain parisien (1900-1944), soit près d'un demi-siècle, mais être reconduite, jusque dans les années soixante-dix par la Régie Autonome des Transports Parisiens.

2 - Statuts des Personnels et revendications

Cette situation est d'une importance particulière car la permanence dans les fonctions et les hiérarchies va déterminer fortement les composantes socio-professionnelles des catégories concernées. A des pratiques spécifiques reproduites, quasiment à l'identique, par des générations d'agents d'exécution correspondent des représentations du travail, des rôles et des statuts qui vont se transmettre au cours des années. Un tissu professionnel et social relativement homogène s'est constitué de par son ancienneté et la codification stricte des dispositions réglementant les fonctions de chacun. On peut parler d'un "bloc socio-technologique". (1)

Les dispositions de la convention de la C.M.P. participent également à cette relative permanence du tissu social. Les clauses de la concession entre la Ville de Paris et la compagnie exploitante sont, a priori, impératives. La C.M.P. se doit d'accorder à ses employés des conditions de travail relativement favorables pour l'époque (2).

Les principales clauses de la charte du personnel de 1898, dont les articles 16 et 17 de la Convention ratifiée le 17 janvier 1898 concernent le personnel, stipulent :

(1) cf. G. Simonon, op. cit., p. 43, "Les lignées techniques évolutives"

(2) E.J. James, "Conditions relating to the treatment of employes and laborers imposed by the City of Paris upon the Company to which the metropolitan road was leased", American Journal of Sociology, V 5, mai 1900.

- salaires payés à la quinzaine ne pouvant pas être inférieurs, pour les employés et ouvriers, à 150 francs. Les temporaires auront un minimum de 5 francs par jour.
- Durée du travail ne devant pas excéder dix heures
- Repos : un jour par semaine
- Congés : dix jours payés par an
- Maladie : jours payés pendant un an, après constatation par un médecin délégué
- Commissionnement : après accomplissement de vingt-quatre mois de service
- Retraite : versement sur livret par la Compagnie...

Le Conseil d'Etat propose la suppression des paragraphes portant sur les salaires et la durée du travail, mais le Conseil Municipal obtient l'engagement du respect de ces dispositions par le concessionnaire.

Le personnel de la C.M.P. présente la particularité d'être proche du statut juridique des fonctionnaires sans cependant y être entièrement assimilé. Il en est proche car il coopère à un service public et est soumis à des obligations plus sévères que celles s'appliquant aux personnels d'entreprises purement commerciales. Les rapports qui unissent les agents à la C.M.P. sont cependant de droit privé, étant donné le lien contractuel entre ceux-ci et la compagnie exploitant, sous le régime de la concession, pour la Ville de Paris (1).

(1) J. Bouchet, "Les rapports administratifs de la Ville de Paris et du Département de la Seine avec la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain", L.G.D.J., 1941.

La disparition de la C.M.P., au profit de la R.A.T.P., ne changera pas, fondamentalement, le statut juridique du personnel.

Les dispositions de la convention ne bougeront pas pendant plus de vingt ans. Néanmoins le bon respect par la compagnie des dispositions de la charte du personnel posera souvent des problèmes. En janvier 1901, la C.M.P. licencie, sans avis préalable, quarante trois employés. Une assemblée générale des salariés a lieu, après le refus de la direction de donner suite au cahier de revendication demandant, entre autres, la reconnaissance du syndicat C.G.T. récemment constitué, la réintégration des licenciés, le commissionnement à six mois... La grève dure trois jours. Des transports de complément sont prévus par le préfet. La presse, ou du moins une partie de la presse, s'en prend au personnel du métro (1). On retrouvera cette attitude lors des mouvements de grève des agents de la C.M.P. ou de la R.A.T.P.. Elle pourra contribuer, sinon à l'antagonisme, du moins à des rapports distants entre le personnel et le public. Celui-ci ayant de nombreuses occasions pour constater que tout mouvement de sa part est généralement peu soutenu à l'extérieur de l'entreprise. Il est vrai qu'un arrêt du Métro signifie la quasi paralysie des transports parisiens. Face à cette attitude des médias, les personnels tendront à se replier sur la sociabilité interne, entre catégories, plutôt que sur l'échange avec l'extérieur, autre élément induisant la constitution d'une identité propre et d'un relatif auto-centrage de l'entreprise.

Le personnel obtient le commissionnement au bout d'un an. La constitution, sous l'impulsion de la C.G.T., du

(1) "Le service a tout d'un coup été suspendu par le caprice d'agents très privilégiés, qui ont été traités en véritables enfants gâtés, et qui en ont abusé pour mettre en avant des exigences toujours plus grandes, inadmissibles intolérables". Journal des Débats, in R.H. Guerrand, op. cit. p. 143

"Syndicat des ouvriers et employés du Métro" permet une défense plus effective des agents face à une direction qui se révèle vindicative. Le préfet de Police doit intervenir pour que la Compagnie respecte la durée du travail. Un arrêté paru au Bulletin Municipal en réglemente les dispositions (1). Il concerne les mécaniciens (conducteurs), les agents des trains, ainsi que les agents des gares et des stations impliqués dans la sécurité des manoeuvres :

- 10 heures de travail effectif comme maximum et non comme moyenne
- 70 heures de repos par semaine
- un grand repos de vingt-quatre heures par semaine, le temps de travail doit inclure les intervalles entre les reprises des services de moins d'une heure (2)

A partir de 1903, l'année se composera de 304 jours de travail, 51 jours de repos et 10 jours de congés annuels. Les conditions d'admission sont modifiées en 1904, l'âge est abaissé de 30 à 21 ans (35 ans au plus), service militaire effectué (la C.M.P. ne tient pas à rétribuer l'agent parti effectuer ses obligations militaires).

3 - Politique patronale : la dépendance forcée

Désirant s'assurer le contrôle de son personnel, la C.M.P. utilise des moyens techniques ayant fait leur preuve notamment aux chemins de fer, tels que les primes.

Elles sont multiples, individualisées et concernent toutes les catégories. Elles peuvent représenter de 10 à 20 % du salaire. Indiquons, par exemple, les primes d'économie de courant attribuées au conducteur proportionnellement aux dépenses d'énergie électrique utilisée pendant le service; les primes de recette attribuées aux chefs surveillants et aux receveuses au prorata des ventes de billets

(1) Bulletin municipal du 22-10-1951.

(2) "On appelle grand repos, un repos ininterrompu d'au moins 9 heures" A. Bezançon, op cit, p. 130. Il n'est compté que pour 10 heures dans les 70 hebdomadaires. cf. annexe.

effectuées dans la station, les primes de rendement variant avec les grades, etc.

Cette multiplicité, où émarginent toutes les catégories, sous une forme ou sous une autre, correspond à une volonté de lier un peu plus les personnels non seulement à la compagnie "bienfaitrice", les primes étant un avantage accordé sans obligation de l'employeur (absence de cette notion dans le cahier des charges), mais également de renforcer la motivation au travail. La dépendance hiérarchique se renforce puisque la reconnaissance au droit à la prime passe, en partie, par le témoignage des gradés. Elles permettront ainsi de redonner un attrait à des postes de travail aux fonctions monotones et répétitives (par exemple prime pour les surveillants-poinçonneurs proportionnelle aux quantités effectuées). La flanerie ouvrière, remarquablement analysée par D. Poulot (1) peut être contournée par un système de primes substantielles afin de motiver la force de travail (2).

Les oeuvres

La recherche d'une adhésion des personnels au travail et à l'entreprise transite également par tout ce qui ne porte pas directement sur le travail mais intéresse le personnel dans sa vie privée, hors-entreprise. La C.M.P. ne gère pas directement l'ensemble de ces oeuvres et entraides. La caisse de prévoyance, inscrite dans la convention, est mise en place en juillet 1901. Gérée par des représentants du personnel élus, elle a pour principale vocation le fonctionnement et le contrôle des soins médicaux gratuits et le paiement régulier des journées de maladie. Le Comité de la caisse de prévoyance, fonde une caisse de secours, alimentée par des dons et des subventions. Elle aide les agents en situation pécuniaire difficile ou ceux ayant des charges de famille très importantes.

(1) D. Poulot, "Le sublime", Paris, 1980.

(2) F.W. Taylor, Réflexions diverses sur les méthodes de direction scientifique in "La direction scientifique des entreprises", Paris, 1965.

La caisse de retraite fait également partie des dispositions de la Convention de 1898. Le concessionnaire est dans l'obligation de fournir des livrets déposés à la Caisse Nationale des Retraites pour tout le personnel ouvrier. Ceux-ci sont constitués par une retenue de 4 % sur les salaires ouvriers et un versement de 6 % par la Compagnie.

Parallèlement à ces oeuvres prescrites naissent un certain nombre d'associations. Elles se proposent d'améliorer non pas directement les conditions de travail, ce qui est le privilège exclusif de la Compagnie, mais d'intervenir dans l'espace de la vie familiale des agents. Ainsi de la section Paris-Métro de l'"Association Fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer Français". Cette société de secours mutuels peut verser à ses adhérents des allocations de maladie, de maternité, des secours exceptionnels, des bourses d'étude, etc... On peut signaler également la création, au début du siècle, pour les agents de la C.M.P., de la "Société de Secours mutuels des familles" (1903), de la "Société Mutuelle en cas de décès" (1908)... Dans un autre domaine, l'"Union musicale" (1904) regroupe les personnels qui s'intéressent à la musique. Elle organise des concerts publics et des séances d'études.

La logique constitutive de ces multiples oeuvres relève pour la Compagnie, d'une volonté de s'assurer la dépendance physique et morale de ses employés et ouvriers. Cette politique de maillage de l'espace de travail et de l'espace privé correspond à une orientation développée à la fin du XIXe par le patronat industriel (1) et mise en application, entre autre, par les Compagnies de chemin de fer. Les cités ouvrières présentent l'avantage de fixer spatialement une main d'oeuvre qualifiée et souvent rare. Elles doivent également assurer un rôle pondérateur, le poids de la cellule familiale - et ses exigences - freinant les velléités reven-

(1) H. Dubreuil, "Employeurs et salariés en France", Paris, 1934.

dicatives étant donné les risques impliqués par une dépendance étroite vis à vis de la Compagnie (logement, chauffage avantages divers...). Cette reconstitution d'une famille stable et de la "tutelle paternelle" patronale chère à F. Le Play, on en trouve des filiations à la C.M.P., dans les oeuvres précitées, mais également en ce qui concerne le logement.

La Compagnie exerce ses activités à Paris. Il n'est pas nécessaire qu'elle loge ses employés, ceux-ci disposant, a priori, du parc immobilier de la capitale et de sa banlieue. La saturation des quartiers populaires, l'insalubrité des logements, les avantages procurés par les "cités ouvrières" et la présence de l'idéologie paternaliste conduisent la C.M.P. à intervenir également dans ce secteur : "Enfin notre Conseil, soucieux d'encourager les efforts qui tendent à augmenter le bien-être ainsi qu'à assurer la stabilité du personnel de la Compagnie, a été heureux d'accueillir les demandes de plusieurs agents et de leur consentir des prêts pour leur permettre, avec les capitaux qu'ils avaient déjà réunis d'autre part, de se faire édifier des maisons d'habitation" (1). Bien-être et stabilité, nous sommes bien dans la stratégie paternaliste. La "Société Anonyme d'Habitations à Bon Marché de la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris" (1910) construit quelques immeubles aux portes de Paris qui s'ajoutent aux pavillons individuels des 12^e et 13^e arrondissements réalisés à l'aide des prêts. Cette politique, compte tenu de l'inclusion de la compagnie dans la capitale et des possibilités du parc immobilier, n'aura cependant pas une importance aussi grande que dans le cas d'industries implantées en zones rurales ou semi-

(1) Rapport annuel au Conseil d'administration (1905) in P. Deval, "Le personnel de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris", Evreux, 1939. p 235

rurales.

Il semble, en fait, que les orientations paternalistes des Directions de la C.M.P. ne prennent une véritable extension qu'après la première guerre mondiale (1). Dans les premières années, et comme le montre le conflit de janvier 1901 dû à des licenciements, la politique patronale en matière de personnel est plutôt tournée vers la répression. C'est dans ce contexte qu'était apparu, en juillet 1901, le "Syndicat fraternel des employés et ouvriers du chemin de fer métropolitain de Paris". Pour M. Bezançon, c'est en réaction contre "quelques meneurs, chefs du syndicat rouge (qui) avaient essayé de jeter la perturbation dans l'exploitation" que des agents prirent l'initiative de créer ce syndicat "qui s'oppose au syndicat rouge, affilié à la Confédération Générale du Travail". Ce syndicat "ne croit pas non plus que le rôle du syndicat soit la ruine ou l'appauvrissement du patron ; il estime qu'au moment où les affaires marchent au mieux, où l'on a besoin du personnel pour obtenir la bonne exploitation, il est impolitique de se mettre en grève et de dire au patron : voici mes conditions. Tout ou rien. Au contraire, il engagera le personnel à assurer le service le plus parfaitement possible, à contenter le public, c'est-à-dire la Compagnie, mais il profitera du moment pour obtenir quelque augmentation de traitement pour les uns, quelques suppléments de prime pour les autres" (2). L'article 2 de ce syndicat situe parmi ses buts "d'établir et de maintenir envers les chefs de la compagnie des rapports de dignité et de respect". La fonction de ce syndicat "jaune" est double : faire opposition au syndicat cégétiste par son rejet de toute politisation, attirer des agents, par l'entraide, la bienfaisance (livrets de caisse d'épargne gratuits pour des enfants d'agents, secours multiples, etc...) et par "les faveurs" qu'accorde, grâce à son intermédiaire, la Compagnie.

(1) H. Ford, "Ma vie et mon oeuvre", Paris, 1925..
A. Gramsci, Américanisme et fordisme in "Gramsci dans le texte", Paris, 1975.

(2) M. Bezançon, "Condition du personnel du chemin de fer métropolitain de Paris", 1909.

Ces multiples dispositions, associées à une incessante lutte contre la C.G.T. : non-reconnaissance, licenciements, procès, tiennent lieu d'une politique du personnel dont la philosophie pourrait se résumer, jusqu'aux années 20, par : dépendance ou répression. Les élus municipaux s'élèveront à de nombreuses reprises contre ces agissements (1).

Ceci ne sera pas sans conséquence sur les attitudes professionnelles et sociales des premières générations de salariés de la C.M.P.. L'extrême division des tâches et leur codification poussée - pour cause de sécurité - , un commandement fortement hiérarchisé et très directif, le style "militaire" de l'organisation du travail ainsi que le paternalisme des oeuvres sociales et les difficultés de l'expression syndicales, déterminent des rapports catégoriels et interpersonnels relativement clivés et autocentrés. On peut trouver de nombreux traits communs à cette organisation du travail et à cette politique du personnel dans les bastions industriels du début du siècle (De Wendel, Schneider)(2)

L'action syndicale

Cependant la C.M.P. présente une porosité plus grande vis à vis de la société globale que ces forteresses patronales et leurs périphéries ouvrières. Sa localisation géographique ne lui permet pas de tenir son personnel à l'écart des débats sociaux et politiques de l'époque (3). L'agent de la C.M.P. est également l'habitant d'un des quartiers populaires de Paris et, de ce fait, on ne peut facilement l'abstraire des réunions, meetings ou manifestations (telles celle du 1er mars 1906) que suscite, en ce début de siècle, un

- (1) Cf. Guerrand, op. cit., M. Daumas, op. cit., et Bulletins Municipaux.
- (2) J.-B. Dumay, "Mémoires d'un militant ouvrier du Creusot" (1841-1905), Paris, 1976.
- (3) H. Dubief, "Le syndicalisme révolutionnaire", Paris, 1969. M. Perrot, "Les classes populaires urbaines" in Histoire économique et sociale de la France, t. 4, Paris, 1979.

mouvement syndical particulièrement actif et passionné, car traversé par de multiples courants qui sont présents à la C.M.P., ne serait-ce que par le secrétaire du syndicat "rouge", Eugène Guérard, de tendance allemaniste (1).

La Bourse du Travail est le lieu des assemblées générales du syndicat "rouge" du Métro (2). L'assistance y est nombreuse et les débats souvent véhéments. Des personnalités extérieures au syndicat viennent apporter leur soutien aux employés de "la geole du baron Empain", ainsi que des syndicalistes révolutionnaires, E. Pouget, ou des députés socialistes, M. Cachin, L. Sellier (3).

L'amélioration des conditions de travail passe alors, principalement, par les pressions qu'exerce le Conseil Municipal sur la Compagnie. Ceci est une constante des rapports entre concessionnaire et tutelle, particulièrement lorsque les élus de la gauche y sont fortement représentés.

La période des hostilités permet à la C.M.P. d'accroître ses bénéfices au détriment du service et des conditions de travail de ses employés (service effectué avec un personnel réduit : 5 500 agents avant 1914, 4133 en 1916 ; personnel féminin sous-payé ; embauche de temporaires dont les jours de maladie et de repos ne sont pas rétribués ; recours à des bénévoles, etc...). La fin de la guerre va modifier la situation. Pour la première fois, la C.M.P. est en déficit (hausse des matières premières, augmentation salariale). Les revendications, insatisfaites depuis de nombreuses années, dont, par exemple, la journée de huit heures, que la direction juge comme une demande "antipatriotique" (4), s'accumulent. Les syndicats jaunes ont disparu et seul le Syndicat du Métro, affilié à la C.G.T., représente les

(1) P. Monatte décrit Guérard comme "un élément relativement modérateur, in "La lutte syndicale", 1976.

(2) L'Humanité, 9/10/1915.

(3) Archives Nationales, carton F¹³ 830.

(4) La Bataille syndicaliste, 29/12/1916.

intérêts du personnel (2 000 syndiqués en 1917, 4 500 en 1919). Les principales revendications sont les suivantes : retraite proportionnelle après quinze ans de service et complète à cinquante ans d'âge pour le personnel souterrain, cinquante-cinq ans pour les autres (55 et 60 ans précédemment) ; 21 jours de congés annuels (10 précédemment) ; journée de huit heures (10 heures précédemment) ; représentation syndicale aux élections des conseils de discipline ; salaire minimum mensuel de 450 F (175 F pour 10 heures avant la guerre)...

Affaiblie par un déficit croissant, confrontée à un personnel, de retour des opérations militaires, peu enclin à l'attentisme et adhérant massivement au syndicat "rouge", critiquée plus vivement par le Conseil Municipal, obligée de se soumettre à la loi sur la réduction du temps de travail, la C.M.P., après les nombreuses grèves de 1919 (1), cède aux demandes. Lors de ces mouvements, on doit remarquer que, généralement, l'ensemble du personnel suit l'arrêt de travail (impulsé par un syndicat unique pour toutes les catégories), que les wattmen (conducteurs) sont grévistes à plus de 90 %, que les personnels des autres compagnies de transports publics se joignent également à l'action (autobus tramways) - sur leur propre revendication ou par solidarité - Ces grèves s'effectuent face, d'une part, aux sociétés concessionnaires fortement décriées (par exemple la C.G.O.), et, d'autre part, vis à vis du Conseil Municipal dont on espère le soutien.

(1) M. Clémenceau, lors de la grève de juin, fera appel au civisme et au patriotisme des ouvriers et de la direction pour la reprise du travail.

C - La stabilisation, l'émergence d'un bloc
"socio-technologique" (1920-1930)

Les vingt premières années du Métro sont marquées par de vives oppositions entre la direction et une partie du personnel, les conditions de travail ne respectant pas toujours les clauses de la charte du personnel ni l'hygiène souhaitable (1). La redéfinition des rapports entre la ville et les sociétés concessionnaires et la prise en compte par l'opinion, dont les pouvoirs publics, de la légitimité de certaines revendications ouvrières, contribuent à améliorer sensiblement les rapports sociaux internes à l'entreprise.

L'agitation sociale des années vingt, avec, en arrière-scène la révolution bolchévique et les tensions qu'elle suscite aussi bien à la S.F.I.O. que dans la C.G.T., ainsi que les conditions économiques du moment, se traduisent par des débats vifs au Conseil Municipal. Quelles nouvelles formes faut-il donner aux rapports de la Ville avec les compagnies exploitantes qui, non seulement ne se sont pas distinguées par une politique libérale vis à vis de leur personnel mais qui, pour les transporteurs de surface, ne produisent que des résultats financiers négatifs? Devant l'incapacité de ceux-ci à répondre à la demande croissante du transport de banlieue, le Département rachète les réseaux et matériels des anciennes compagnies (C.G.O., C.G.P.T....). La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P.) obtient le monopole du transport public de surface pour trente ans (25/12/1920). Elle est constituée sous la forme d'une société financière, en régie intéressée, sous l'autorité du Département. Son personnel est assimilé au personnel municipal et doit donc jouir des mêmes statuts, avantages et salaires, que ceux de la Préfecture de la Seine. Ce qui ne sera pas sans éveiller des échos auprès du personnel de la C.M.P.

(1) Débats autour de l'insalubrité de l'atmosphère du métro.

Au métro (C.M.P. et Nord-Sud), la nouvelle convention d'affermage (1921), très semblable à celle de la S.T.C.R.P., met les compagnies en situation de "salariées" de la Ville. Dorénavant elles exploitent pour le compte de celle-ci et sous son contrôle financier. Les risques de pertes sont éliminés. Une commission mixte élabore le nouveau statut du personnel (1924) à effet rétroactif au 16 juillet 1921. Ce statut ne changera pas, dans ses grandes orientations, jusqu'à la disparition de la C.M.P., soit près de trente ans plus tard. Nous en retrouvons de nombreux éléments dans le statut du personnel de la R.A.T.P.. Il nous permet de reconstituer, en partie, le contexte professionnel, social et culturel propre à un mode de transport de masse souterrain utilisant une certaine technologie "mécanique-électrique", technologie stabilisée sur plusieurs décades (1900-1970) et dont les définitions remontent aux toutes premières années d'exploitation. Ce que nous proposons d'appeler un bloc "socio-technologique" propre, en l'occurrence, à un certain secteur de la production (1).

1 - L'émergence du bloc "mécanique-électrique"

La division administrative (2)

Les agents de la C.M.P. se divisent en deux catégories principales :

- les agents du cadre permanent stagiaires (ayant effectué deux mois au moins en tant qu'auxiliaire) et commissionnés. (Au bout d'un an, ceci concerne les stagiaires devenant agents permanents et jouissant des droits et immunités du Statut du Personnel)
- les agents temporaires qui peuvent être soit des auxiliaires (pris à titre d'essai ou en instance de retraite) soit des temporaires de type saisonnier (remplacement lors

(1) L. Mumford procède par grandes coupes ainsi du passage de la mine à la machine à vapeur et au chemin de fer in "Technique et Civilisation", Paris, 1950.

cf. G. Simondon, *op. cit.*, p. 43 sq.

(2) cf. organigramme (1924, 1942, 1956, 1977) en annexe.

des congés d'été ou lors de grandes manifestations, telles que l'Exposition Universelle, vu le besoin d'un personnel complémentaire), soit des temporaires spéciaux (agents ayant été recrutés lors de la première guerre mondiale pour remplacer les départs aux armées, soit environ 3 300 agents).

Position des agents

Il s'agit des différents cas de figure dans lesquels vont se trouver, durant leur carrière, les agents commissionnés. Cette catégorisation stricte donne une illustration du formalisme de fonctionnement du bloc "mécanique-électrique" :

- présence : position de l'agent en service normal. Les journées, heures de présence, jours de congé annuel sont payés conformément au statut. Les primes ne sont pas prises en compte pour les jours de congé.

- absence régulière : elle peut être due à la maladie à un accident du travail ou à une demande spécifique de l'agent paraphée par l'autorisation du chef de service.

- absence irrégulière : toute absence dépassant trois jours est considérée comme une rupture du contrat de travail.

- disponibilité d'office sans traitement

- disponibilité au titre de membre permanent d'organisation syndicale : l'agent voit son avancement suspendu, il doit cotiser à la Caisse des Retraites...

- réforme temporaire ou définitive décidée sur avis médical de la Caisse de Retraites

- retraite : 15 ans de service, 50 ans d'âge et 25 annuités pour les agents permanents d'un service des lignes souterraines

- révocation, après passage devant le Conseil de Discipline où siègent des représentants de la catégorie dont fait partie l'agent déféré.

Déroulement de carrière

La hiérarchie de chaque catégorie est constituée par des échelles. Ces dernières sont composées d'un certain nombre d'échelons (ou classes).

Le passage d'un échelon à l'autre (d'une classe à l'autre), au sein d'une échelle, se fait à l'ancienneté. Le passage d'échelle s'effectue par concours ou à l'ancienneté. Le franchissement de catégorie ne se fait que par concours.

Pour les personnels d'exécution, et plus particulièrement pour les agents du Service Mouvement et Traction, la mobilité ascendante suit les trajectoires suivantes :

Le début de carrière se fait, pour les agents des stations (B) et des trains (C), comme garde ou surveillant, échelle plancher. Dès le commissionnement, un examen peut permettre au garde ou au surveillant d'être nommé autorisé chef de train (ACT) ou chef surveillant (ACS). Le grade de

chef de train ou chef surveillant est décerné aux agents reçus à l'examen, suivant leur classement, ainsi qu'aux agents autorisés CT ou CS ayant effectué plus de 550 jours à leur poste. Après dix ans de grade de CT ou CS, dont deux hors classe, l'agent atteint l'échelle plafond de la catégorie : chef de train principal ou chef surveillant principal. Chaque échelle se compose de cinq classes (ou échelons)(1).

Concernant la filière recette, elle est composée essentiellement d'un personnel féminin. Sa mobilité passe par trois échelles de cinq classes : surveillantes, receveuses, receveuses principales. Un examen, ou le fait d'avoir tenu une caisse pendant 550 jours, permet l'accession au grade de receveuse. La nomination, comme receveuse principale, ne s'obtient qu'après dix ans de grade inférieur dont deux hors-classe. Ce personnel est d'abord composé de femmes d'agents, ce qui justifiait, pour la C.M.P., des salaires inférieurs car dits d'appoint.

Pour le service Traction, il faut d'abord remarquer qu'il n'y a pas accès extérieur direct dans la catégorie conducteur. Ce poste, réservé au personnel en fonction, peut constituer une étape de l'avancement normal (trois échelles de cinq classes). Après une instruction spécifique, l'agent ayant été reçu à l'examen est nommé élève-conducteur. Il devient conducteur, au choix, après avoir effectué 275 jours de remplacement, et conducteur principal après dix ans de grade inférieur, dont deux à l'hors-classe.

Le passage à la catégorie supérieure (maîtrise) se fait par concours. Ceux-ci ont lieu annuellement, et peuvent permettre l'accès à la dernière échelle de la catégorie supérieure, soit, pour le chef de train principal, chef de station principal ou conducteur principal au grade de sous-chef de gare, contrôleur ou chef conducteur. De nouveau, il y a un avancement suivant les classes et échelles, mais le change-

(1) Fonctionnement similaire pour les surveillants de manoeuvre → chef de manoeuvre, particularisme des postes d'aiguilleurs, afficheurs, gardiens de recette, surveillants d'ascenseur.

ment d'échelle se fait, en principe, au choix. Grosso modo la trajectoire idéale pourra être, par exemple, suivant les filières : sous-chef de gare, chef de gare, inspecteur, inspecteur principal ou sous-chef conducteur, chef conducteur, inspecteur, inspecteur principal, etc...

Nous n'avons pas développé les postes de travail d'autres services tels que ceux du Matériel, des Voies et Accès, des Bureaux car ils se rattachent, plus directement, aux qualifications courantes de l'industrie (manoeuvres, ouvriers spécialisés) ou des services (dactylographes, secrétaires...) alors que les postes et qualifications du Mouvement et de la Traction constituent les filières spécifiques de la production du transport souterrain (1).

Un schéma dégage les postes et les filières des catégories tout en indiquant les équivalences salariales des différentes qualifications.

(1) Une mention doit être faite pour les personnels des Voies et Accès travaillant en souterrain et plus particulièrement la nuit (chaumeurs, parcoureurs, poseurs).

MOBILITES ASCENDANTES DES PERSONNELS : MOUVEMENT ET TRACTION (1921-1944)

<u>MOUVEMENT</u>		CATEGORIE A			<u>TRACTION</u>	<u>Salaires Annuels</u>
				Inspecteur principal		60.000
	Inspecteur				Inspecteur	45.000
	Sous-inspecteur				Sous-inspecteur	
	Controleur principal				Chef conducteur principal	
Controleur	Chef de gare			Chef manoeuvre principal	Chef conducteur	26.250
Sous-controleur	Sous-chef de gare				Sous-chef conducteur	22.000
	chef de départ					18.900
	CATEGORIE B			CATEGORIE C	CATEGORIE D	
	Chef surveillant principal			Chef de train principal	Conducteur principal instructeur	17.400
Afficheur	Chef surveillant	Gardien recette	Chef de train	Chef manoeuvre	Chef aiguilleur	16.300- 16.500
	Autorisé chef surveillant		Autorisé chef de train	Autorisé chef aiguilleur		15.500
	<u>Personnel féminin</u>					
Receveuse	Surveillant	Secrétaire	Garde	Surveillant-manoeuvre	Aiguilleur	15.000
	Receveuse-surveillante					
	Surveillante autorisé receveuse					
	Dame d'équipe, Surveillante					12.900

Mobilités éventuelles et traitement le plus élevé de chaque échelle (5 classe ou hors-classe) en juillet 1936 fixé par disposition statutaire des principales fonctions.

Sources : Pierre Deval, op. cit., CMP, Statut du personnel, 6e éd., 1931.

Cette présentation de l'organisation du travail et des mobilités qu'elle autorise correspond, au plus près, aux informations partielles que nous avons pu collecter. Elle fait suite à la nouvelle élaboration du Statut du Personnel de 1924 et couvre donc, au minimum, une quinzaine d'années (1924-1940). Un certain nombre de postes ont subi des modifications : suppression de l'emploi de surveillantes autorisées receveuses, présence ou absence de sous-chef conducteur, chef de secteur...; utilisation tantôt de conducteur principal ou conducteur instructeur... Les variations peuvent correspondre à diverses modifications affectant le service, dont la volonté constante de la C.M.P. de réduire ses frais de personnel, volonté contrecarrée par les obligations contractuelles du Statut, par le contrôle des élus municipaux et par la résistance des agents.

Une comparaison avec les éléments de l'organisation du travail antérieur à la Convention de 1924 montre l'apparition de nouvelles qualifications, en 1915 : chef surveillant et assimilé, chef de départ, inspecteur principal ; en 1921 : autorisé chef-surveillant, autorisé chef de train ; et en 1926 : conducteur instructeur. Ceci a pu correspondre, pendant la première guerre mondiale et vu les problèmes d'effectifs (1), à la création d'une certaine polyvalence ainsi qu'à la volonté, en créant de nouvelles échelles intermédiaires, de différer des nominations à des salaires plus élevés tout en assurant des avantages aux agents ayant le plus d'années de service. Par ailleurs, l'extension du réseau (ligne de Sceaux, 1938), l'afflux d'utilisateurs, la complexité croissante de gestion, rendaient nécessaire un renforcement et une diversification des hiérarchies afin d'assurer la continuité du service et afin de répondre aux attentes d'une population C.M.P. en net vieillissement (embauche en 1900 autour de 20 /30 ans, en 1920 moyenne d'âge autour de

(1) Des 5 478 agents de la compagnie, au début 1914, il ne reste plus que 1 100 agents après la mobilisation.

40/50 ans.

Les salaires

Le régime établi par la Convention de 1921 fixe les échelles de traitement auxquelles peuvent prétendre les agents. Ces échelles correspondent à celles du personnel de la Ville de Paris et du Département, en 1919.

A l'ouverture de l'exploitation (1900), les candidats débutent au salaire journalier de cinq francs (par exemple garde ou homme d'équipe du Service Mouvement), soit une moyenne mensuelle de cent vingt francs. Les conducteurs aspirants-électriciens ou ouvriers diplômés des Ecoles supérieures touchent, eux, deux cents francs. Le minimum conventionnel est de cent cinquante francs par mois. A emploi équivalent, les salaires de la C.M.P. sont légèrement inférieurs à ceux d'autres compagnies de transports publics (chef de train : 2060 F annuel, receveur CGO : 2 100).

Le personnel féminin perçoit des traitements ne représentant qu'environ la moitié de ceux de leurs collègues masculins.

Marcel Bezançon donne une échelle des traitements mensuels pour 1908 qui permet, par ailleurs, d'étudier la division du travail de la C.M.P.(1). Cette échelle montre une parité entre les services Mouvement et Traction. Le poste de conducteur ne fait pas l'objet d'un traitement différent de celui des autres agents.

Les modifications apportées à l'échelle des salaires tiennent compte de l'augmentation du coût de la vie et répondent, partiellement, aux revendications syndicales (450 F . . . salaire mensuel minimum pour 1919). Les retards successifs ne seront cependant que partiellement rattrapés. En 1926, les salaires de la C.M.P. sont encore inférieurs à ceux, entre autre, de la S.T.C.R.P.. Il faut attendre la nouvelle redéfinition des rapports entre la Ville et la C.M.P. pour qu'il y ait une amélioration sensible des rémunérations.

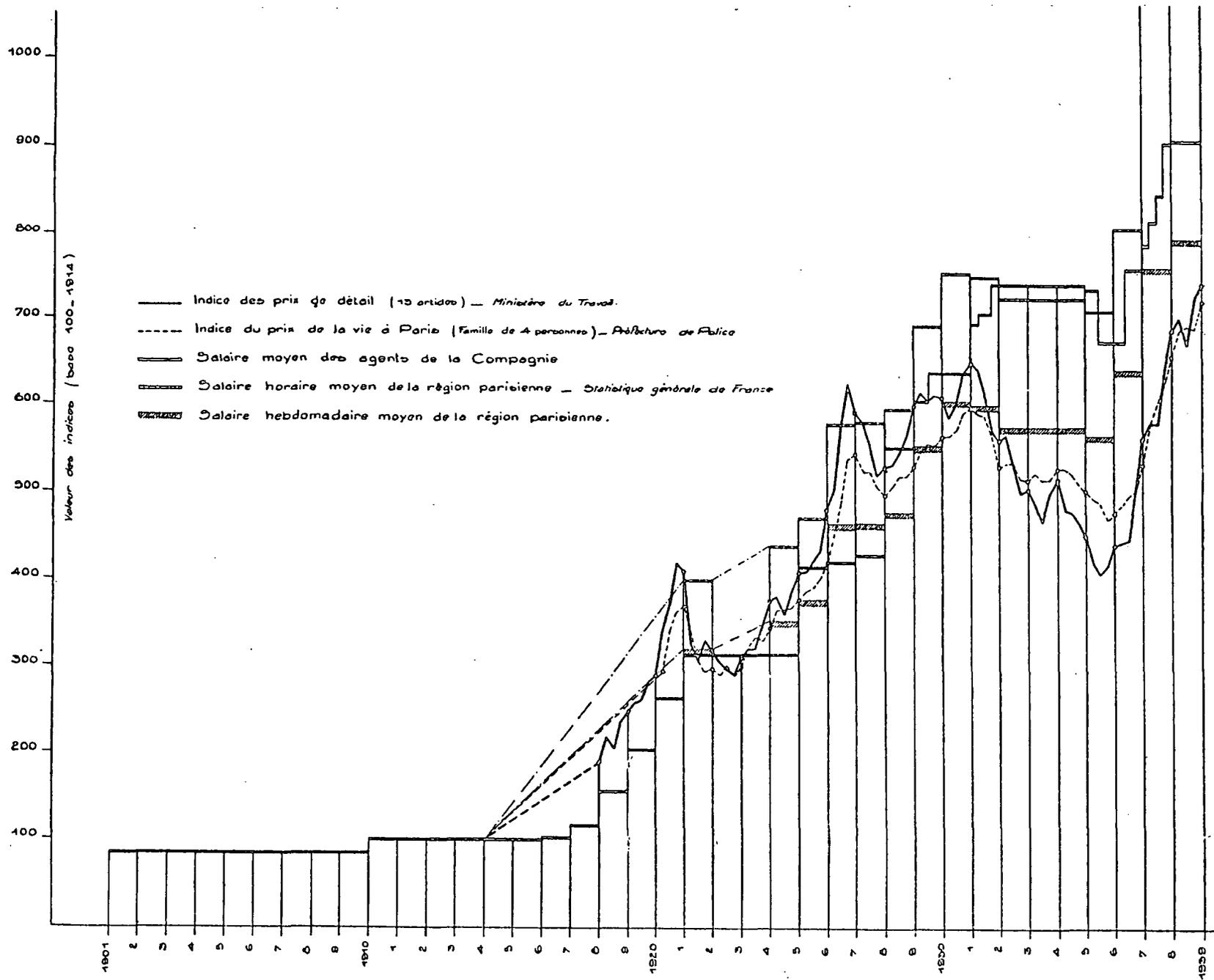
(1) M. Bezançon, op. cit., p. 124, 125.

La réforme de 1929

Du fait des prolongements envisagés en banlieue, un nouveau partenaire apparaît : le Département de la Seine. Cette nouvelle donnée s'ajoute à la volonté d'unifier le réseau métropolitain (C.M.P. et Nord-Sud) et aux demandes de la C.M.P. de reprendre la maîtrise de la gestion de l'exploitation : dépenses et bénéfices. Comme l'indique R. Guerrand, ceux-ci avaient été substantiels dans les années vingt (1). La Ville en avait été la principale bénéficiaire.

La Convention de 1929, tout en redonnant une certaine autonomie de gestion à la C.M.P., permet l'alignement des salaires des agents sur ceux du personnel municipal. Ceci autorise un certain rattrapage, spécialement pour les bas salaires, l'augmentation des prix ayant entraîné une chute du pouvoir d'achat des salariés. Cette assimilation assure également une sécurité des échelles de traitement vis à vis de salariés dont les rémunérations sont relativement plus élevées que ceux de la C.M.P. et s'inscrivent dans la moyenne des salaires de la région parisienne, ceci jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale (cf. tableau).

(1) R. H. Guerrand, *op. cit.* p 151.



VARIATIONS DU SALAIRE MOYEN

P. Durand, op. cit.

D - La stabilité de la C.M.P. à la R.A.T.P. (1930-1970)

On peut considérer qu'à partir des années trente et jus-
qu'aux années soixante-dix, le métropolitain de Paris, son
organisation, son infrastructure, et ses personnels se prese-
te comme un bloc socio-technologique particulièrement
homogène. Nous ne voulons pas dire pour autant qu'aucun
événement d'importance ne soit intervenu, mais il nous sem-
ble que ceux-ci n'ont pas modifié profondément l'organisa-
tion du travail, la professionnalité des agents, les socia-
bilités internes et l'image endogène-exogène de l'entreprise

Ces événements furent les suivants : l'extension du ré-
seau en banlieue dans les années trente, la semaine de quara-
te heures, la fusion de la S.T.C.R.P. et de la C.M.P. au déb-
ut des années quarante, les difficultés de transports pendant
l'occupation, l'administration provisoire, l'instauration
de la Régie Autonome des Transports Parisiens, la mise en
chantier du Réseau Express Régional. On ne peut soutenir
que ces événements furent sans effet sur les pratiques et
les représentations des personnels. Ainsi, par exemple,
de la loi sur les quarante heures qui a déterminé un recrute-
ment massif : 11 941 employés en 1936, 15 719 en 1938, puis
de l'occupation qui a réduit ces mêmes effectifs de près de
50 %, alors que le trafic doublait, ou de la juxtaposition
et de l'harmonisation des réseaux ferrés et de surface dans
le cadre de la R.A.T.P.. Ils n'ont cependant pas affecté
fondamentalement les caractères dominants de la chaîne
"mécanique-électrique" : professionnalité, sociabilité, auto-
centrage.

L'évolution de l'organisation du travail et des qualifi-
cations a subi relativement peu de changements durant cette
période. Ils ont principalement porté sur l'amélioration
des outils de production.

Les technologies complémentaires

Dès la mise en service du réseau, la C.M.P. s'est souciée d'améliorer, compte tenu des possibilités offertes, la productivité du processus de transport. Nous avons retracé brièvement les modifications apportées au matériel roulant ainsi qu'à la signalisation. Celles-ci marquèrent les premières décades du Métro. Par la suite les modifications technologiques portèrent, étant donné la pérennité du matériel et des installations, sur des aménagements ponctuels permettant un traitement des flux d'usagers à moindre frais.

Les premières voitures étaient toutes assistées par un garde dont la tâche consistait, entre autre, à assurer la fermeture manuelle des portières. Ainsi un train de huit voitures nécessitait la présence de sept agents : un conducteur, un chef de train et cinq gardes. La mise au point et l'adoption d'un système de fermeture électropneumatique des portières détermine une réduction de personnel.

Entre les deux guerres, les trains peuvent circuler avec un garde-queue pour les dernières voitures, un garde dans la voiture de première classe, un chef de train pour les premières voitures et le conducteur. Suivant le trafic, le train pourra être réduit à une voiture et deux remorques, soit deux agents.

En ce qui concerne les trains, la fermeture automatique est la seule modification technique ayant des répercussions sensibles au niveau des effectifs et des qualifications de ces personnels. La fonction de garde était relativement simple, proche de celle du manoeuvre de l'industrie, et, aux heures de pointe, particulièrement éprouvante : "Sur le quai, les rames de métro arrivent déjà pleines. Mais la foule sait que les suivantes arriveront dans les mêmes conditions.

Elle s'entasse. "En arrière", s'évertuent à crier les gardes du train. Mais pour cinq rames (voitures) et quinze portières, il y a trois employés, tous trois responsables. Le règlement est strict, toutes les portes doivent être fermées. Sinon, c'est pour l'employé l'inévitable sanction." (1)

La fermeture automatique, généralisée à partir des années vingt, diminue sensiblement l'effort physique des agents. La disparition du poste de garde de voiture se fait au profit d'une relative élévation des qualifications. La fonction du garde-queue se rapproche de celle du chef de train : il est responsable du service voyageur de la seconde moitié de la rame. A son tour, la suppression de ce poste sur les rames de trois voitures (1929) ne laisse plus en présence que le chef de train et le conducteur (2). Elle préfigure cette équipe train qui deviendra le module essentiel des rames de la R.A.T.P. jusqu'aux années soixante-dix.

Pour les stations, les modifications complémentaires consistent en l'aménagement technique de certains quais (portillons automatiques, battants doubles verrouillés...) afin de permettre une meilleure canalisation du public. Ceci peut permettre le contrôle des billets par un seul surveillant, pour les deux quais, dans les stations à faible trafic. Par ailleurs, l'installation d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques, dans les stations à forte dénivellation, entraîne l'utilisation d'un certain nombre d'agents généralement prélevés sur le contingent des surveillants de quais. Ceci n'entraîne pas la création d'une qualification spécifique.

L'instauration de la R.A.T.P. ne conduit pas à un bouleversement de cette organisation du travail et des qualifications, les technologies utilisées restant les mêmes.

(1) "Les travailleurs du Métro sous la férule des Compagnies" L'Humanité, 20/12/1922.

(2) Autorisation de suppression du garde-queue ou garde-arrière sur les trains de quatre voitures en 1938, de cinq voitures en 1942.

E - Représentation du bloc "mécanique-électrique"

1 - La Professionnalité

Nous entendons par là un ensemble de variables qui ne se réduit pas à la qualification professionnelle, stricto sensu, mais recouvre les représentations que détermine une organisation du travail marquée par une forte division des tâches et des rôles ce qui, comme le proposait E. Durkheim pour le corps sociétal, peut susciter une solidarité organique effective (1).

La mission de la C.M.P., puis du réseau ferré de la R.A.T.P., est le transport de masse souterrain. Dès le début de cette exploitation, les autorités de tutelle ont imposé la sécurité comme élément essentiel de la production de ce

(1) "C'est la division du travail qui, de plus en plus, remplit le rôle que remplissait autrefois la conscience commune ; c'est principalement elle qui fait tenir ensemble les agrégats sociaux des types supérieurs". E. Durkheim, "De la division du travail social", Paris, 1930. cf. critique de cette thèse in G. Friedmann, "Le travail en miettes", Paris, 1964, p. 135.

type de transport étant donné le nombre d'utilisateurs concernés et les particularités spécifiques, en terme de risque, de l'utilisation du sous-sol. L'accident survenu, le 10 août 1903, à la station Couronnes, et ayant entraîné la mort de près d'une centaine de personnes, conduit le Conseil Municipal à exiger que la sécurité qui doit, comme le postule la règle des chemins de fer, avoir le pas sur toute autre donnée reste plus que jamais la règle d'or du métro parisien. C'est de cette date qu'intervient, entre autre, l'institution d'un service spécifique Traction, avec inspecteur et maîtrise propre, afin d'intervenir au plus vite et le plus efficacement possible en cas d'avarie du matériel pouvant avoir des conséquences graves pour le trafic et les voyageurs.

Ce postulat de la sécurité détermine fortement les professionnalités mises en jeu par la production de ce type de transport. L'équipe train, qu'elle soit celle du début ou celle à deux agents - à partir des années quarantes - est soumise à des recommandations très précises : ainsi du conducteur, dont les instructions de service sont les suivantes, en 1930 comme en 1960 (1) :

- Le conducteur responsable de la conduite du train doit :
- vérifier, lors de la prise en charge du matériel, le bon état de l'attelage et de l'accouplement des voitures, le bon fonctionnement des appareils d'arrêt (freins, sonnerie, éclairage du réseau...) et de l'équipement électrique.
 - se placer dans la loge de tête du train, relever les nombres affichés par les compteurs de consommation électrique
 - obéir à tout signal d'arrêt sans attendre que le chef de train lui donne confirmation
 - attendre, pour mettre en mouvement le train, que le chef de train ait donné le signal de mise en marche

(1) Instruction de service U 800, édition 1931, mise à jour 1959.

- apporter la plus grande attention à la surveillance de la voie, des aiguilles, des signaux
- réaliser très exactement les horaires en suivant les indications de la marche type et les tableaux d'emploi de courant sans jamais dépasser la vitesse réglementaire
- tenir au courant le chef de secteur de tout incident de matériel et de courant intéressant la sécurité et la régularité de la marche des trains.
- remédier aux avaries du matériel roulant en prenant les mesures de sécurité définies par l'article 59 du règlement général
- appliquer rigoureusement les consignes SS et SVR
- ne quitter la loge sous aucun prétexte sauf nécessité absolue
- se conformer en toutes circonstances au règlement général, instructions et consignes ainsi qu'aux extraits de loi annexées aux instructions et aux prescriptions préfectorales.

Ces instructions très précises contribuent à la formation du profil professionnel et de l'identité du conducteur. L'insistance est mise sur les qualités d'attention, de ponctualité et de discipline de l'agent ainsi que sur des connaissances spécifiques et des tours de main qui définissent l'ouvrier professionnel. L'ensemble des sens psychomoteurs du conducteur sont sollicités et plus particulièrement sa vision et la rapidité de ses réflexes (franchissement d'aiguilles par exemple).

Une formation électrique et mécanique est au programme de l'instruction. Elle doit permettre au conducteur d'intervenir sur le matériel en cas de petites avaries. Pour ce faire, il dispose de sa sacoche personnelle, dont il est responsable disciplinairement et pécuniairement, sacoche contenant plusieurs séries de différents fusibles et une clé canée à ergot. D'autre part le train comporte une boîte à outils fixe et un certain nombre d'agrès tels qu'extincteur, cale à manche, palettes.

Cette complémentarité de formation, et donc de qualification, participera à cette singularisation de l'identité du poste et de la catégorie des conducteurs. Il possède une double appartenance : celle, commune à l'ensemble des agents d'exploitation : service public et celle, propre aux ouvriers de l'industrie, de capacité à intervenir directement sur l'outil de travail. On peut en percevoir les traits dans, entre autre, la tenue du conducteur. Il est un des seuls personnels en contact, même relatif, avec le public, dont une des tenues réglementaires est, non pas le veston et pantalon en drap bleu, plus ou moins chamaré suivant le grade, mais le "bleu", marque particulière des ouvriers de l'industrie (1). Les risques de salissure du matériel mécanique-électrique n'en constituent qu'une des raisons immédiates. Le "bleu" distingue le conducteur des autres agents et le fait au regard d'une qualification d'électro-mécanicien éventuellement négociable sur le marché du travail. Vis à vis des utilisateurs, la centralité du poste de conduite est ainsi renforcée par des signes qui peuvent rattacher l'agent d'exécution non pas au manoeuvre, mais à l'aristocratie usinière : l'ouvrier hautement qualifié, le professionnel (2).

En ce qui concerne le chef de train ou le chef surveillant, la définition des tâches est également précise, mais ces agents, et a fortiori d'autres postes tels que ceux de surveillants ou de manoeuvres, ne possèdent pas un profil aussi riche que celui du conducteur. Ceci tient au fait qu'ils n'interviennent pas, principalement, sur un outil, un matériau, une machine, imprimant, modelant, conduisant le matériau à l'aide de leur connaissance technique et de leur savoir-faire, comme le font, à cette époque, l'ouvrier

(1) Cf. annexe.

(2) Cf. le mécanicien-conducteur des locomotives.
F. Caron, "Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail : les mécaniciens et chauffeurs de locomotives du réseau du Nord de 1850 à 1910", Le mouvement social, n° 50, 1/1965.

soudeur, le forgeron ou le mécanicien (1). Cette figure de l'ouvrier professionnel, dont le conducteur possède certains des traits, en se croisant avec celle de l'employé gallonné au contact direct avec le public, constitue l'une des originalités de l'identité du conducteur (2).

Pour les autres catégories, compte tenu du fait qu'elle ne possède pas de qualification à portée nationale, mais qu'elles occupent des postes à fort particularisme, il s'agit de négocier son rapport aux autres catégories de l'entreprise et au public en s'efforçant d'accentuer sa qualification, les compétences requises et le champ d'intervention. Ceci sera particulièrement difficile pour des postes tels que ceux de surveillants, gardes ou receveurs. Le caractère élémentaire des tâches à accomplir par les surveillants, c'est-à-dire le poinçonnage des titres de transport, la vérification de leur validité et le drainage du public à l'entrée des quais, restreint fortement les tentatives de valorisation. Dans l'organigramme de l'entreprise, dans ses flux de mobilité, ce poste - comme celui de garde qui disparaît avec les complémentarités technologiques mises en place et qui, logiquement, conduirait à celui de chef de train - n'est que la première fonction, le passage obligé pour tout candidat. Aucun certificat d'aptitude professionnelle n'est exigé ni ne lui est attribué. Moyennant la préparation et la réussite aux examens de chef surveillant, chef de train, conducteur... ce poste ne sera qu'un moment relativement court dans la carrière (stage d'une année). Cette mobilité constitue la trajectoire de nombreux intéressés. Cependant un nombre non négligeable va faire carrière dans le poste de surveillant(e):

(1) Cf. "la valeur professionnelle de l'ouvrier qualifié de fabrication qui concilie habileté, tradition et intelligence technique" in A. Touraine, "L'évolution du travail ouvrier aux usines Renault", Paris, 1955.
Cf. "Le prestige du lamineur", in J. Dofny, C. Durand, J.-D. Reynaud, A. Touraine, "Les ouvriers et le progrès technique", Paris, 1966.

(2) Cf. R. Sainsaulieu, "L'identité au travail", Paris, 1977, "le concept d'identité désigne tout à la fois la permanence des moyens sociaux de la reconnaissance et la capacité pour le sujet à conférer un sens durable à son expérience", op. cit., p. 342.

personnel féminin n'ayant comme autre mobilité que celle de receveuse, personnel entré relativement tard à la compagnie (campagnes militaires)... L'avancement se réduira aux six échelons ou classes de la fonction. Ceci concerne la chaîne "mécanique-électrique", depuis les débuts de la C.M.P. jusqu'à la disparition des surveillants, à la R.A.T.P., dans les années soixante/soixante-dix. La casquette à étoile et le veston - et non le bleu - s'efforce d'élever le niveau professionnel d'une fonction qui apparaît, pour les autres catégories de l'entreprise, soit comme le début obligé d'une carrière, soit comme un pis aller ou soit comme la carrière "normale" des personnels féminins. Les a priori sexistes ne seront pas le seul fait des Directions, chaque catégorie se considérera comme dévaluée dès que le personnel féminin pourra y accéder. La simplicité de la tâche sa répétitivité, ses cadences élevées aux heures de pointe, l'absence de prise de décision rattachent cette fonction à celle des manoeuvres de l'industrie. Les pièces à traiter sur la chaîne sont devenues des titres de transport défilant à vive allure et auxquels, à chacun, il faut imprimer un coup de poinçon (1). Tâche banale qui, en se couplant à la nécessité de barrer le passage aux usagers lorsque les trains entrent en gare, voire à refuser un titre périmé et, ainsi à obstruer l'écoulement du flux d'usagers, donne un pouvoir ponctuel à l'agent. "Il faut jouer au gendarme et j'aime pas ça... Le public, il nous aime pas... à chaque fois qu'il y a une augmentation, il s'en prend à nous".

(1) Georges Friedmann, Le travail en miettes. Paris 1964 p. 52.

La figure du ou de la surveillant(e), poinçonneur(se) restera, pour le public, parmi ces métiers "pittoresques" associée à un demi siècle de vie urbaine.

Le chef de train, et particulièrement le chef surveillant se tirent mieux d'affaire. L'association du premier à la bonne marche du train : surveillance de la prise en charge des voyageurs, vérification de la signalisation, intervention en cas d'incident dans l'interstation, soulève relativement moins de problèmes quant à la professionnalité des fonctions, que ce soit vis à vis des collègues de travail ou par rapport aux usagers. La suppression des gardes contribue à un resserrement relatif des rapports entre conducteur et chef de train. Ces rapports ont pu être conflictuels ne serait-ce que par l'appartenance à deux services distincts, par l'éventuel chevauchement des responsabilités en cas d'incident, par les prétentions du conducteur à se considérer, et plus particulièrement à la R.A.T.P., comme l'aristocratie ouvrière de la chaîne mécanique-électrique (1).

Le chef de station (chef surveillant) occupe, jusqu'aux années soixante-dix, une fonction importante dans la production du transport. Il se trouve au point de croisement entre la production même du transport : services Traction/Mouvement et le matériau à traiter : le public. Ces responsabilités, dans la station, sont multiples et diverses car elles concernent ces trois paramètres. Nous n'allons pas les décrire dans le détail mais souligner leurs principes généraux. Le chef surveillant a, sous ses ordres, le personnel fixe de la station ainsi que le personnel du train lorsque la rame se trouve à quai. Il intervient par l'intermédiaire du chef de train, non seulement en cas de retard mais également en cas d'incident ou d'accident. Ceci consiste en la transmission d'information ou d'ordres ainsi qu'éventuellement, en la prise de décisions pour tout ce qui concerne les usagers et leur sécurité. En

(1) Similitude avec les mécaniciens des locomotives, "les seigneurs".

cas d'avarie de matériel, il est le maillon indispensable à la prise de contact et à l'échange d'informations entre le conducteur et son chef de secteur. Il intervient également pour indiquer les changements à effectuer dans la marche type, les anomalies de la signalisation, etc... Cette fonction ferroviaire est celle qui assoit la professionnalité interne, voire externe, de ce poste de travail étant donné l'interaction d'information et de décision qu'elle met en jeu entre agents d'exécution du Mouvement et de la Traction ainsi qu'entre maîtrise, voire inspection de ces services, lors d'accident ou de perturbation grave du trafic.

Ceci est une donnée fondamentale de la chaîne mécanique-électrique. Parallèlement à ces fonctions, le chef surveillant par l'intermédiaire du personnel placé sous ses ordres, traite le public. Il supervise la vente des titres de transport par la receveuse, les opérations de contrôle effectuées par les surveillants et intervient en cas d'incident ou de contestation. Il dispose de plusieurs registres : celui des réclamations mises à disposition du public, celui de la main courante qui mentionne les différents incidents pouvant intervenir, celui du rapport journalier. En cas d'accident de tiers, il a la charge d'effectuer assistance aux accidentés (soins éventuels, appel à Police-Secours), d'effectuer une enquête sur les circonstances de l'accident, de rechercher des témoins et de rédiger un rapport. Il doit également verbaliser les voyageurs en infraction ou traiter les objets trouvés (inventaire, enregistrement...).

Ces nombreuses tâches quotidiennes, dont celle de vecteur essentiel de l'information, sur laquelle nous allons revenir, permettent d'assurer à cette fonction un rôle et un statut, auprès des autres catégories ainsi que par rapport au public, relativement positif. On reconnaît l'utilité de ses interventions purement professionnelles. Le public n'est

pas mécontent d'avoir, en face de lui, un agent apte à prendre des décisions concernant tous les incidents pouvant intervenir dans l'enceinte de la station, dont celles relevant de la sécurité, donnée qui va devenir essentielle ultérieurement. L'intervention de nouvelles technologies, en redéfinissant le rapport des usagers aux installations : accès, couloirs, stations, quais - vis à vis desquelles le chef surveillant aura un rôle moindre - participera à la montée de ce nouveau phénomène : l'insécurité.

Tous ces personnels d'exécution ont la possibilité de se présenter aux concours et, ainsi, de changer de catégorie en accédant à la maîtrise. Cette étape donne accès aux grades de chef-conducteur, chef de ligne, sous-chef de gare, chef de manoeuvre... L'avancement se continuera, pour une fraction d'entre eux, vers l'inspection et au-delà, couronnement de la carrière d'un agent ayant débuté comme surveillant.