

4 - Les recompositions à l'oeuvre

Ces tendances au désinvestissement, voire à l'anomie (perte de sens, syndrome d'insécurité généralisé, repli sur soi), ne recouvrent cependant pas l'ensemble des mutations induites par la mise en place des nouvelles technologies. De plus, des orientations, en germination et cherchant à répondre aux efforts de déstabilisation, vont être développées et affirmées, parallèlement à l'apparition de logiques différentes, par les nouvelles Directions de l'entreprise. A la productivité technique succède la notion de "productivité sociale", la notion de service public devient d'actualité.

a - *L'apparition de nouveaux professionnels*

La réduction des postes et fonctions, en ce qui concerne les agents d'exécution et une partie de la maîtrise des terminus, détermine la création d'un poste spécifique : celui de régulateur. Ce personnel cumule, dans la chaîne automatique, plusieurs segments professionnels antérieurs. Il s'agit d'abord de celui de sous-chef de ligne, c'est-à-dire de mise en oeuvre et de régulation du flux des rames de terminus à terminus ; de l'intervention auprès de l'ensemble des personnels constitutifs de la chaîne "mécanique-électrique" en cas d'incident ou d'accident ; de gestion quotidienne du bon fonctionnement des différents postes de travail. Cette fonction, le régulateur l'exerce depuis le Poste de Commande Centralisée par l'intermédiaire des dispositifs automatiques à sa disposition. Toutefois, des sous-chefs de ligne sont toujours présents au terminus ou en ligne afin de pouvoir traiter physiquement, tout problème éventuel et d'assurer le suivi des conducteurs, matériel, mouvement des trains, stations et

recettes. Le régulateur s'approprie également, en grande partie, la fonction antérieure de chef de secteur. En cas d'incident et d'appel du conducteur, il doit l'aider à résoudre l'avarie.

"Le P.C.C. ne peut que rafraîchir la mémoire du conducteur. Il est aveugle vis à vis des avaries à traiter."

Comme le soulignent les conducteurs, et le reconnaissent les régulateurs, le bon fonctionnement du P.C.C. repose sur un dialogue entre deux agents qualifiés :

"Le P.C.C., c'est valable si le diagnostic du conducteur est bien fait... Le régulateur voit les trains, pas les avaries, et puis c'est pas lui qui va se déplacer !"

La nécessaire collaboration entre les personnels se traduit, organisationnellement, par la présence importante, au poste de régulateur, d'ex-chefs de secteur, ancienne maîtrise propre aux conducteurs. Le dialogue peut ainsi se rétablir "entre professionnels". En fait l'un des enjeux du Poste de Commande Centralisé réside dans sa capacité à resocialiser la chaîne de production automatique. L'ubiquité de la fonction peut conduire à un tel résultat. Ceci ne se ferait qu'à partir des possibilités données aux autres personnels d'être, non pas dépendants du Poste central, mais capables eux-mêmes d'assumer des tâches suffisamment gratifiantes. C'est dans une telle perspective que la Direction chercherait à renforcer le rôle du sous-chef de ligne vis à vis du Poste de Commande Centralisée en facilitant des permutations. Ainsi serait assurée une meilleure connaissance, par les uns,

des conditions d'exploitation en ligne, et par les autres des spécificités du P.C.C.. Ceci assurerait également un découloisonnement et une meilleure socialisation de la chaîne.

b - *La reprofessioannalisation de la conduite*

Concernant les conducteurs, la principale modification a été la prise en compte des revendications syndicales pour la Conduite Manuelle Contrôlée (C.M.C.). Malgré certaines réserves tenant au fait que le conducteur ne retrouve pas son entière liberté ou que l'habitude du pilotage automatique est, maintenant, trop ancrée dans la pratique, la C.M.C. est plutôt bien accueillie. Elle devrait permettre une reprofessioannalisation de la tâche tout en assurant la plus grande sécurité possible. Pour la Direction, la C.M.C., en mixant les avantages du pilotage automatique et de la conduite manuelle, doit apporter des réponses aux questions suivantes : "La perte de l'habitude de conduire ne diminuerait-elle pas l'habileté professionnelle du conducteur ?... Le conducteur n'éprouverait-il pas, à la longue, un sentiment de dépossession de son travail ?" (1). Les accidents graves survenus en janvier et février 1981 montrent la nécessité de revaloriser la conduite et ainsi de reprofessioannaliser la fonction auprès des conducteurs eux-mêmes et vis à vis des autres catégories.

c - *La resocialisation du réseau*

Pour atténuer les effets négatifs de la désertification et de l'insécurité croissante, ainsi que pour améliorer l'image de l'entreprise, la R.A.T.P. met en place, à la fin des

(1) "Entre les lignes", journal bimestriel d'information de la R.A.T.P., n° 48, avril 1981.

années soixante-dix, des animations de type culturel dans l'enceinte même du réseau (1). Les concerts succèdent aux artistes-peintres et aux corps de ballet. Ces événements rencontrent un succès certain auprès du public, mais ils ne font que socialiser, ponctuellement, tel ou tel point du réseau. Par ailleurs, la promotion du transport passe par des animations fixes dont celles de la station Louvre a été le prototype (1967) ainsi que par les retombées de l'installation de boutiques, sur les quais et dans les correspondances.

Il faudra attendre le 30 mars 1982 pour qu'un tournant important ait lieu, celui de la remise en cause des politiques antérieures de suppression d'effectifs. Cette date concrétise les nouvelles politiques de la Direction : la prise en compte des effets d'opérations de modernisations volontaristes et productivistes (2). On ne remet pas en place l'ancien chef de station (chef surveillant) mais, sur les quais de certaines stations (3), un personnel à la qualification de chef-surveillant-receveur, ponctuellement dénommé "agent d'accueil et d'information". La tâche de ceux-ci est de renseigner les usagers et également de prévenir les incidents.

- (1) La promotion du transport, "Plan d'entreprise 1976-1980", R.A.T.P., p. 115. Ph. Essig, "Je voudrais que s'opère une sorte de fusion avec la ville", Libération, 9/6/1977. J. Banazuc, "Nous avons décidé que la communication devait s'établir sur trois axes : les médias traditionnels, l'animation et la signalétique, ce champ vierge où il reste tant à faire", Libération, 8/6/1977.
- (2) C. Quin, Président de la R.A.T.P. : "Lorsque l'on améliore la qualité du service rendu, on fait gagner du temps, de la fatigue, de l'argent aux usagers, ce sont des éléments de productivité sociale car la productivité ça ne se mesure pas, pour une entreprise comme la nôtre, en un simple coût financier. Il ne s'agit pas de réduire à tout prix les dépenses sans considérer le service rendu..." Entre les lignes, n° 52, 12/1981.
- (3) 20 stations importantes, de 6 h à 20 h, les jours ouvrables (1982) ; 35 en 1983.

"Cet agent aura une fonction d'accueil au public et cela implique une formation aux relations humaines, une maîtrise de soi, un sang-froid qui seront les qualités principales recherchées" (1).

La nouvelle approche du rôle de ces personnels s'inscrit dans la réhumanisation du réseau. L'assistance au public sera ainsi directe mais également indirecte, sécuritaire, face à la montée des agressions depuis les années soixante-dix. Il n'y a cependant plus de fonction ferroviaire attachée à ce poste. Ceci implique une recomposition suffisamment riche pour déterminer une professionnalité des agents concernés. L'ouverture sur le public, qui était déjà présente chez les chefs de stations "mécanique-électrique", n'était que l'une des composantes du poste. Une nouvelle pédagogie de formation à l'échange peut permettre d'éviter une des caractéristiques du bloc socio-technologique antérieur : l'auto-centrage. Pour les usagers, les effets en étaient souvent négatifs, la forte sociabilité interne entre les différents types de personnel tendait parfois à rejeter à la marge l'utilisateur. Dans le fonctionnement optimal de la chaîne vers la réalisation des objectifs, le public pouvait apparaître plus comme une variable incidente, un produit qui, potentiellement, était porteur d'incidents, de dysfonctionnement. Comme l'a analysé R.K. Merton, la rigidité des conduites détermine des difficultés avec la clientèle et tend à nier la vocation fondamentale de l'organisation, ici, en l'occurrence, celle d'un service public (2). La fonction de liaison entre l'usage

(1) C. Quin, id.

(2) R.K. Merton, Eléments de théorie et de méthode sociologique, Paris, Plon, p. 195 sq.

et les diverses composantes du réseau devrait permettre d'éviter la reproduction des tensions antérieures. Elle doit pouvoir réhumaniser, non seulement les rapports public-entreprise, mais également contribuer à la resocialisation de la chaîne automatique. Ainsi la présence, sur les quais, de ces agents procurerait, implicitement, pour le conducteur, le remodelage d'un segment professionnel hâtivement supprimé. Il en serait alors de même pour les chefs-surveillants-receveurs, au poste de recette, ainsi que pour l'encadrement.

La fraude, puis la délinquance, avaient déterminé un engagement croissant des personnels dans la répression. Ceci s'effectuait contre leur volonté, le personnel n'ayant pas vocation policière (1). L'augmentation des effectifs du Service de Protection et de Sécurité du Métro (336 en 1983), que renforcent plus d'une centaine de gendarmes (150 en 1983) et dont la fonction spécifique est la lutte contre la délinquance, doit permettre de ne plus engager des personnels de l'entreprise dans des tâches auxquelles ils ne sont pas destinés, qui concourent à les déprofessionnaliser et qui incitent au glissement vers l' hors-production, le milieu d'entreprise ne produisant plus de valorisation individuelle et interactive.

La reprise du recrutement (5016 embauches dont 2400 postes nouveaux, du 14/12/1981 au 13/12/1982), marque également cette volonté d'inverser les tendances (2). Antérieu-

(1) La surveillance générale (240 en 1982), est constituée d'un personnel régie volontaire et formé contre la petite délinquance.

(2) Entre les lignes, n°53, janvier 1982.

rement les recrutements ponctuels intéressaient principalement les services d'étude et de suivi des opérations de modernisation. Pour les personnels d'exécution, ils ne visaient qu'à reproduire, au plus juste, les effectifs strictement nécessaires (départs en retraite) et à assurer le fonctionnement des matériels et installations des prolongements ou créations de lignes. Aujourd'hui, des créations de postes ont lieu, tels que ceux cités précédemment. L'embauche vient également couvrir les besoins induits par l'amélioration des conditions de travail (cent quatre repos). Par ailleurs, l'ouverture de l'ensemble des postes d'exécution au personnel féminin, déjà bien engagée précédemment (machiniste en 1961), concerne dorénavant la fonction de conducteur (1982) (1).

d) L'image de l'entreprise

Vers l'extérieur, un travail important de revalorisation du transport collectif et de nombreuses initiatives pour promouvoir les produits de la R.A.T.P. avaient déjà été effectués dans les années soixante-dix.

L'une des plus spectaculaires et réussies aura été la mise en place d'un titre universel de transport en commun valable sur toute la région parisienne (R.A.T.P., S.N.C.F., A.P.T.R.). La carte orange consacre l'intégration des systèmes tarifaires (1/7/1975) et doit permettre de diminuer le coût du transport pour les distances les plus longues, de simplifier les tarifications et de lutter contre la baisse de fréquentation, particulièrement pour le réseau de surface. Le

(1) 14,6 % de l'ensemble du personnel est féminin (14 % à l'exécution, 16,3 % à la maîtrise, 17,8 % cadres, 5,4 % cadres supérieures) en 1981. Entre les lignes, n°54, mars 1982.

(2) cf. revendications du Cartel d'action pour les transports en commun, de la FCUTCRP in E Cherké, D. Mehl "Les nouveaux embarras de Paris," 1979, pp. 11-83.

succès de cette opération est indéniable. "En 1974, peu avant le lancement de la carte orange, 1 678 millions de voyages avaient été effectués dans l'année. En 1978, la R.A.T.P. a son "deux milliardième" voyageur le 27 décembre. La croissance du trafic, très sensible dans un premier temps sur le réseau d'autobus (+ 86 % entre 1973 et 1977 pour Paris, 30 % pour la banlieue) intéresse depuis 1977 le réseau ferré (+ 8,4 % entre 1977 et 1979)" (1). Cette initiative, prise conjointement avec les autres transporteurs de la région parisienne, est suivie de la mise en place de l'interconnexion (2) sur certaines lignes, entre le service R.A.T.P. et S.N.C.F. (par exemple Gare du Luxembourg-Gare du Nord-Roissy). Cette "stratégie du tisserand" (3) vise à constituer, pour la région parisienne, un maillage proche de celui existant à Paris. Il contribue à l'amélioration de l'image du service rendu par l'entreprise.

Le versement transport qui, précédemment, ne tenait pas compte du coût réel des déplacements assurés par la collectivité pour les entreprises (1,7 % de la masse salariale à partir de 1971) subit une transformation très importante avec le vote, par le Parlement, d'une loi stipulant la prise en charge, à hauteur de 40 %, par les entreprises. Ainsi, depuis le 1^{er} octobre 1982, les utilisateurs ne doivent plus se contenter de la prime "chaussure" de 23 francs, mais

(1) Plan d'entreprise 1980-1984, R.A.T.P., p. 15

(2) P. Giraudet, "On aura ainsi constitué un réseau, à grand gabarit, offrant au total près d'une douzaine de lignes de banlieue raccordées dans Paris, desservies par la S.N.C.F. et la R.A.T.P., avec d'ailleurs un matériel commun, et une tarification commune. On peut donc parler de réseau unique". La Vie du Rail, n° spécial "Le Métro a 75 ans", n° 1497, 15/6/1975.

(3) Plan d'entreprise 1980-1984, R.A.T.P. p. 36.

défalquer de leurs dépenses mensuelles près de la moitié de leurs besoins transports. (1)

Les cinq grands principes du plan d'entreprise 1983-1987 reposent sur le droit au transport pour tous, l'essor du service public, le développement de la concentration, la transparence et une approche pluraliste. (2)

Cet ensemble de propositions et de prises de décisions devrait marquer fortement les profils de la chaîne de production automatique, ainsi que les personnels et l'entité R.A.T.P., pour les prochaines années.

(1) 15,64 millions de coupons "carte orange" vendus en 1981.
Source R.A.T.P.

(2) C. Quin "Le fonds du problème, c'est que les transports publics ne peuvent être un univers purement technologique sauf à dégrader profondément le vécu du transport et le niveau du trafic",
Le Monde, 28/9/1982.

CONCLUSION

L'innovation technologique a été utilisé, d'une manière interactive, comme facteur de transformation et comme analyseur des composantes socio-professionnelles instituées. C'est autour de l'effet de seuil occasionné par l'introduction volontaire des automatismes que l'on a pu reconstruire les conditions antérieures de la chaîne "mécanique-électrique", son caractère de bloc socio-technologique à trois variables dominantes : professionnalité, socialibilité, auto-centrage. Nous avons voulu, ensuite, "en temps réel" (1) cerner les effets destructurants et structurants des opérations de modernisation sur l'ancien bloc.

Du socle technique des automatismes émergent des pratiques, des représentations du travail et des sociabilités participant à la constitution de ce qui peut devenir un nouveau bloc socio-technologique. Celui-ci serait propre, d'un part à ces types de technologies "automatiques", d'autre part aux conditions de sociabilité, endogène et exogène, qu'il suscite et vis à vis desquelles il est situé.

(1) L'observation participante effectuée, dans les années soixante-dix, au moment de la mise en place de la modernisation.

Il faut cependant tenir compte de plusieurs facteurs. Certaines composantes de la chaîne de production antérieure perdurent aux transformations. Celles-ci ne touchent pas l'ensemble du processus. Par ailleurs, des secteurs sont capables de s'appropriier, à leur profit, les effets des automatismes (essai de reprofessionnalisation du poste de conduite, par exemple). Par ailleurs, il serait nécessaire de s'assurer de la permanence des nouvelles définitions données à la chaîne, d'estimer l'obsolescence potentielle de ces technologies et donc leur taux de renouvellement et de mutation, conditions de l'existence, non pas d'un bloc socio-technologique, mais d'une succession de seuils technologiques dont il serait plus difficile de dégager des constantes.

Cependant, la situation qui semble prévaloir actuellement, dans les transports de masse parisiens, serait plutôt, après la rupture des années soixante-dix, celle d'une phase en plateau (1). Ceci ne signifie pas qu'il n'y aura pas de modifications, d'amélioration mais, apparemment, l'heure est d'avantage à la structuration des effets, à la recomposition des profils et du tissu socio-professionnel. On peut trouver des points communs avec la situation propre à la troisième décennie de la C.M.P. (1930-1940), marquée par une amélioration des sociabilités internes et externes, par des perfectionnements techniques et par une stabilisation des pratiques et des représentations.

(1) M. Essig "Bien sur, quand on parle de grand projet mobilisateur, on pense tout de suite à des constructions d'infrastructures lourdes et spectaculaires (lignes de métro ou RER). Si on conçoit l'évolution technique de demain comme cela, je dirai que notre réseau a probablement atteint un niveau de développement auquel il se maintiendra longtemps". Entre les lignes, n° 53, janvier 1983.

Les nouvelles orientations directoriales peuvent contribuer à transformer le fonctionnement des entreprises publiques et participer à la mise en place d'un fonctionnement organisationnel non pas de type wéberien, bureaucratique (1), mais se rapprochant d'un modèle démocratique sinon autogestionnaire.

Une certaine recomposition de l'entreprise, de ses fonctions, de ses interactions et de ses identités au travail (2) est à l'oeuvre.

Cette situation interpelle également les attitudes, face aux technologies, des principaux acteurs d'autres secteurs de la production. Le contexte de crise, de chômage et la nécessité d'une amélioration de la productivité et des conditions de travail rendent l'enjeu particulièrement complexe (3). Des recherches comparatives devraient permettre de mieux cerner les stratégies et leurs effets. (4)

(1) C. Lefort, Eléments d'une critique de la bureaucratie, Genève, 1971.

(2) R. Sainsaulieu, op. cit.

(3) P. Roqueplo, Penser la technique, pour une démocratie concrète, Paris, 1983

(4) cf. les recherches menées, dans le cadre de la Mission de la Recherche Transports, sur les changements technologiques dont, par exemple :

P. Bouvier, Les innovations technologiques comme analyseur des identités professionnelles : le cas de la R.A.T.P.

C. Fiore, Conteneurs et dockers : la dissolution de l'espace portuaire

L'apport des sciences sociales, et plus particulièrement d'une anthropologie du travail, peut être celui d'indicateur des transformations en cours et des effets sur les pratiques et les représentations. L'étude de l'évolution du sens donné et reconnu à l'activité en entreprise semble être une variable particulièrement opératrice face aux mutations que détermine l'introduction des nouvelles technologies.

(suite)

H. Florence-Alexandre et G. Ribeill, Changements technologiques et évolutions des métiers de l'aviation commerciale : le cas du personnel navigant technique.

M. Freyssenet et F. Imbert, L'évolution du contenu de travail d'aiguillage, de signalisation et de régulation dans les chemins de fer.

P. Hamelin, La perpétuation du transporteur indépendant dans le transport routier

D. Gerritsen, Changements technologiques et changements du marché du transport fluvial, segmentation des pratiques de travail et du mode de vie des artisans bateliers.

F. Millequant et G. Abou-Sada, Changements technologiques et organisation du travail portuaire

G. Ribeill, Les évolutions majeures de la S.N.C.F. de 1938 à nos jours et leurs effets sur les identités professionnelles et les relations de travail

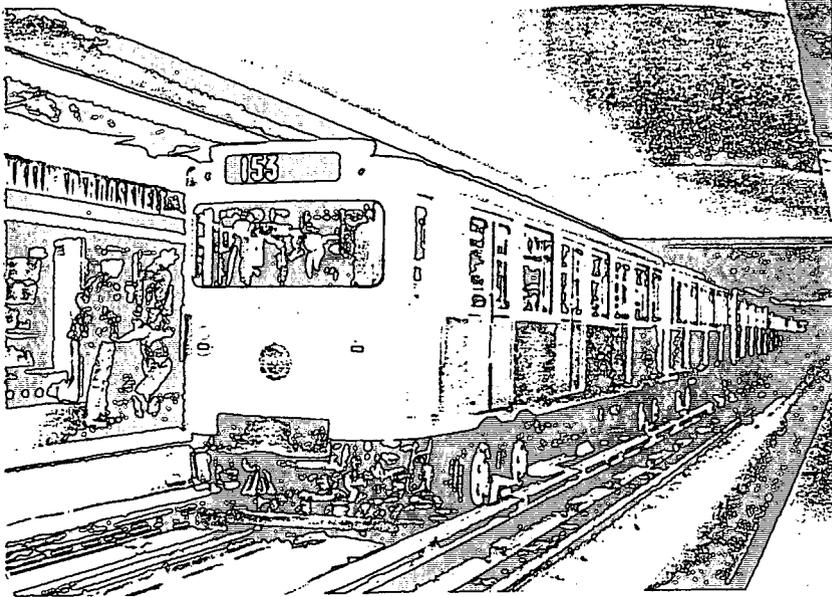
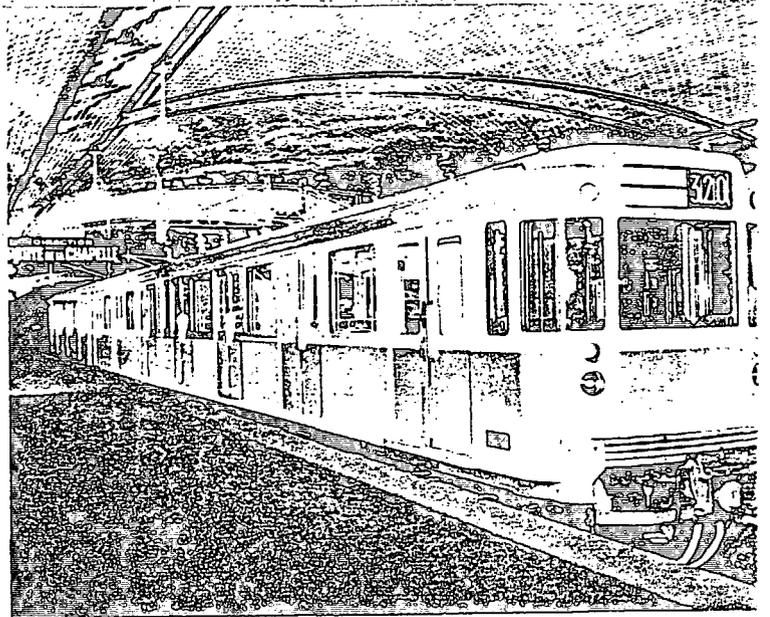
C. Paradeise et F. Vourc'h, La marine marchande, du système corporatiste au système occupationnel, extension et segmentation du marché du travail maritime

...

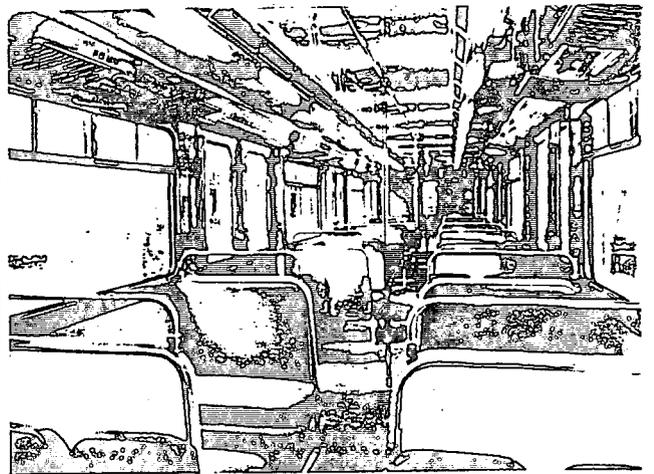
DOCUMENTS



△ — Matériel roulant de type ancien (1930).
— Matériel roulant articulé (1952). ▷

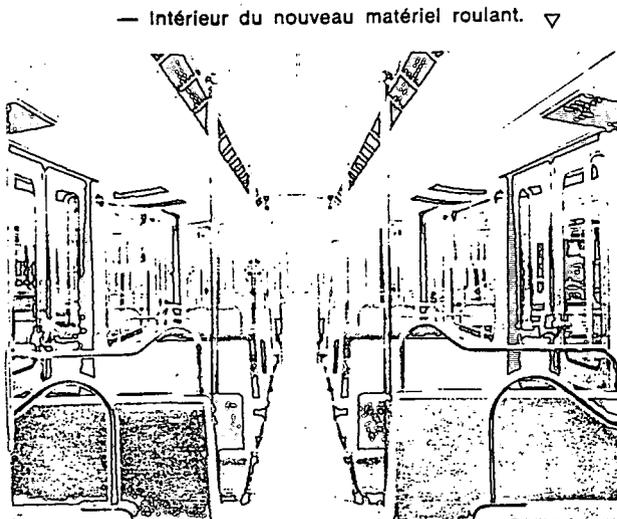


— Matériel roulant sur pneumatiques (1963). △

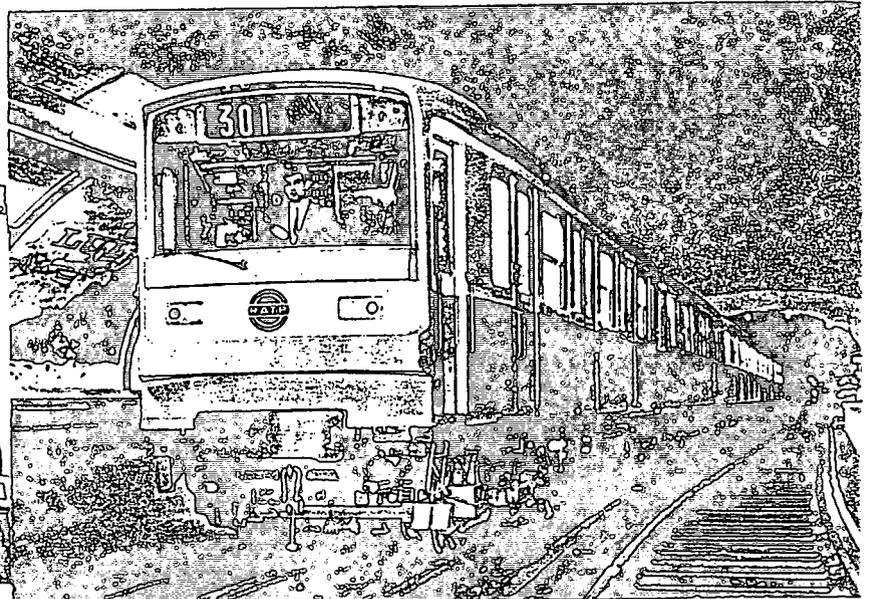


— Intérieur de matériel roulant sur pneumatiques.

▽ — Matériel roulant moderne à roulement classique.



— Intérieur du nouveau matériel roulant. ▽



LOI DES 45 HEURES
(Décret-loi du 24 Juin 1939)

Temps de travail : 45 heures par semaine - 7 h. 30 par jour.

Moyenne été : 8 h. 15. - Moyenne hiver : 6 h. 53.

AMELIORATIONS OBTENUES DEPUIS 1945

1° Les moyennes de travail subissent un abattement d'un quart d'heure et sont ramenées à : été, 8 heures ; hiver, 6 h. 38 (1).

2° Si un T.M. comporte un ou plusieurs services dont l'amplitude excède 13 h. 30, la moyenne subit un nouvel abattement d'un quart d'heure et devient : été, 7 h. 45 ; hiver : 6 h. 23.

3° La moyenne d'été pour les lignes de Paris ne peut excéder 7 h. 35.

Malgré cela, nous avons obtenu que lorsqu'une équipe (ou un agent) a en fin de service un retard supérieur à 15', celui-ci lui soit compensé dans sa totalité et inscrit à son compte sous forme de temps supplémentaire.

Le retard en fin de première partie se cumulant avec celui de la deuxième partie, il y a lieu de faire inscrire ce retard en fin de première partie, même s'il est minime.

Ce quart d'heure d'abattement n'est pas dû à la Régie et les gradés qui ont la prétention de faire partir les agents en retard au dernier tour, en disant « vous devez un quart d'heure à la Régie », sont en défaut.

(1) Ce quart d'heure d'abattement est destiné à compenser les retards éventuels en ligne.

— 30 —

CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRAVAIL

Pour que nos camarades comprennent bien, nous présentons dans les deux colonnes ci-dessous :

- a) le décret des 45 heures du 24 juin 1939 ;
- b) les aménagements obtenus depuis la Libération.

45 heures
Décret du 24 juin 1939
Application du 17 juillet
1939.

Moyennes saisonnières
générales.

1^{er} avril-30 septembre,
8 h. 15.

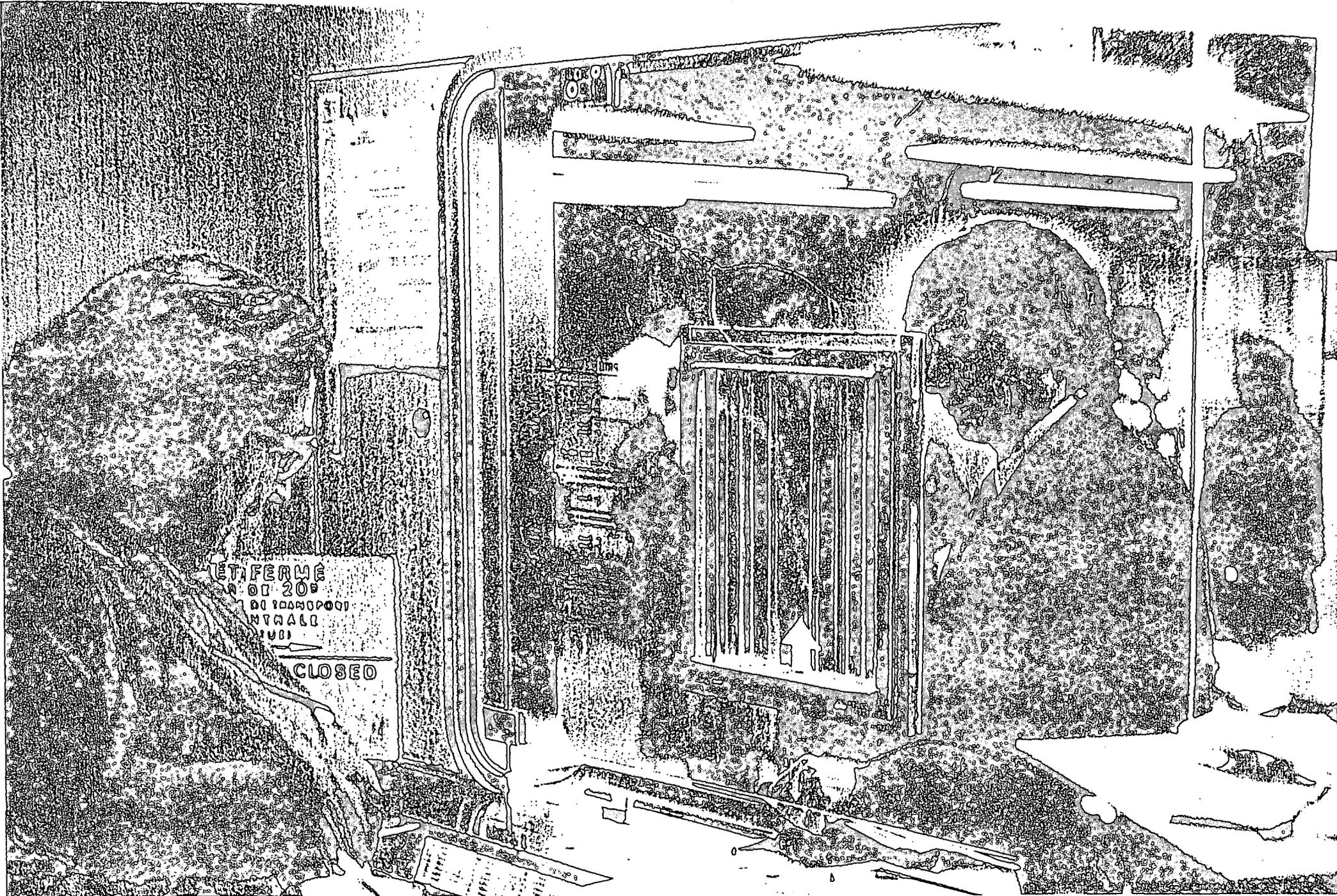
1^{er} octobre-31 mars,
6 h. 53.

En vigueur
après les aménagements
obtenus depuis 1945

8 heures pour les lignes de banlieue, 7 h. 35 pour les lignes de Paris et de pénétration, ligne P.C. comprise. Pour les lignes de banlieue dont le T.M. comporte une amplitude supérieure à 13 h. 30, (7 h. 45).

6 h. 38 pour toutes les lignes.

— 31 —



ET FERME
R. 00 209
1 00 1000000
NTRALL
TUDI
←
CLOSED

— 17 —

- Décoller le combiné, le porter à l'oreille et s'annoncer.
- Converser.
- La conversation terminée, raccrocher le combiné.

TITRE II

RÈGLES D'UTILISATION

CHAPITRE 6

RÈGLES GÉNÉRALES

Art. 06-01 (3) (4-5) (6-7) (8)

La sécurité de l'exploitation, la résolution rapide des incidents nécessitent une stricte discipline en ce qui concerne les transmissions téléphoniques. Tous les agents doivent veiller scrupuleusement à ce que les règles édictées à cet effet soient rigoureusement respectées.

Art. 06-02

Les gradés du Service du Mouvement responsables des transmissions téléphoniques doivent en surveiller particulièrement le fonctionnement et l'utilisation.

Art. 06-03 (3) (4-5) (6-7) (8)

Dans chaque local, l'agent de l'Exploitation en service, du grade le plus élevé parmi ceux qui s'y trouvent normalement, est responsable de l'utilisation du téléphone.

Art. 06-04 (3) (4-5) (6-7) (8)

L'agent indiqué à l'article précédent est chargé, si nécessaire, de régler entre divers utilisateurs éventuels, et compte tenu des directives données à l'article 06-08, la priorité d'emploi des appareils téléphoniques.

Art. 06-05 (3) (4-5) (6-7)

Les agents appartenant à des Services autres que ceux de l'Exploitation peuvent utiliser, en cas de nécessité, ces appareils téléphoniques après avoir indiqué à l'agent responsable leur nom, matricule et service; mention en est portée sur le registre des dépêches.

Art. 06-06 (3)

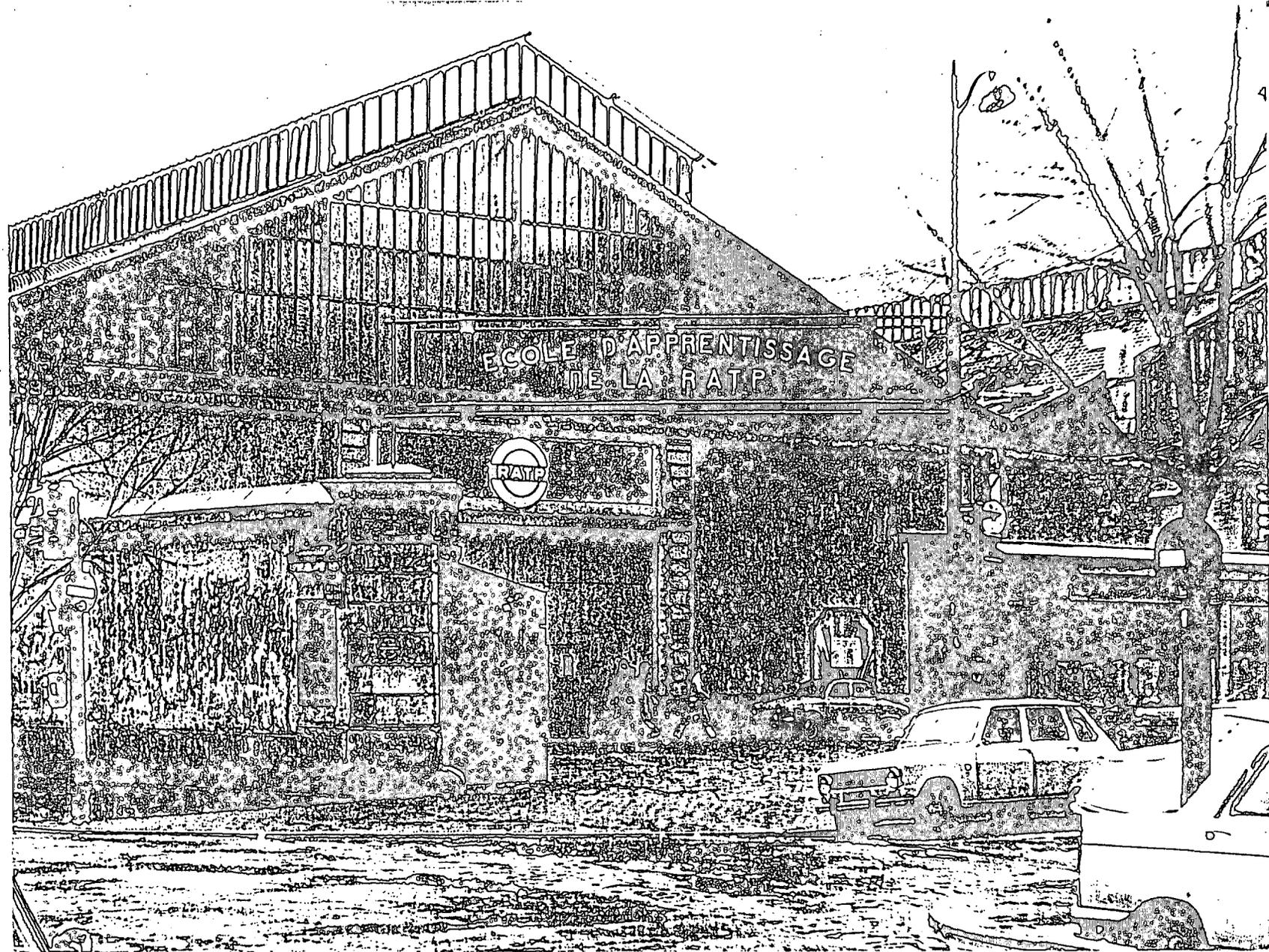
Les représentants de l'Autorité Supérieure (Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, Préfecture de Police, Préfecture de la Seine) et les agents de la force publique peuvent, en cas d'urgence et dans l'exercice de leurs fonctions, demander à l'agent désigné à l'article 06-03 de transmettre un message téléphonique à l'extérieur.

Dans ce cas, cet agent demande à l'intéressé de rédiger le texte du message, puis il transmet intégralement ce texte à l'Inspecteur Principal de Permanence chargé de le communiquer au destinataire.

THE NEW YORK STATE
BUREAU OF TAXATION

NO.	DESCRIPTION	AMOUNT
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120





Art. 07-03 (3)

Transmission sur le circuit d'appel général.

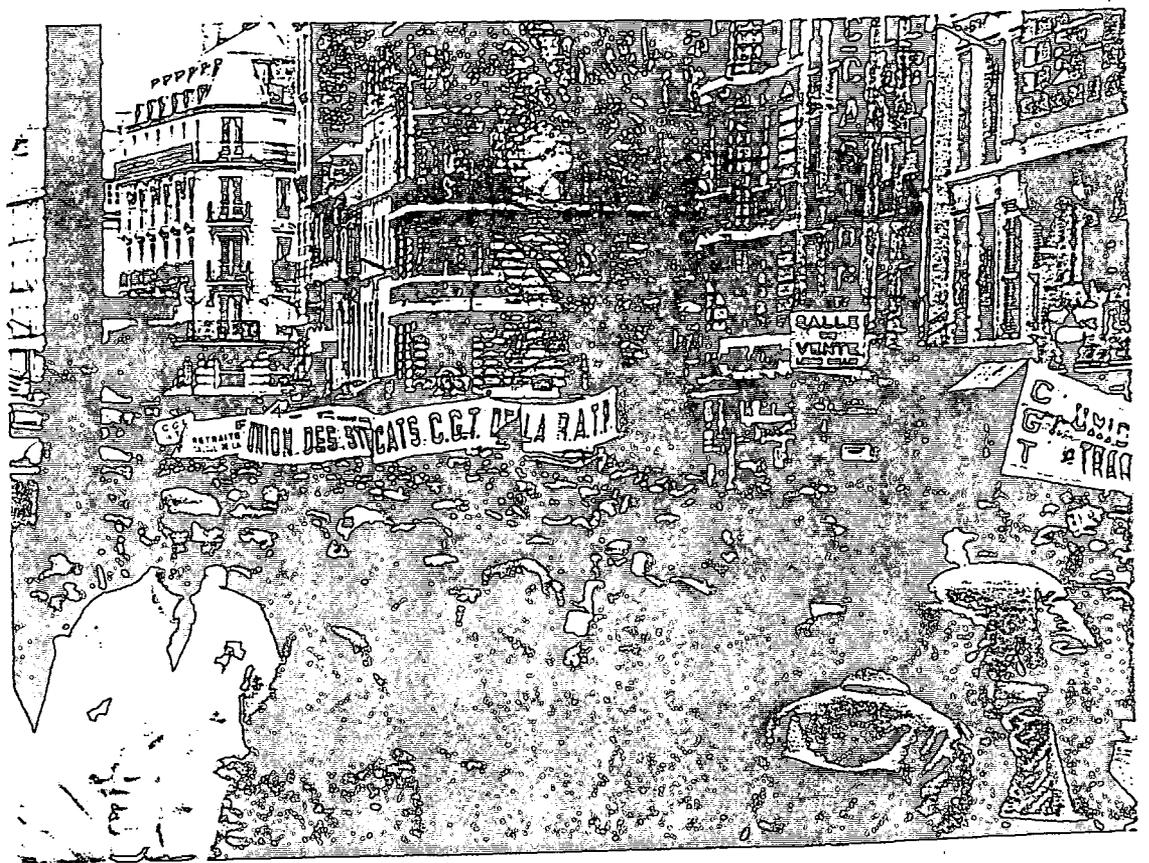
a) DEPECHE GÉNÉRALE.

L'agent du poste A écrit le texte de la dépêche sur le registre des dépêches ; il procède ensuite comme indiqué à l'art. 03-09 (installation à batterie locale) ou à l'art. 04-13 (installation à batterie centrale).

La transmission du message s'effectue comme suit :

Poste A	Postes du circuit général
« Ici, poste A, appel général ». L'agent appelle les postes intéressés du circuit d'appel général en utilisant le tableau spécial (1). Il prend note des postes qui ne répondent pas.	Dans chaque poste, l'agent récepteur répond « Présent » à l'appel du nom du poste et prend le registre des dépêches.
« Heure _____ Minute _____ Dépêche générale n° _____ du poste A ». Il lit lentement le texte de la dépêche.	<i>Il est formellement interdit aux agents à l'écoute de parler pendant la double lecture de la dépêche.</i>
Il appelle à nouveau les postes qui n'ont pas répondu la première fois. Il prend note des postes qui ne répondent pas. Il répète intégralement et lentement le texte de la dépêche.	Les agents écrivent la dépêche sur le registre des dépêches pendant la première lecture et vérifient le texte à la deuxième lecture. Ils indiquent leur nom sur le registre.
Il annonce : « Postes absents X..., Y... » lentement et porte les noms de ces postes sur le registre des dépêches à la suite du texte de la dépêche. Il annonce ensuite : « Terminé ».	Les agents des postes reliés directement aux postes absents en prennent note et leur transmettent la dépêche par le <i>circuit direct</i> sous forme de dépêche simple.
	Les agents à l'écoute qui ont mal compris la dépêche <i>ne doivent pas demander d'explications au poste A</i> . Ils doivent s'adresser aux postes voisins par le <i>circuit direct</i> .

(1) Si l'appel général est motivé par une détresse, un incident ou accident grave, le poste A appelle également le standard de Bastille.



ents, manoeuvres, refus de négocier, ement a prolongé le conflit



Frédéric Morpain,
employé administratif :

« On déshabille Pierre pour habiller Paul. »



Marcel Villin,
machiniste sur autobus :

« Cinq ans de rab pour la retraite. »



Jean-Claude Blaise,
ajusteur :

« 3,4 % d'augmentation seulement. »



Gilbert Bernier,
conducteur :

« Nous ne sommes pas des favorisés. »

LES QUATRE RAISONS DE LEUR MÉCONTENTEMENT

« On a écrit n'importe quoi dans la presse sauf la vérité », nous dit un conducteur de la ligne Balard. Les raisons du conflit sont pourtant claires. Et même si ce sont les conducteurs qui se sont mis en grève, la colère était aussi très grande dans toutes les catégories du personnel.

Une grille qui déclasse

« On veut faire croire que nous sommes favorisés », dit Gilbert, conducteur. « Mais on a très peu de vie de famille. Avec des amplitudes

d'atelier, indique Jean-Claude, ajusteur, on a dit que la grille nous avait un peu privilégiés, mais elle est loin de correspondre à ce que l'on voulait. La discrimination envers les jeunes est particulièrement frappante. »

« La maîtrise, souligne alors Frédéric, agent administratif, n'est pas plus gâtée dans l'affaire. A part le 1^{er} échelon dont le coefficient va être relevé de 9 points, pour le reste de la maîtrise, la fourchette varie entre moins 3 et plus 3 points. Dans la pratique on déshabille Pierre pour habiller Paul

l'année une augmentation de 3,40 % seulement. »

« Avec la hausse des prix on est loin de la progression du pouvoir d'achat. »

Congés : retour à 1931 !

« Ça ne colle pas non plus avec les congés payés. Leurs calculs sont très compliqués. Par notre action, des jours supplémentaires de repos ont été obtenus chaque mois. Mais quand arrivent nos vacances la direction inclut dans le calcul du nombre de jours à prendre ces repos, alors que, logiquement, ils devraient s'ajouter. »

« Les congés annuels qui s'élevaient à 29 jours, après

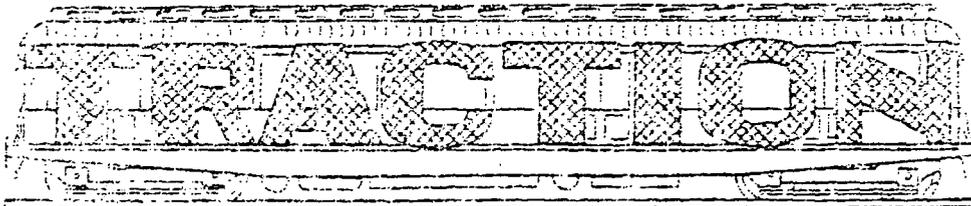
les conquêtes de 1968, vont retomber à 26 jours et à 23 en 1972. Nous serons de retour alors à la situation de 1931 à la RATP. »

Une retraite tronquée

« La retraite ? Parlons-en ! Les affiches de recrutement à la RATP sont alléchantes : à l'âge de cinquante ans et après vingt-cinq ans de service effectif, vous aurez droit à la retraite. Oui, mais une retraite sérieusement mutilée. Il faut avoir 37 annuités et demie pour obtenir la retraite complète, égale à 75 % du salaire soumis à la retenue pour pension. » (Le temps du service militaire compte

comme annuité et chaque agent bénéficie d'une année de bonification tous les cinq ans.) Marcel présente son cas :

« Je suis rentré à la RATP à l'âge de vingt-cinq ans. Quand j'aurai cinquante ans, je ne disposerai que de 31 annuités et demie. Pour avoir une retraite complète il me faudra faire cinq ans de rab. » « Et dans les ateliers, reprend Jean-Claude, le droit à la retraite est à cinquante-cinq ans. Pour le gars qui arrive à la RATP à l'âge de vingt-cinq ou trente ans, il devra travailler jusqu'à soixante ans et plus pour obtenir sa pension complète. »



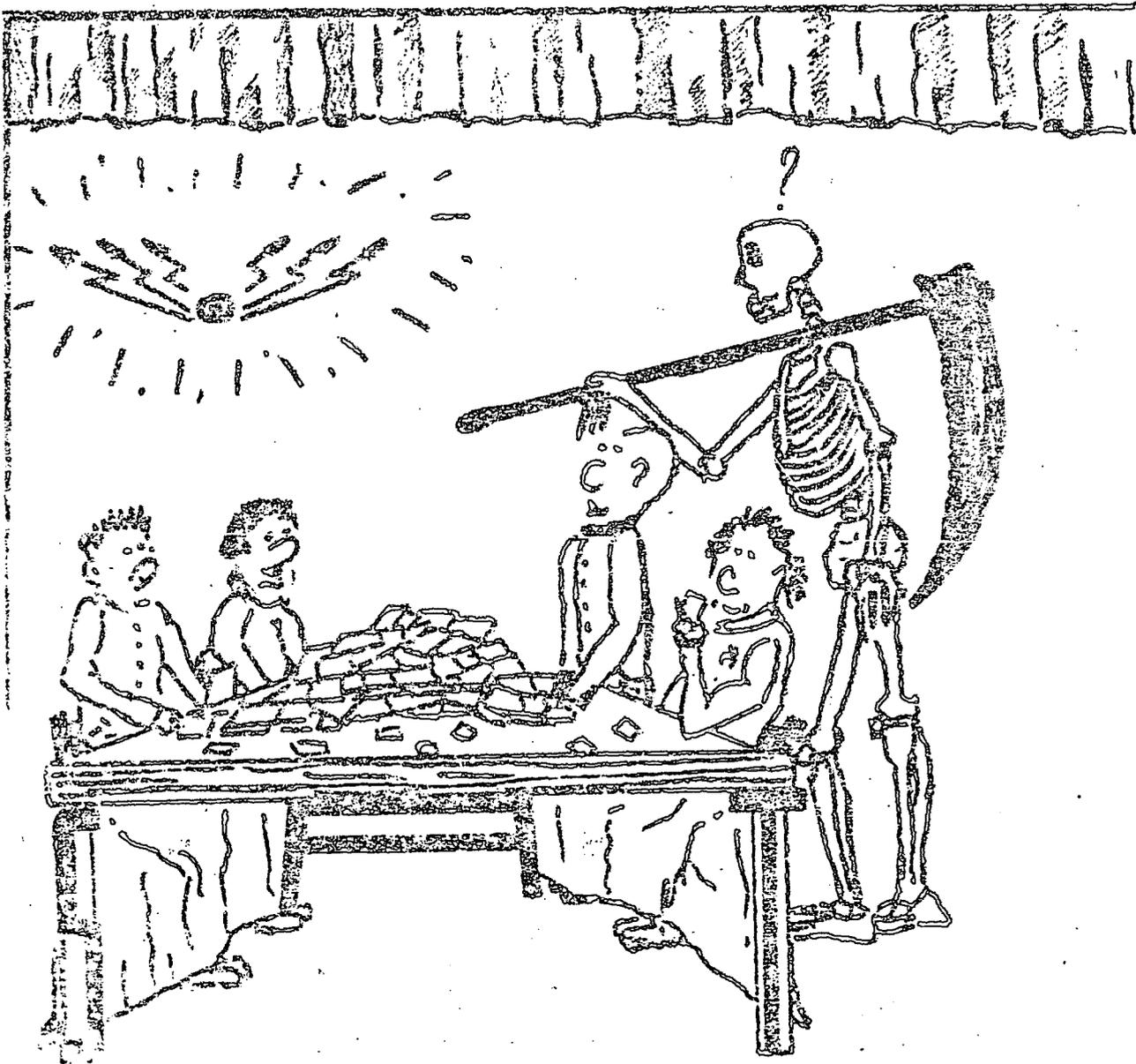
Décembre
1971

ORGANE DU SYNDICAT AUTONOME "TRACTION" DU METRO

EXECUTION MAITRISE & CADRES DE L'EXPLOITATION

16, rue du Colonel-Oudot Paris-XII^e — 343-72-27

Président d'honneur
E. CLEMENT



FORCE OUVRIERE

FERRE

67, rue Turbigo - PARIS-3°

Téléphone: 272-28-78 et 18-96

Supplément au n° 96 du Journal
FORCE OUVRIERE-R.A.T.P.

F.O. DIT NON A LA DIVISION CATEGORIELLE

Par son refus formel d'approuver le projet de la nouvelle grille hiérarchique des salaires présentée par la Direction lors de la séance du Conseil d'Administration du 16.7.1971, F.O. a signifié que cette grille ne correspondait pas au véritable reclassement exigé par toutes les catégories du personnel d'Exécution du Réseau FERRE ; ce projet a été adopté par 12 voix contre 2 (F.O. et 2 abstentions (C.G.T.- C.F.T.C.).

Nous n'avons pas approuvé, et nous avons eu raison, car toutes les catégories disent NON à cette grille. Aujourd'hui les Conducteurs de métro se préparent à un mouvement de leur seule catégorie. Agissant ainsi ils opposent les catégories professionnelles du Réseau FERRE entre elles.

Un représentant du Syndicat Autonome Traction ne déclarait-il pas au cours de la réunion des Syndicats du 28.9.1971 : *Nous sommes mandatés pour une grève illimitée mais uniquement de notre catégorie* " et il ajoutait : *" Dans les grèves unitaires les Conducteurs passent toujours A COTE DE LA CAISSE ..."*

Un permanent C.G.T. affirmait pour sa part. : *Qu'il était temps pour les Conducteurs de faire sauter le verrou ...*

Ces déclarations démontrent clairement que cette grève des seuls Conducteurs est purement catégorielle, ceux-ci s'estimant *les PARENTS PAUVRES et les PLUS OUBLIES (sic)*.

A CE RAISONNEMENT :

CHEFS DE TRAINS
CHEFS SURVEILLANTS
RECEVEUSES, ETC...

QUELLE EST NOTRE REPONSE A F.O. ?

Si l'on prend comme base de comparaison le reclassement de 1948/49, qui a été reconnu valable à l'époque par les Pouvoirs Publics, la Direction de la Régie et l'ensemble des Organisations Syndicales, que par ailleurs l'on considère la situation acquise par le Conducteur de métro dans la grille du 1er Juillet 1963 et que l'on procède à la transposition de ces relativités dans la nouvelle grille du 1er Août 1971, le Conducteur de métro devrait avoir, pour maintenir sa relativité de 44,1% par rapport au sommet des Cadres, un coefficient de 295 points. Or, il est de 299,6 Points, soit 4,6 Points de plus par rapport aux relativités indiquées.

.../...

Syndicat Confédéré C.G.T des Agents de Maîtrise, Techniciens, Personnel des Bureaux et assimilés de la R.A.T.P.

Groupement C.G.T Intersyndical des Ingénieurs et Cadres de la R.A.T.P.

Syndicat d'Exécution C.G.T du Réseau Ferré de la R.A.T.P.

LES LIMITES DE L'AUTOMATISME AVEUGLE

C'est bien la question qui nous est désormais posée après les deux accidents d'AUBER et de NATION, même si la nature de l'un est différente de la nature de l'autre.

La situation d'aujourd'hui est la suivante :

D'une part, nous avons les personnels des stations, de manoeuvre et conduite confrontés aux limites de l'acceptation par l'homme de l'automatisme.

D'autre part, nous avons les agents de Maîtrise et les cadres qui vivent les conséquences des conditionnements de l'homme par l'automatisme.

A l'origine, enfin de cette situation : LA DIRECTION et sa volonté d'automatiser.

Automatiser oui, mais pourquoi faire pourrait-on dire ? C'est la deuxième question.

Essayons de comprendre la situation et pour cela faisons un bref retour jusqu'aux années 1970.

A cette époque, nous avons une exploitation du Réseau Ferré qui avait à faire face à une augmentation de la demande de transport avec un éssoufflement évident du matériel d'alors : Sprague Thompson.

Nécessité donc de moderniser l'exploitation par l'introduction d'un nouveau type de matériel dit matériel moderne avec toutes ses variantes, mais aussi nécessité de moderniser les méthodes d'exploitation.

Deux hypothèses en présence donc :

- Moderniser par l'introduction de l'automatisme pour améliorer la capacité, la qualité du transport, mais également les conditions de travail de l'ensemble du personnel d'exploitation.
- Moderniser en substituant à l'homme l'automatisme.

C'EST CETTE DEUXIEME SOLUTION QUE RETIENT LA DIRECTION

- C'est la création du P.C.c et la mise en place d'une maîtrise polyvalente avec comme conséquence, traduction moins 100 postes.
- C'est le retrait de la fonction ferroviaire des chefs de station et de ce fait la suppression de leur présence sur les quais.
- C'est parallèlement la disparition des traditionnels (elles) poinçonneurs (euses) avec l'apparition des péages magnétiques et de l'ADAR là aussi comme conséquence, traduction moins 2500 personnes.
- C'est enfin la suppression des chefs de train (moins 2500 agents) avec l'introduction du pilotage automatique.

La modernisation et se

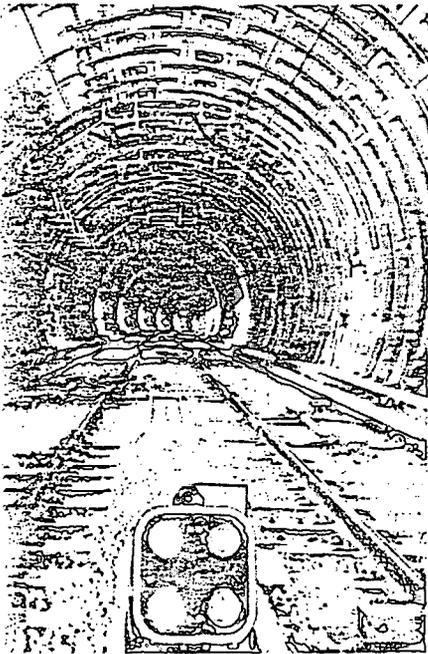
La modernisation des exploitations des deux réseaux, celle des services d'entretien et administratifs, l'introduction de nouvelles méthodes dans le travail quotidien de chacun sont sujets d'inquiétude permanente.

Quelle sera la suite de ma carrière ? Que vais-je devenir demain ? Comment pourrai-je me recycler convenablement ? Où aller ? » Ce sont les questions que se posent journalièrement des milliers d'agents de la Régie dont l'emploi est supprimé ou transformé.

Avant d'examiner les buts et les conséquences de la modernisation et les propositions de la C.G.T., nous devons répondre à une question de principe.

Peut-on être pour ou contre la modernisation ?

Il y a longtemps que la C.G.T. a répondu à cette question.



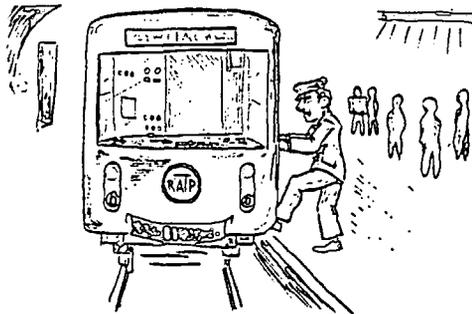
Le tunnel de la modernisation
Sur quoi débouche-t-il ?

Le progrès est irréversible, il est indispensable au développement de l'humanité, il est la condition matérielle de l'activité intellectuelle, manuelle et intellectuelle de l'être humain. La révolte des canuts lyonnais, brisant les machines pour éviter le chômage, a montré l'absurdité de la vaine portée de leur acte et le manque d'expérience de la classe ouvrière cherchant à résister. Ce n'est pas le progrès qui est la cause du chômage, du sous-emploi, de la déqualification. Ceux-ci ont leur source dans la déqualification qui en est faite par la société dans laquelle nous vivons, dominée par la tentation de l'entreprise des grands monopoles financiers dont le but de leur activité est la recherche du grand profit. Bien qu'entreprise nationale, la R.A.T.P. n'échappe pas à cette loi, car

l'Etat dont elle dépend est l'Etat de ces grands monopoles.

Ce qui nous amène à répondre à une deuxième question.

A QUI PROFITE LA MODERNISATION ? Aux travailleurs de la Régie ?



« LA MACHINE » MAINTENANT, C'EST MOI QUI CONDUISE !

Les conducteurs robots avec la mise en place du pilotage automatique, la généralisation des bus à un seul agent, le poinçonnage automatique, les nouvelles méthodes d'entretien des matériels, l'utilisation de la mécanographie et de l'informatique dans l'administration et la gestion n'ont que peu apporté aux intéressés, que ce soit dans leurs conditions de travail, qui en général, s'en trouvent aggravées physiquement et nerveusement, et dans leurs salaires dont le pouvoir d'achat s'amenuise de jour en jour.

Aux usagers ?

Ils ne voient pas, ils ne sentent pas les améliorations que la modernisation a apporté à leurs conditions de transports. Toujours aussi mal desservis en général, toujours aussi serrés aux heures de pointe, ils se retrouvent avec des stations et des terminus déshumanisés, des difficultés toujours plus grandes pour se procurer le ticket ou le renseignement nécessaire.

Le seul changement qu'ils ont perçu et très durement celui-là, c'est l'augmentation de 116 % des titres de transports en quelques années.

Mais à quel prix ?

D'abord à la Direction, donc à l'Etat, qui ne voit dans la modernisation que le MOYEN DE SUPPRIMER DU PERSONNEL.

Cela se concrétise :

Réseau ferré. A la fin des opérations « TAME » suppression de 2 778 postes, soit 4 305 agents en station.

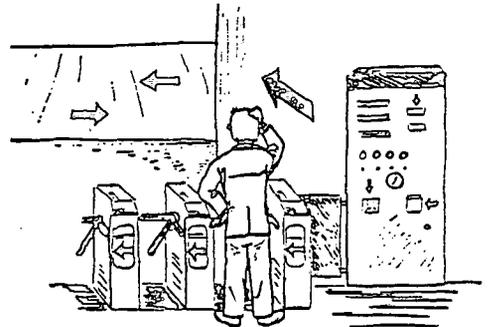
Réseau routier. D'ici 1974, suppression de tous les receveurs et de 130 emplois de buraliste soit globalement moins 3 500 agents.

Services ouvriers. Suppression de 473 agents d'ici 1977 à Championnet. Réductions d'effectifs et déqualifications dans les emplois des ateliers et dépôts réseaux ferré et routier.

Services techniques. Insuffisance criante des effectifs voulue par le pouvoir et la Direction, ce qui conduit à la cession d'importants secteurs de travaux d'entretien aux entreprises privées, en général ceux qui sont rentables et ceci au détriment du service public qu'est et que doit rester la R.A.T.P.

Maîtrise, cadres et administratifs. La baisse des effectifs de l'exécution et l'application des nouvelles méthodes (radio-téléphonie et appareils régulateurs de départs pour le routier, P.C.C. et polyvalence au ferré, généralisation de l'informatique aux services centraux et annexes) amènera inexorablement de profondes modifications dans les effectifs de ces catégories.

Ensuite aux grands constructeurs du matériel ferroviaire et routier qui trouvent, dans les entreprises nationalisées, des marchés aux prix forts et sans concurrence, des bancs d'essais idéaux aux moindres frais pour leurs matériels (voir Bus « Standard », métro pneu, pilotage automatique, compostage automatique, escaliers mécaniques, etc.).



« C'EST BIEN, MAIS... POUR ALLER A RÉPUBLIQUE ? »

Enfin à ces mêmes constructeurs qui ont glané, grâce à l'apport scientifique et technique de la Régie, des commandes fabuleuses pour les constructions des métros de Montréal, Mexico et bientôt de Marseille et de Lyon (n'est-ce pas MM. Michelin, Thomson, C.G.E., Brissonneau et Lotz, etc.).

Tels sont les quelques traits caractéristiques de la politique du Gouvernement en matière de transports en commun. C'est contre cela que la C.G.T. et ses élus ont lutté depuis de nombreuses années.

Pour en sortir, la C.G.T. propose :

1° Rendre à la R.A.T.P. le caractère d'un véritable service public par :

a) L'extension des réseaux routier et ferré, surtout en banlieue avec la création rapide de lignes d'autobus et le prolongement des lignes de métro prévues initialement par la R.A.T.P.

b) Pour cela, le Gouvernement doit dégager les crédits nécessaires et dans l'immédiat doubler les crédits prévus au VI^e Plan.

La politique de renouvellement accéléré soutenue par la Direction conduit aujourd'hui au confinement des ouvriers dans un rôle d'exécutant sans que leur soit reconnu le droit réel d'intervenir sur toutes les questions du travail, tous les choix de développer leur initiative et leur compétence.

205

La CGT est contre le renouvellement ?

Contre la modernisation ?

La CGT même en régime capitaliste, est pour la modernisation

MAIS ELLE DOIT ETRE EN RAPPORT ETROIT AVEC L'ELEVATION DE LA QUALITE DU TRAVAIL ET L'INTERVENTION DE CELUI-CI, LA MODERNISATION EST NECESSAIREMENT OBJET DE LUTTE.

Tout montre à notre époque que son contenu est marqué par le rôle nouveau des travailleurs par la capacité qu'ils portent à développer leur coopération dans le travail, leur initiative et leur responsabilité vis-à-vis du travail qu'ils effectuent ou qu'ils contrôlent.

Cela exige les conditions suivantes :

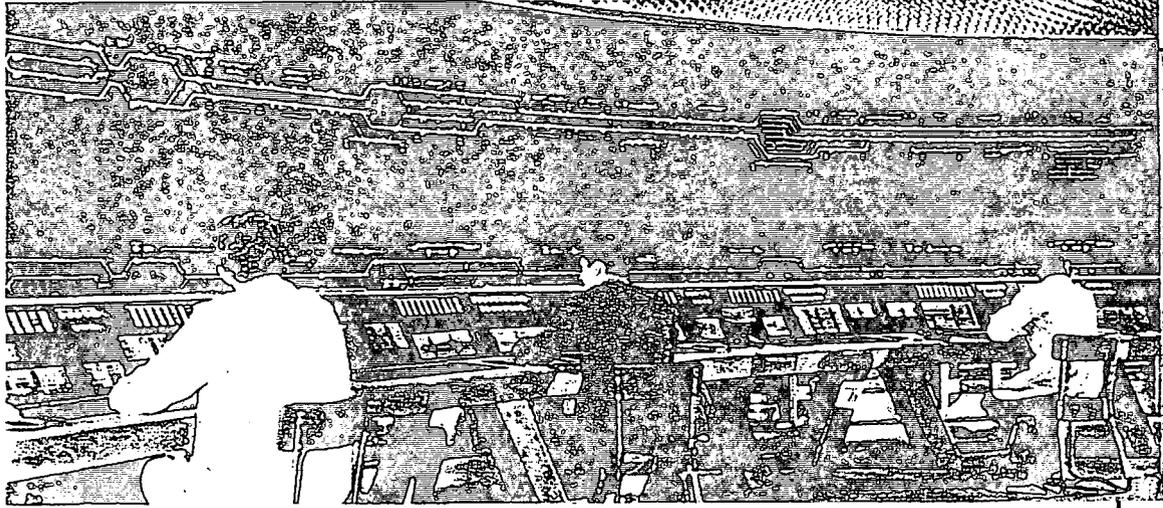
une formation à la hauteur des nouvelles qualifications et de la compréhension des technologies modernes mises en oeuvre, savoir ce qu'on fait, pourquoi on le fait, comment on le fait.

Des conditions de travail permettant aux travailleurs de célever leurs facultés dans les meilleures conditions possible.

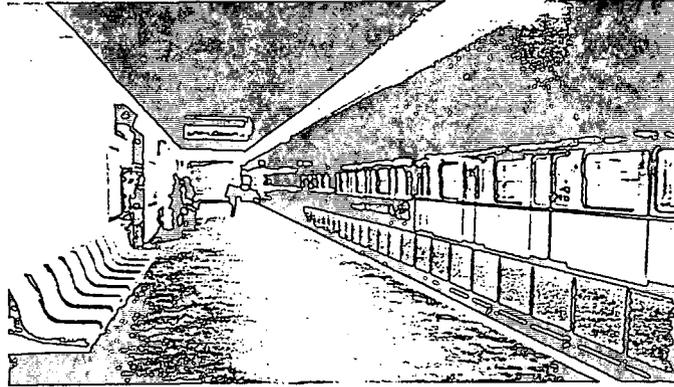
Du temps pour que les travailleurs puissent collectivement en rapport avec le personnel de maîtrise et d'encadrement acquérir la formation nécessaire, organiser le travail, discuter des choix techniques y compris du renouvellement des installations et des matériels, réfléchir aux améliorations à apporter à la qualité du travail et aux installations et matériels à entretenir.

Ce serait là un véritable entretien d'utilité sociale portant avec lui une grande valeur de travail hautement qualifié dans l'intérêt du personnel comme de la communauté sociale.

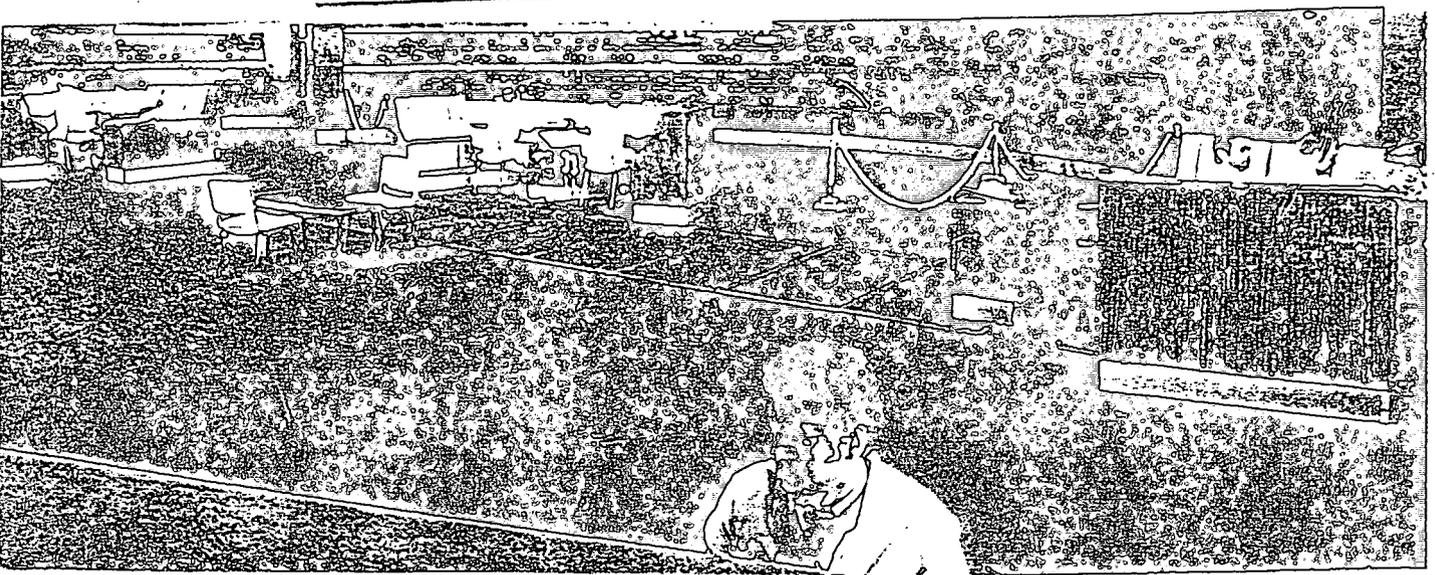
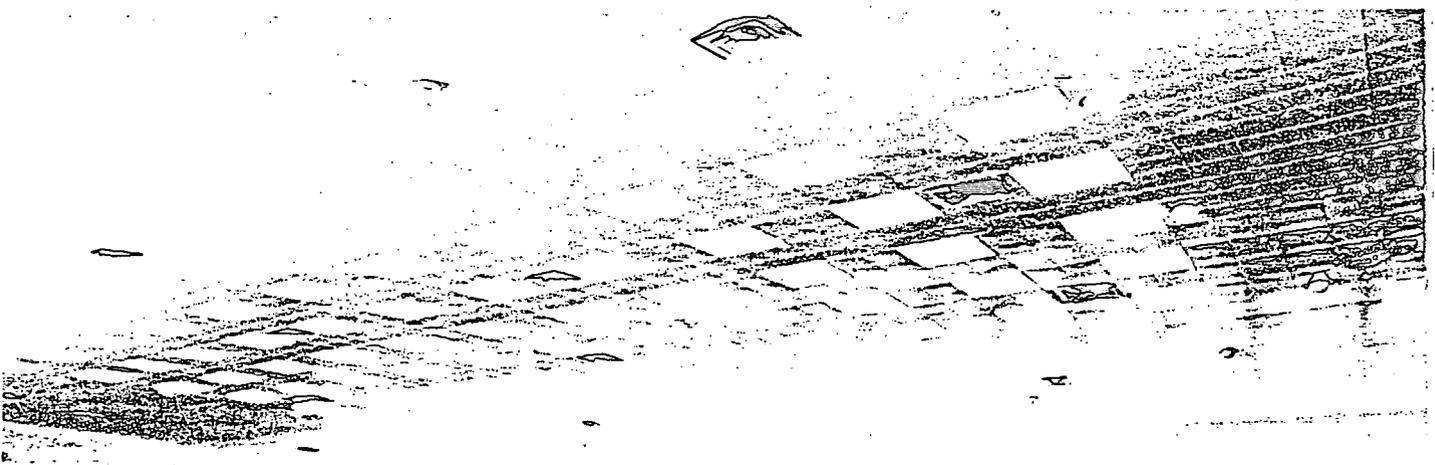
(Extraits de L'Echo des travailleurs, Syndicat des ouvriers CGT-RATP, Avril 1980)



... et Champs-Élysées-Clemenceau sur la ligne 13.



du métro moderne le PCC boulevard Bourdon.

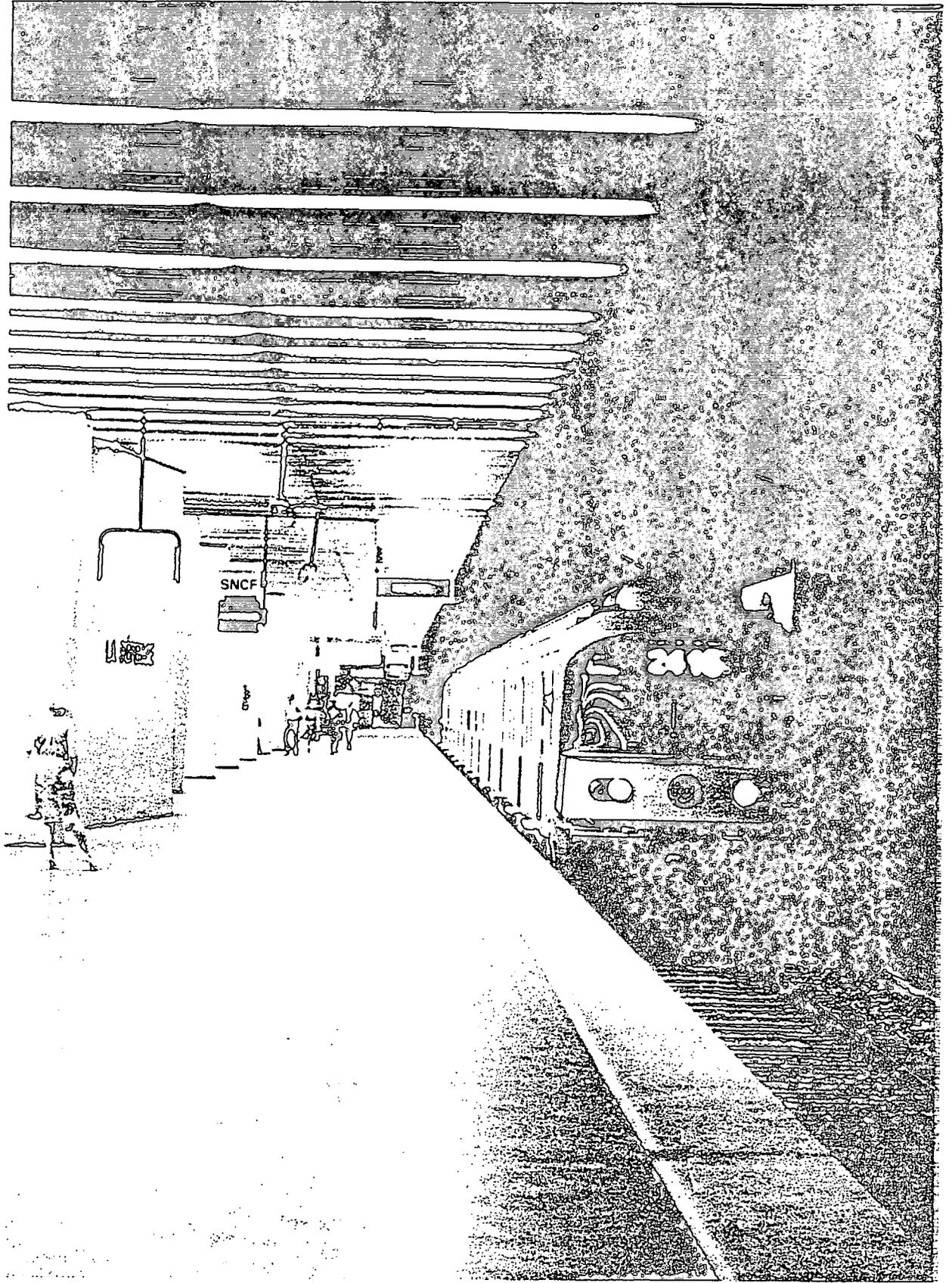


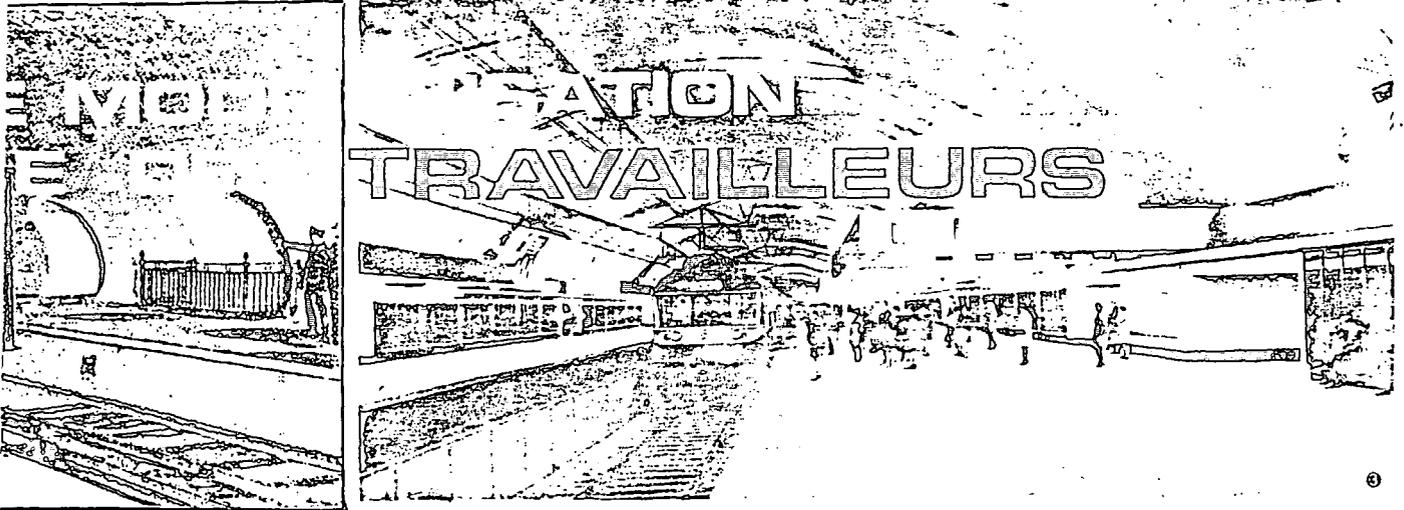
Une histoire déjà longue

Nous sommes interpellés aujourd'hui par l'avenir. En effet, avec l'introduction massive de l'électronique et de l'informatique nous sommes devant une révolution industrielle plus importante que la naissance du machinisme au 19^{ème} siècle. Pour bien comprendre le document qui suit il est indispensable de faire un historique rapide et succinct de l'évolution du Syndicat C.F.D.T. de la R.A.T.P.

Quelques dates significatives :

- 1965 Création du Syndicat C.F.D.T. de la R.A.T.P.,
- 1965 Novembre, présentation par la C.F.D.T. d'un roulement 6-2 pour les exploitations,
- 1968 Refus de la C.F.D.T. de signer le protocole de reprise du travail,
- 1970 La C.F.D.T.-R.A.T.P. refuse de signer l'accord cadre sur les prolongements sociaux de la modernisation et dénonce les suppressions d'emplois qui en résulte (12.000 réalisées ce jour d'après la R.A.T.P., 16.000 selon nous). Fin 1970, la C.F.D.T. demande les 104 Repos.
- 1973 La C.F.D.T.-R.A.T.P. s'organise en sections intercatégorielles d'un même établissement, afin d'avoir une vue d'ensemble des problèmes. Limitation des mandats de permanents, 2 fois 4 ans maximum.
- 1975 Dans le cadre de la lutte contre les inégalités la C.F.D.T. présente son projet de Garantie de Carrière pour toutes les catégories (Aujourd'hui toutes les Organisations Syndicales parlent de Garantie de Carrière, sous une forme ou sous une autre). Mars 75, début de prise en charge des Hors-statuts.
- 1975 Congrès de Pantin : élaboration de la revendication de 35 Heures par semaine avec équivalence pour les exploitations.
- 1977 Congrès de Levallois - confirmation de la Garantie de Carrière, confirmation également de la semaine de 35 Heures, avec équivalence pour les exploitations. Priorité à la lutte contre la 2^{ème} phase de restructuration et le démantèlement.
- 1978 Octobre, Congrès des statuts, adaptation des statuts du Syndicat pour l'intégration des travailleurs hors-statuts travaillant pour la régie (contractuels, auxiliaires, lignes affrêtées, Travaux Neufs, Nettoyage, etc.....), suivis en cela par l'Union C.G.T.. Exposition sur la modernisation: Exposition danger amiante.
- 1979 Avril, 20 et 21. Congrès de Massy - analyse de la restructuration capitaliste et de ses conséquences à la Régie, conséquences de l'introduction massive de l'informatique dans toutes les filières. Propositions de luttes contre les effets néfastes de la modernisation sauvage. Nous avons choisi pour la présentation de la "quali-





ment favorisant l'accroissement des agressions dont ils sont victimes.

Une politique dite de modernisation qui a de telles conséquences, est inadmissible. La CFDT se battra toujours contre les méfaits de cette pseudo-modernisation à caractère capitaliste.

Grignoter les avantages acquis

Pour la Direction, les avantages accordés par les statuts et obtenus par la lutte des travailleurs pèsent trop lourdement sur les charges financières de la Régie.

Pour éviter les réactions des travailleurs, elle ne les supprime pas d'un trait de plume, elle les grignote.

L'objectif final est bien évidemment la remise en cause de l'entreprise nationalisée et de son éclatement.

La Modernisation de l'entreprise fait appel de plus en plus à des techniques sophistiquées. La Direction invoque cette évolution technologique pour faire

té du personnel d'encadrement reçoit une formation qui lui permet de suivre l'évolution des techniques nouvelles.

Ainsi demain il n'en restera qu'un petit nombre dont la mission sera d'être en contact avec les entreprises privées.

Depuis 1970,
MODERNISATION =
DEQUALIFICATION

La remise en cause des avantages acquis n'est qu'un des aspects des conséquences anti-sociales de la politique de rationalisation de la Direction. Mais il en existe d'autres: l'émiettement des tâches et la machinisation du travail est une cause de déqualification: les travailleurs doivent effectuer une opération ou une série d'opérations, sous les ordres fournis par une machine. Ils n'en connaissent ni les tenants ni les aboutissants du travail ainsi effectué.

Prenons quelques exemples vécus chaque jour dans l'entreprise.

est plus maître des horaires du fait des horaires programmés (exemple: 24 mn pour faire la ligne, 30 s en station si le service est terminé en 10 s, le départ n'est pas possible). Le PCC de BOURDON suit la marche des trains et fait la régulation en cas d'accidents. Auparavant ce travail était fait par le Chef de station et le Conducteur.

Sur le plan de la sécurité, le Conducteur ne dispose plus que du freinage d'urgence. Auparavant, le Conducteur avait son train en main, et pouvait ralentir comme il l'estimait utile.

A quand le véritable robot?

Un autre exemple: l'EQM. Ce travailleur était le seul ou presque à connaître le contenu de ses cases. Il était chargé de la mise à jour des stocks etc... Pour avoir une marchandise sa qualification était indispensable, aujourd'hui avec l'informatisation du service, son rôle consiste à envoyer des informations à un ordinateur à qui on a donné le rôle principal. De plus une formation ultra courte permettra à n'importe qui d'effectuer ce travail. LE MAGASINIER A PERDU TOUTES LES RESPONSABILITES DECOULANT DE SA QUALIFICATION.

BIENTOT SEPT MILLIONS DE CHOMEURS ?

Il ne faudrait pas le dire. Mais c'est possible. Technologiquement possible: un emploi systématique de l'informatique et de la bureautique permettrait vraisemblablement de réduire jusqu'à 50 % le nombre des emplois administratifs, pour accomplir le même travail.

Et si l'on prend, chaque entreprise, chaque administration isolément, ce serait une excellente chose, face à la montée des frais généraux de gestion qui grèvent les prix, chaque jour plus lourdement.

Mais au niveau du pays? Les emplois administratifs représentent 53 % de la population active, soit quelque 12 millions de personnes. Les réduits de la moitié, c'est supprimer six millions de postes de travail, qu'il faut ajouter au chiffre actuel des demandeurs d'emploi.

En dehors de quelques cercles assez restreints, la question ne semble préoccuper ni les foules ni les élites. Aucun groupe de travail ne s'est constitué pour y répondre. Ni dans les partis politiques, ni dans les associations spécialisées, ni dans les centrales syndicales patronales ou de salariés (à de très rares exceptions).

Extrait de la revue patronale
INFORMATIQUE ET GESTION
N° 88 de Juin-Juillet 1977

appel aux entreprises privées. Elle se sert, pour cela, de contrats de garantie et d'entretien qui sont prolongés indéfiniment.

Peu à peu, les agents de la RATP voient leur travail assuré par du personnel dépendant du secteur privé. Seule une minori-

Le conducteur du métro était responsable de son train et des voyageurs à tous les points de vue (sécurité, horaires, tableaux façon de conduire). A la suite de l'informatisation il n'est plus maître de son train du fait du pilotage automatique; il n'

une qualification professionnelle est encore trop important. Elle s'acharne à le remettre en cause.

LA PERSPECTIVE AUTOGESTIONNAIRE DE LA CFDT EST AU CONTRAIRE BASEE SUR LE DEVELOPPEMENT DE CE POUVOIR.

Les Conducteurs...Les EQM Les ouvriers des services techniques... Ce ne sont que des exemples. La liste est longue et elle continue de s'allonger.

La direction met les bouchées doubles

Au cours du 2ème trimestre de 1978, ce ne sont pas moins de 3 opérations de rationalisation qui ont été annoncées par la Direction. Ces opérations et les conséquences qu'elles entraînent pour les travailleurs ont été prises unilatéralement par la Direction, et ne sont pas négociables. Il s'agit :

- De la modernisation de la CCAS (40 emplois supprimés).
- De la restructuration de l'exploitation du Réseau routier (148 emplois supprimés).
- Du démantèlement des travaux neufs (185 emplois supprimés dans un premier temps).

Les raisons invoquées sont très diverses mais masquent les véritables objectifs.

- Aux travaux neufs, il est question de baisse d'activités. Pour la CFDT cela est faux. Les travaux indispensables au développement des transports en Région Parisienne sont loin d'être terminés. Il suffit pour s'en rendre compte de se référer au plan d'entreprise 1975-1980 : 20 projets de prolongements de lignes ont été ajournés ou abandonnés.

- A la CCAS c'est parait-il la saturation du système de traitement actuel qui est la cause de l'implantation de l'informatique. Mais pour la Direction, informatisation est synonyme de dégraissage d'effectifs.

- Pour le Réseau Routier se sont les difficultés croissantes de l'exploitation, surtout en banlieue, que la Direction invoque pour justifier l'informatisation et la réduction d'effectifs. Là encore la CFDT affirme, l'amélioration des conditions de travail impose le maintien et même l'augmentation des effectifs.

Pour la CFDT cela aussi est faux. Des exemples concrets vécus dans d'autres entreprises démontrent l'inverse.

La Direction, aujourd'hui acclébrée le mouvement: Aucun service ne sera épargné: n'est-il pas question de la Direction du Personnel? du contentieux? des pensions? Aucun travailleur ne sera épargné. S'il ne perd pas son poste, la déqualification le touchera, s'il perd son poste son reclassement et sa réinsertion dans un autre milieu de travail ne seront pas sans conséquences.

Au bout du chemin: La privatisation, la remise en cause du statut

Une autre perspective se découpe derrière ces opérations dites de modernisation :

- La liquidation des services techniques n'ouvre-t-elle pas la perspective de juteux profits aux cabinets d'études privés qui grenouillent déjà plus ou moins autour de la RATP. Ce sont eux qui demain récupéreront les études pour les futurs travaux.
- L'informatisation de la CCAS c'est l'alignement sur la sécurité sociale. C'est un nouveau glissement vers l'abandon de notre service médical.
- La réorganisation du réseau d'autobus banlieue, en même temps



Que la réorganisation du Syndicat Parisien des Transports doit faire bondir de joie les patrons de l'association professionnelle des Transporteurs Routiers (APTR)

Comment ne pas apercevoir qu'au travers de toutes ces opérations, le but réel du pouvoir : dénationaliser notre entreprise, la brader et brader le service public qui est sa vocation, au Patronat Privé. Le Directeur Général lui même n'affirmait il pas le 6 Juin 1978 à la CFDT :

"une entreprise privée peut assurer un service public aussi

bien qu'une entreprise publique"
Mr LE THEULE, démantelateur de l'ORTF, nouveau promu au ministère des Transports pouvait-il trouver serviteur plus docile ?

La logique de la rationalisation : Le CHOMAGE

Quel a été le véritable coût social des premières mesures de modernisation appliquées à la Régie.

- Au Réseau Routier : 4.500 emplois de receveurs ont été supprimés.
- Au Réseau Ferré environ 12000 Agents à assurer son bon fonctionnement, ils se retrouvent aujourd'hui environ 9000 à assurer un service de 22% supérieur.

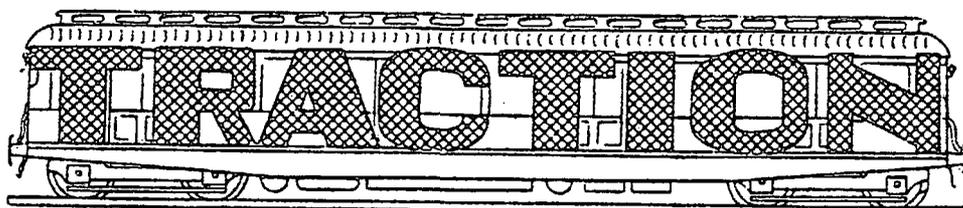
Quand nous rappelons ces chiffres à la Direction elle répond: "vous ne pouvez pas être contre le progrès". Pour la CFDT il n'y a pas progrès quand les conséquences vont contre les travailleurs. Celui qui propose la Direction c'est la dégradation des conditions de travail, le développement de l'inaptitude, le développement du chômage. Car c'est de cela qu'il s'agit la Direction de la Régie à la même responsabilité que ses semblables du secteur privé dans le développement du chômage. Pour la Régie comme pour n'importe quelle entreprise, à chaque emploi supprimé correspond un chômeur supplémentaire.

Alors que la France compte 1500000 chômeurs et que ce fléau va continuer à se développer, on peut mesurer l'irresponsabilité d'une Direction qui ne connaît que la "saine gestion" et la rentabilité. Quand on sait que l'économie réelle réalisée est la différence entre le salaire d'un agent RATP et celle d'un chômeur, quelle dérision comparée à la misère qui en résulte.

Le pseudo-progrès qu'impose de puis 1970 la Direction, accroît l'aliénation des travailleurs.

Pour la CFDT, il est urgent de réagir. L'ensemble des travailleurs doit se mobiliser pour exiger :

- Le maintien des effectifs,
- Le maintien de la qualification,
- L'amélioration des conditions de travail et de vie,
- La réduction du temps de travail.



CAT 211
FAT

ORGANE DU SYNDICAT AUTONOME "TRACTION" DU METRO

MENSUEL N° 205
MOIS DE MAI 1981

EXÉCUTION MAITRISE & CADRES DE L'EXPLOITATION

18, rue du Colonel-Oudot, Paris-XII° — 343-73-37

Président d'honneur
E. CLEMENT



C.M.C. OU P.A.



QUEL MODE DE CONDUITE CHOISIR ?

Le 30 Juillet 1980, par note de service, Monsieur STABLO Ingénieur en Chef, autorisait la Conduite Manuelle Contrôlée sur la ligne 13.

Le 22 Avril 1981, la Direction décide, par la parution de la note C 81.129, d'imposer sur cette même ligne le mode de conduite en fonction des heures de service.

- Intervalle inférieur ou égal à 2 mn P.A. obligatoire
- Intervalle compris entre 3 et 4 mn Libre choix de conduite
- Intervalle supérieur à 4 mn C.M.C. impérative

Quelles sont les causes qui ont amené la Direction à revoir sa position ? Les conducteurs de la ligne 13 auraient aimé en connaître le bien-fondé.

Lorsqu'au mois d'Août 1980, les conducteurs ont eu l'autorisation de conduire en C.M.C. sur la ligne 13, nous nous attendions à ce que la majorité des conducteurs reprenne la conduite manuelle. Or, ce n'est pas ce qui s'est passé : 42 % seulement des services ont été assurés en C.M.C., totalement ou partiellement.

Pourtant, j'avais - en tant que délégué - affiché dans le cadre syndical de Chatillon "que conduire en C.M.C. c'était avant tout défendre sa qualification et prouver à la Direction ainsi qu'à certains techniciens avides d'automatisme intégral (type VAL) que l'homme peut, en fonction des progrès techniques, être opérationnel et rentable par sa valeur professionnelle".

L'automatisme n'étant pas à notre avis une finalité, la sophistication poussée des équipements dans le seul but de faire progresser la technique pour le plus grand profit des firmes du secteur privé de l'électronique, est coûteuse à la collectivité et peu rentable pour l'exploitant, les équipements ayant toujours par nature des défaillances nécessitant la présence humaine.

Certains d'entre nous l'ont immédiatement compris ; d'autres n'ont pas été convaincus ou ont fait semblant de ne pas l'être.

.../...

JOURNAL

DE LA MAÎTRISE RÉSEAU TERRE

SYNDICAT

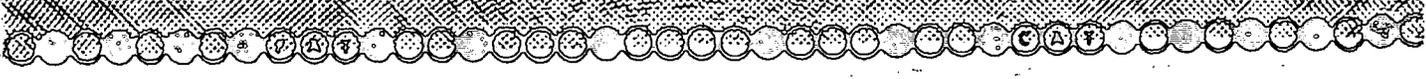
AUTONOME

N° 143

TOUTES CATEGORIES

OCTOBRE 80

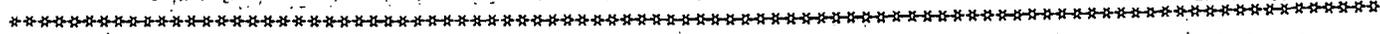
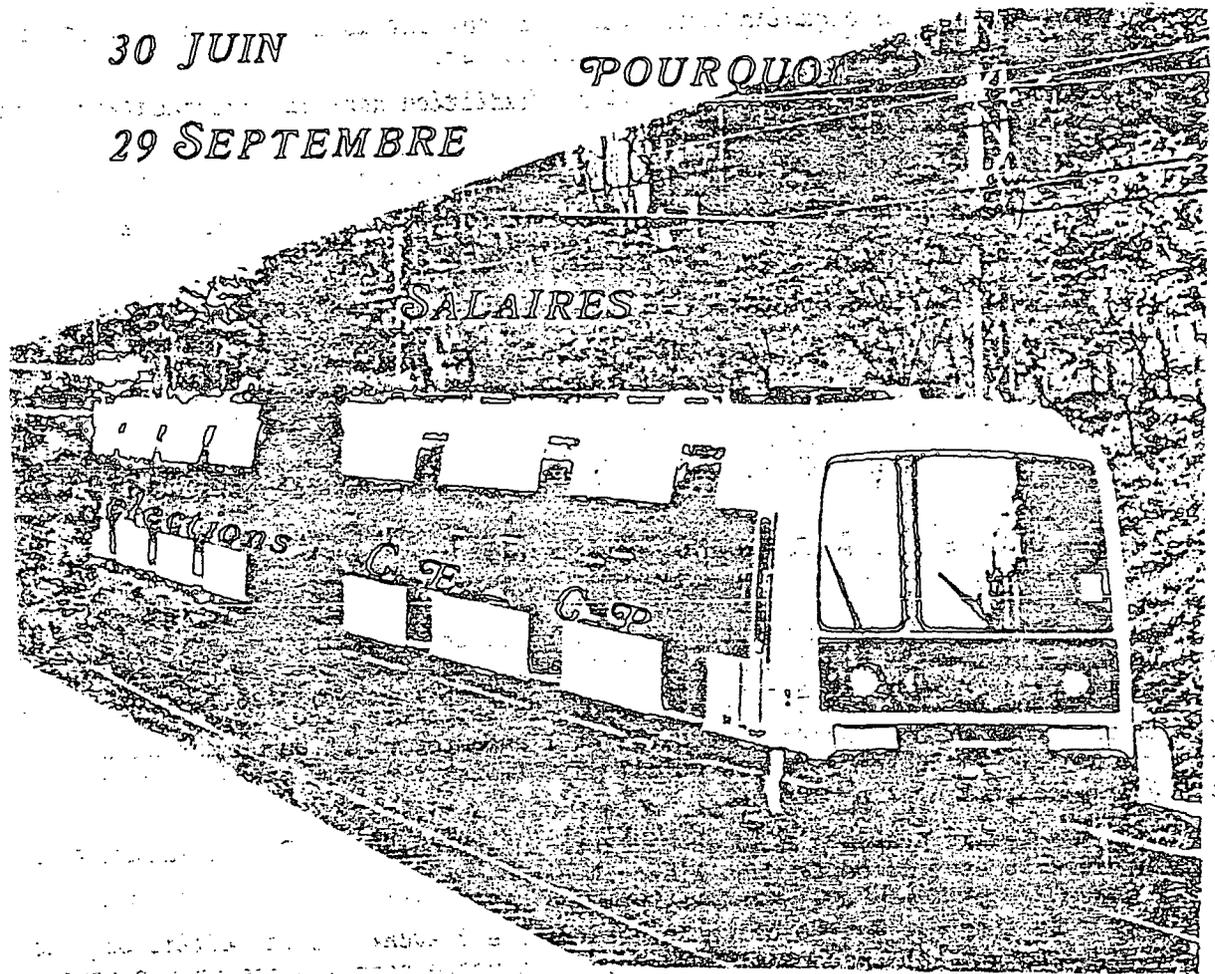
19, Bd de Sébastopol - 75001 PARIS
Tél. 256 41 30



30 JUIN

POURQUOI

29 SEPTEMBRE



Dépôt légal n° 42 790

Commission paritaire des Publications et Agences de Presse n° 999 D 73

Imprimé par nos soins au siège du Syndicat 19 Bd de Sébastopol 75001 PARIS

Le Directeur de la publication : Guy CLEMENT

C.G.T. - F.O. - C.F.D.T. - S.A.T.C. - C.F.T.C.

AGENTS des STATIONS

VOUS ETES TOUS CONCERNES

Les Syndicats : C.G.T. - F.O. - C.F.D.T. - S.A.T.C. - C.F.T.C. se sont réunis à plusieurs reprises après l'audience accordée par le Directeur du Réseau FERRE le 5 septembre 1973.

ILS CONSTATENT

- Que la Direction générale refuse la demande de classer dans l'immédiat toutes les Receveuses aux Echelles E 190 et E 200, pour pallier à l'imbroglio des salaires dans les recettes et pour compenser le surcroît de travail dû au changement de billetterie.
- Que le Directeur du Réseau FERRE entend maintenir ses positions restrictives sur l'avenir de la qualification des Stations et des rémunérations. Pour lui pas question d'aller au-delà des Echelles E-200 et E 210 octroyées aux Chefs de Stations du prolongement de la ligne 8.

LA SITUATION EST CLAIRE

D'un côté c'est le refus des revendications :

- N O N au reclassement ;
- N O N à une véritable qualification et à une rémunération conséquente dans le futur ;
- N O N à la journée de 7 heures.

De l'autre, c'est chaque jour un peu plus de travail :

- C' E S T la vente manuelle des C.H.
- C' E S T le stockage des billets dans des conditions invraisemblables
- C' E S T les rapports avec les usagers rendus plus difficiles

DEMAIN CE SERA :

- la montée des C.S. dans les bureaux uniques stations,
- la suppression de nombreux postes de qualifiés dans les stations,
- Qui et comment? la Direction ne répond pas,
- l'agent unique avec tout ce que cela comporte dans la plupart des stations.

CHOMAGE :

Les auxiliaires aux avant-postes

TEMPORAIRES, auxiliaires, contractuels... Que ce soit en Lorraine chez de Wendel, ou à Paris à la R.A.T.P., dans le secteur privé ou dans l'administration, ils sont aux premières lignes quand menace le chômage. Ce personnel d'appoint sans lequel les entreprises ne pourraient, parfois, pas fonctionner, les employeurs s'en débarrassent, le cap difficile passé.

Grâce à ces « surplus », entretenus dans presque toutes les entreprises — les offi-

cines d'intérim facilitant les choses — le patronat détourne les lois protégeant l'emploi et se tire à bon compte des mesures sociales que devraient impliquer les opérations de restructuration ou de modernisation.

A la R.A.T.P., des modernisations vont entraîner dans les mois qui viennent le « licenciement de 1.400 poinçonneuses ». La plupart ont plus de 50 ans.

Les poinçonneuses de la Bastille

— Qui voulez-vous qui nous prenne à notre âge ? Même les jeunes ne trouvent pas de travail.

Mme D., contrôleuse à la station Bastille parle d'une voix douce, un peu désabusée; elle dit cela comme une évidence regrettable.

Elle a 60 ans. Si la R.A.T.P. ne renouvelle pas son contrat, elle va se retrouver au chômage. Que faire, où aller quand on a 60 ans et pas de métier ?

Depuis 9 ans, elle était « temporaire » à la Régie. Temporaire, c'est une façon de parler. La R.A.T.P. l'emploie à temps plein, neuf, dix mois dans l'année et elle est rappelée l'année suivante.

Elle espérait bien arriver jusqu'à la retraite. Elle l'aurait même souhaitée à 80 ans... « Mais pas de cette façon ! »

Des composteurs

Poursuivant ses plans de modernisation, la R.A.T.P. va se séparer de ses 1.600 temporaires. La plupart d'entre elles (1.390) sont employées au contrôle. Or, à partir du mois d'avril, la Régie va installer aux porillons des appareils composteurs, comme sur les autobus. Cet auto-contrôle qui remplacera les poinçonneuses

doit être total en juin 1973.

— Moi, dit Mme V., qui travaille également à la station Bastille, j'approche de la retraite. De toute manière, il fallait que je parte. Mais quand je pense à ce que je vais toucher : 25.500 F (anciens bien sûr) par mois, et des poussières, j'en suis malade...

La grande majorité de ces femmes a plus de 50 ans. Ouvrières sans qualification, employées sans travail, mères de famille seules, petites commerçantes ayant abandonné leur boutique, elles ont souvent abouti là désespérant ce se reclasser ailleurs. « Il y a beaucoup de cas sociaux parmi elles, dit Robert Audoux du syndicat C.G.T.

La Régie ne les a pas gâtées. Elles sont les « bouche-trous ». « Les plus mauvais services, les « spéciaux », sont pour nous, reprend Mme D... Nous n'avons pas droit à la Caisse de Prévoyance. Comme nous sommes censées remplacer le personnel titulaire pendant les congés, nos vacances nous les prenons en automne, ou en hiver ».

Les « temporaires » assument la plus grande part du contrôle. Sans elles, il est probable que la direction de la Régie serait obligée d'arrêter le métro...

Mais demain, on n'aura plus

besoin d'elles. La direction les regrettera-t-elle alors ?

A la station Gare de Lyon, Mme R., ne veut pas y croire. Elle se donne de l'espoir : « Ce n'est pas possible qu'ils nous renvoient toutes », dit-elle se refusant à considérer les changements entrepris. Mais déjà, les receveuses des bus automatisés ont été transférées parmi le personnel du métro, ce qui limite le recours aux « temporaires ». « Je n'ai travaillé que 5 mois cette année, reconnaît Mme R., je ne comprends pas. Pourtant il manque du personnel partout. Et j'ai toujours bien fait mon travail ».

Une réunion a lieu aujourd'hui entre la direction et les syndicats pour fixer le sort des temporaires. Mais les premiers contacts ont été très décevants.

« On ne licencie pas les employés temporaires, se défend la direction. On ne les rappelle pas... »

Pour se donner bonne conscience, elle proposera peut-être, en compensation, et pour quelques-unes, du travail de nettoyage ou de gardiennage. Un travail de nuit pour l'essentiel : 4 F 50 de l'heure dans le premier cas ; 2 F 82 dans le deuxième. Moins que le S.M.I.C. !

Pierre GAMES.

La R.A.T.P. doit supprimer le contrôle automatique dans onze stations

En raison de la fraude grandissante dans le métro, un coup d'arrêt vient d'être donné par la R.A.T.P. à l'équipement des accès en postes de perception automatique, commencé il y a un an. Parmi les décisions qui ont été communiquées aux syndicats du personnel par la direction de la Régie figurent notamment : l'arrêt de la pose des appareils composteurs dans les stations non encore équipées (92 sur 175) et la fermeture après 20 heures des accès supplémentaires équipés de composteurs. On sait que ce système, analogue à celui en usage sur les autobus, n'est appliqué que provisoirement, puisque avant l'été 1974 il est prévu de faire commander les tourniquets d'accès par des lecteurs de billet magnétiques — comme dans le R.E.R., — qui éliminent toute fraude (« le Monde » du 3 février).

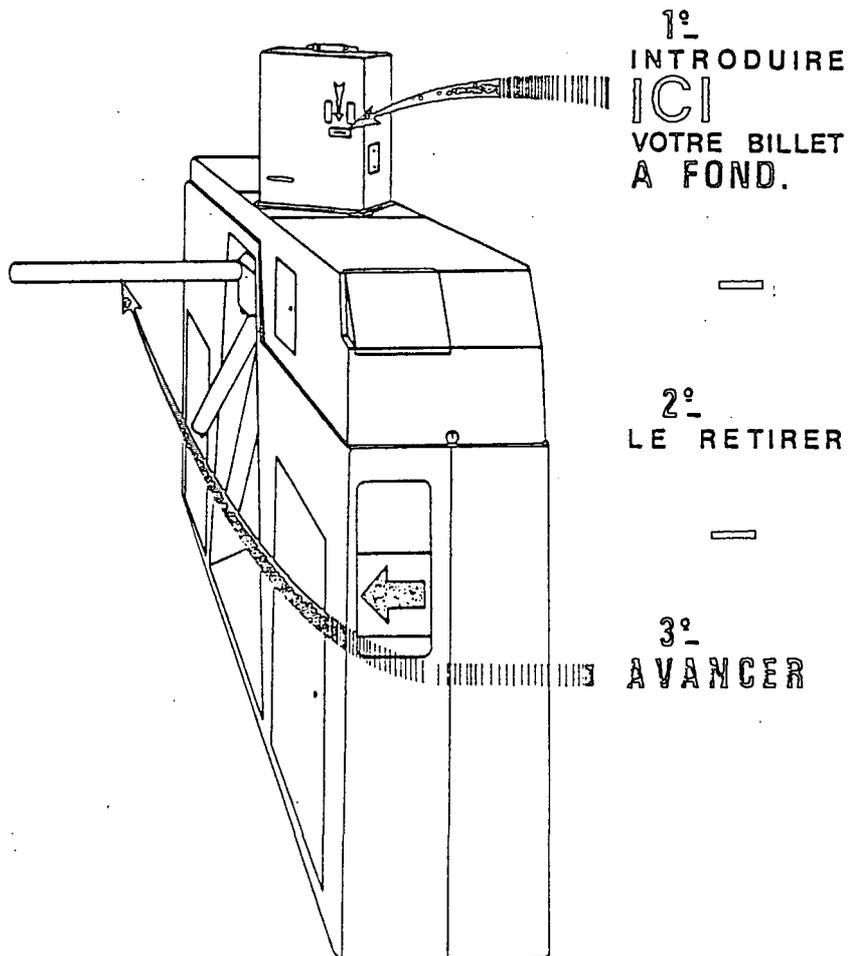
Dès le lundi 19 février, le contrôle manuel sera d'autre part rétabli dans les onze stations suivantes : Porte-de-Vanves, Château-de-Vincennes, Pont-de-Neuilly, Porte-de-La Villette, Porte-d'Italie, Mairie-de-Montreuil, Eglise-de-Pantin, Mairie-d'Ivry, Porte-de-Clichy, Mairie-des-Lilas, Mairie-d'Issy. Il s'agit, comme on le voit, de têtes de lignes en banlieue, où la fraude prenait des proportions très importantes : de nombreux habitants de la banlieue avaient pris le risque de ne plus acheter de carte hebdomadaire. Dans ces stations, on réinstalle, à côté des tourniquets, les guérites des poinçonneurs, qui avaient été enlevées voici quelques mois. Elles reprendront du service jusqu'à septembre prochain au moins, date à laquelle les premières têtes lectrices électroniques seront installées dans les tourniquets.

En attendant, les vérifications vont se multiplier sur les quais et dans les voitures. Les effectifs des brigades volantes de contrôle seront renforcés.

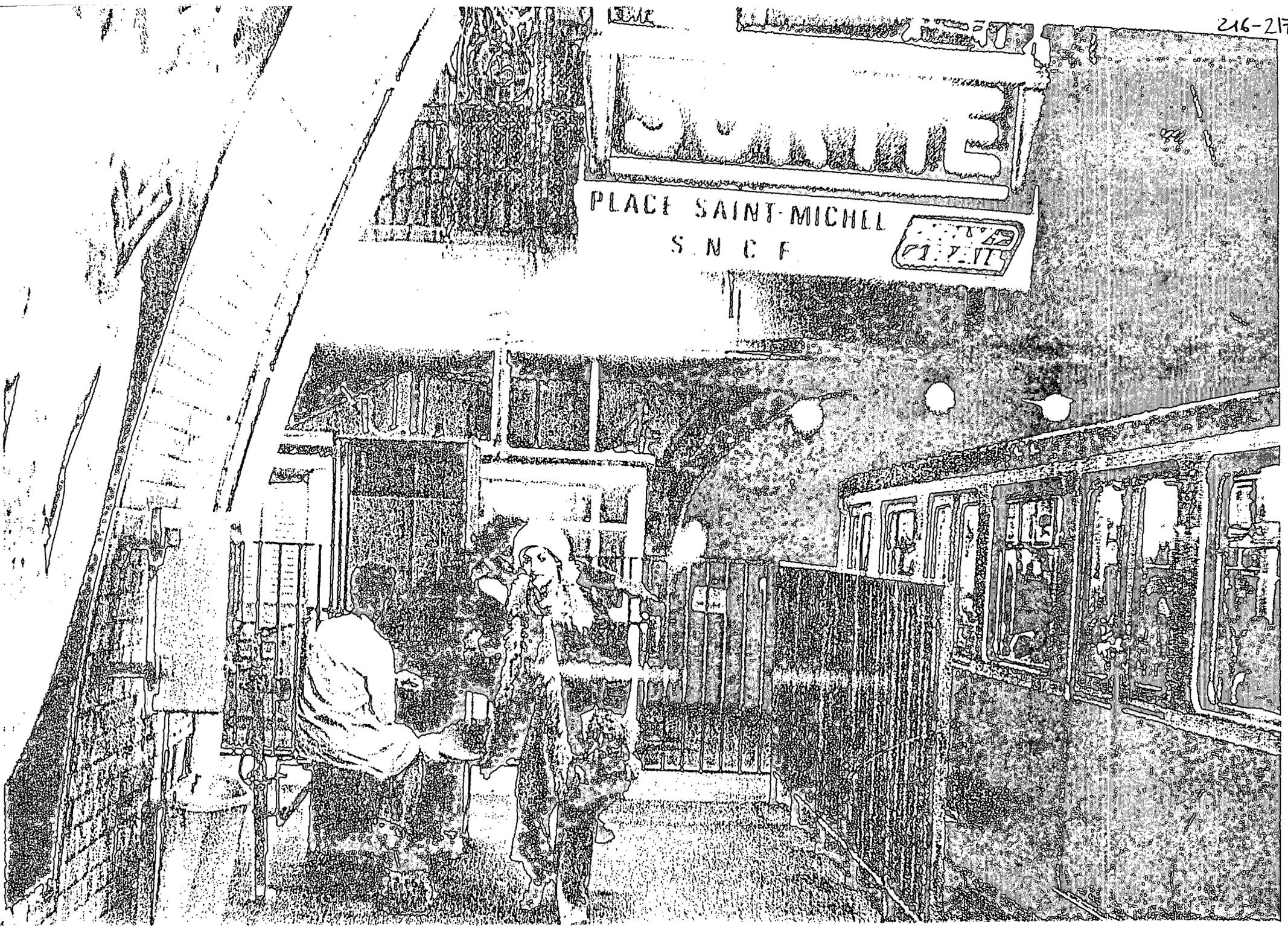
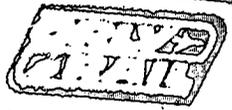
Le Monde 17/02/1973

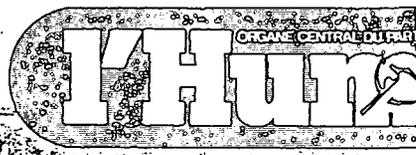
On espère ainsi enrayer la propagation de la fraude. Mais, comme le rappelle avec pertinence le syndicat C.G.T. du réseau ferré, cette méthode de réduction à tout prix du personnel, voulue par le gouvernement, s'est révélée en définitive aberrante et ruineuse. C'est pourquoi il déclare notamment qu'il utilisera « tous les moyens en sa possession pour que soit connu le bilan de cette opération ».

APPAREIL DE CONTRÔLE AUTOMATIQUE



PLAQUE
PLACE SAINT-MICHEL
S. N. C. F.





MERCREDI 28 JANVIER 1981

INSECURITE

Violence dans le métro

Un voyageur tué d'un coup de couteau par un voleur à la tire
Usagers et personnel exigent des mesures de sécurité

Le métro parisien a été, hier après-midi, le théâtre d'un nouveau drame sanglant qui, une fois encore, illustre tragiquement le climat d'insécurité aggravée qui règne dans les transports parisiens.

Un voyageur, blessé d'un coup de couteau à la suite d'une dispute avec un autre passager de la rame, est mort à l'hôpital. Le meurtrier a été interpellé peu après, à la station « Château d'Eau », par des policiers de la compagnie spéciale de sécurité affectés au métro parisien.

Selon les premiers témoignages, deux jeunes gens, d'origine maghrébine, se disputaient dans un wagon du métro sur la ligne « Porte d'Orléans-Porte de Clignancourt », alors que la rame allait entrer à la station « Gare de l'Est ».

« Tu es un voleur... Je vais prévenir la police », a dit l'un d'eux. Son interlocuteur l'a alors frappé d'un coup de couteau à la gorge et le jeune homme blessé s'est écroulé sur le quai de cette station.

La rame est ensuite repartie, le conducteur ne s'étant aperçu de rien. Le meurtrier, resté dans le wagon, est descendu à la station « Château d'Eau » où il a été appréhendé, des voyageurs ayant donné l'alerte.

Ce drame, qui s'est produit en plein jour, à une heure où les rames du métro commencent à atteindre leur

point de charge maximum, survient à un moment où le problème de la sécurité dans les transports en commun se pose avec une particulière acuité.

Les agressions contre des voyageurs ou des employés se multiplient, mais les moyens mis en œuvre pour parer à cette aggravation de la violence dans le métro, les bus et les trains de banlieue sont loin de répondre aux nécessités. Au contraire, la politique de réduction du personnel et de déshumanisation des transports constitue une sorte d'encouragement à la multiplication des actes de délinquance et de violence.

Les fameuses opérations « coups de poing », mises à l'honneur par M. Poniatoski, n'ayant rien résolu, il s'avère nécessaire de prendre aujourd'hui des mesures plus efficaces pour empêcher, pendant qu'il en est encore temps, que le métro de Paris ne devienne un jour l'égal du métro de New York.

Ce nouveau drame prouve en tout cas le bien-fondé de la lutte des employés du métro et de la SNCF pour travailler en sécurité.

Autre drame dans le métro, choisi de plus en plus fréquemment par les désespérés pour mettre fin à leurs jours : au début de l'après-midi, un jeune homme de 22 ans s'est jeté, à la station « La Chapelle », sous une rame de la ligne Nation-Porte-Dauphine.



Le fou, Fernand G..., quarante ans, vient de pousser sur la voie Guy Moraud, et le conducteur du métro ne peut freiner à temps.

Le Lien Cfdt

SOMMAIRE

EDITORIAL

Mettre en échec
la sous-traitance P. 2

LE NETTOYAGE DANS LE MÉTRO :

Un éparpillement
d'entreprises P. 3

UNE PRATIQUE SYNDICALE QUOTIDIENNE P. 4

Ils avaient
déjà obtenu en 1977 P. 4

39 JOURS DE LUTTE P. 6

Une stratégie de lutte P. 7

LES NÉGOCIATIONS P. 8

UN PROTOCOLE D'ACCORD
A LA MESURE
DE LA LUTTE P. 9

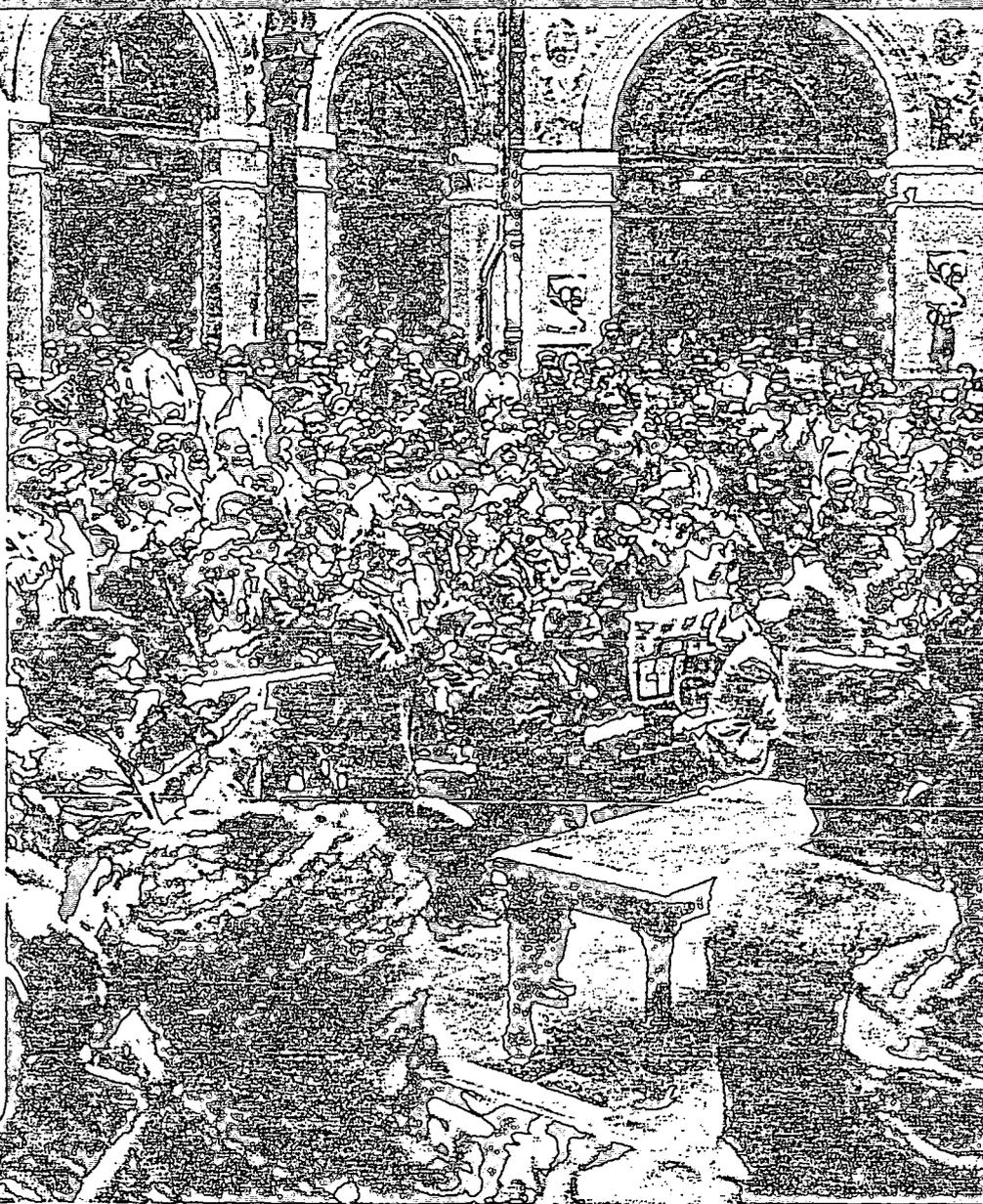
LA GREVE ET LES
PARTIS POLITIQUES P. 12

POPULARISATION
ET SOLIDARITÉ P. 13

TOUTE LA CFTD ENGAGÉE
DANS LA LUTTE P. 14

LA C.G.T. : RÉCUPÉRER
LES ACQUIS P. 15

LES ÉLUS AU COMITÉ
D'ENTREPRISE ONT DIT . . P. 16



SPÉCIAL GRÈVE DES NETTOYEURS DU MÉTRO

Décret n° 79-524 du 22 octobre 1979 modifiant le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment son article 21 ;

Vu la loi n° 79-475 du 19 juin 1979 ;

Vu le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret n° 63-766 du 30 juillet 1963, et notamment son article 21 (avant-dernier alinéa) ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Il est inséré entre les articles 31 et 32 du décret susvisé du 22 mars 1942 un article 31 bis ainsi rédigé :

Article 31 bis.

Par dérogation aux dispositions des articles 30 et 31 ci-dessus, le ministre chargé des transports peut, pour les transports publics d'intérêt local guidés le long de leur parcours en site propre, autoriser la mise en service de trains ne comportant aucun agent de conduite ou d'accompagnement lorsque la conduite de ces trains est entièrement automatique ; cette autorisation est délivrée après agrément par le ministre chargé des transports des types des équipements automatiques, des équipements de surveillance, et après approbation des règlements relatifs au service.

Art. 2. — Le ministre des transports est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 octobre 1979.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

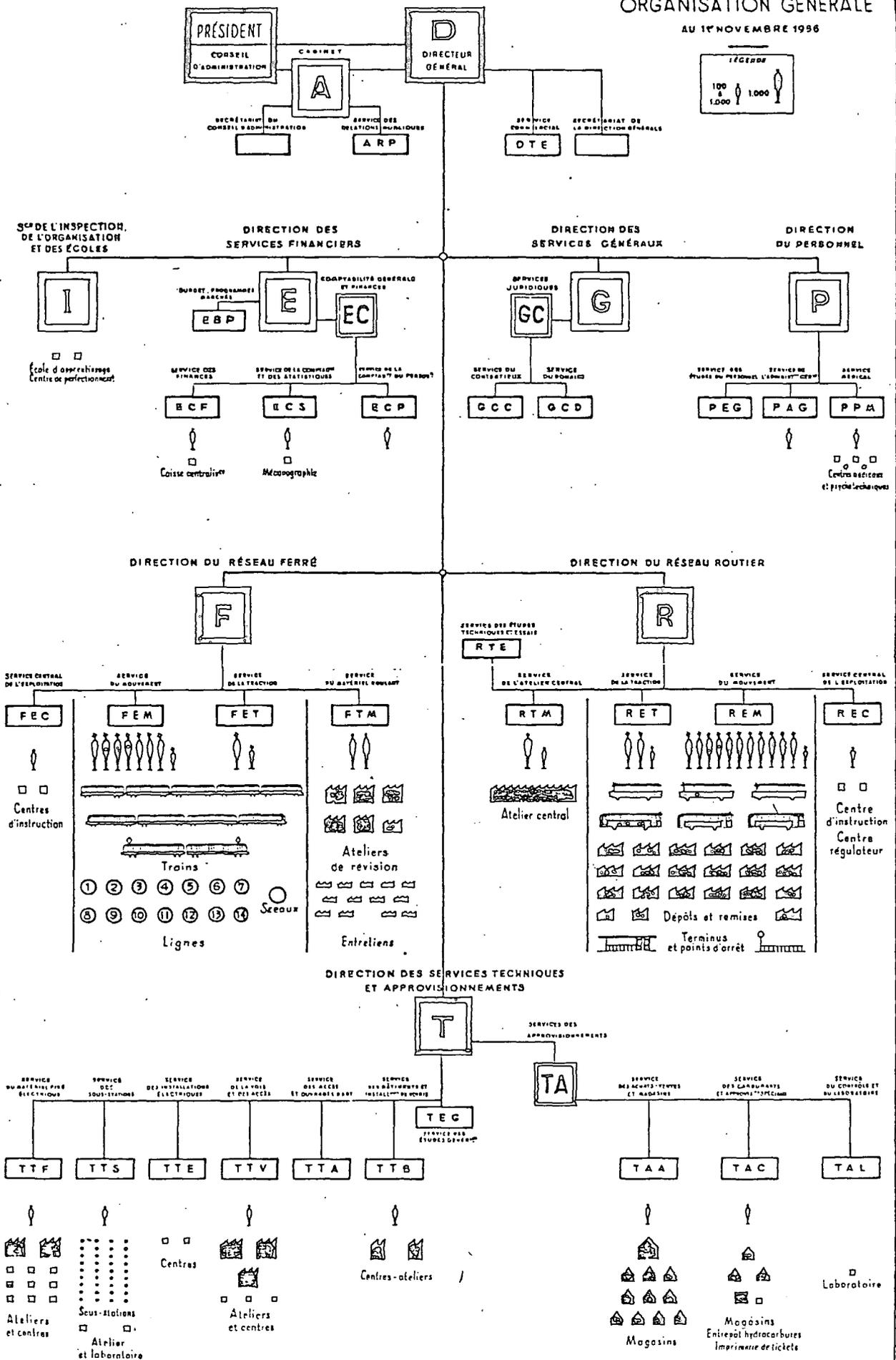
Le ministre des transports,
JOËL LE THEULE.

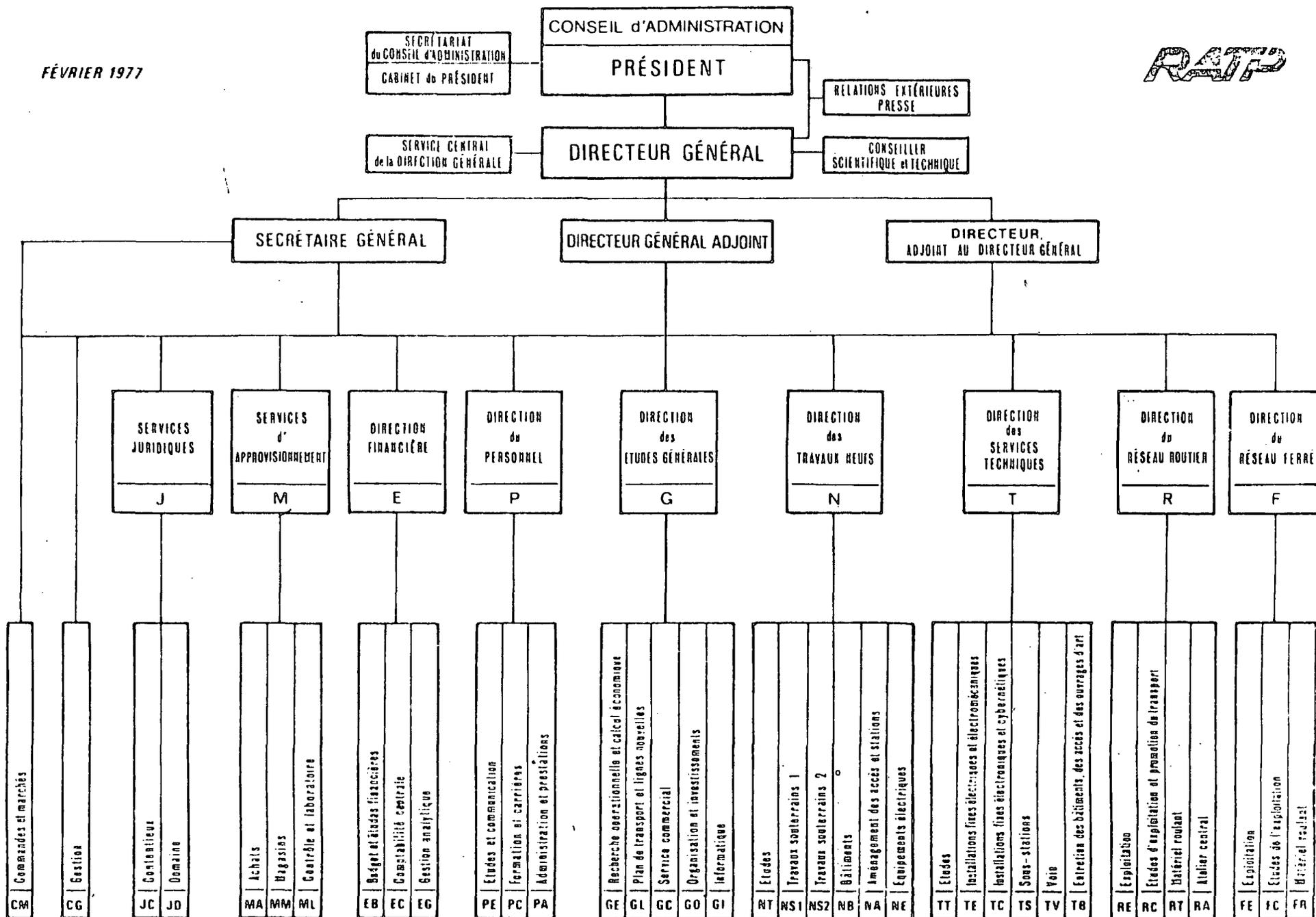
**ÉVALUATION A L'HORIZON 1985 DES SUPPRESSIONS DIRECTES
DE POSTES DE TRAVAIL LIÉES A L'AUTOMATION**

Machines automatiques	Branches directement concernées	Nombre d'emplois directement concernés	Gains de productivité	Suppressions potentielles de postes d'ici à 1985
M.O.C.N. Machines à commandes numériques	Aéronautique Construction de machines-outils Construction mécanique Automobile Construction électrique et électronique et branches produisant des petites séries mécaniques	175 000	Réduction de 50 % de la main-d'œuvre (diminution des temps morts, réduction du temps de changement de série, réduction des rebuts)	4 000
o Robots o Automates programmables o Mini-ordinateurs pour grandes séries	o Automobile o Mécan. gén. o Composants électroniques o Fonderie des métaux o Bois-ameubl. o Mat. plastiques	Ouvriers non qualifiés des branches concernées 600 000	De 30 à 50 % de réduction de main-d'œuvre pour les robots. De 20 à 30 % pour les automates programmables et les mini-ordinateurs	50 000
Automatismes de process	Branches utilisant des processus continus (production ou distribution) Pétrole Caoutchouc Chimie Pharmacie Sidérurgie Verre Papier Transports Electricité Matériel de construction	Ouvriers non qualifiés des branches concernées 700 000	o Dans le passé : 9 % par an sur l'ensemble de la main-d'œuvre chimie-pétrole (de 1965 à 1974) o Automatisation primaire (passage d'une production non automatisée à une production automatisée) : gains importants o Automatisation secondaire (passage à des processus autorégulés) : gains directs moindres	50 000
C.A.O. Conception assistée sur ordinateur	Const. électron Automobile Constr. navale Ingénierie Architecture Cabinets design	140 000 dessinateurs dont 110 000 dans sept secteurs	o Réduction des heures de travail de 25 à 80 % o Réduction des coûts allant jusqu'à 60 %	2 à 3 000
Lecture et traitement de documents	Postes Banques	177 000 personnes (1975)	Exemple (PTT) : o Tri autom. : 25 000 lettres-heure sur 192 directions par 5 personnes o Tri manuel : 25 000 lettres-heure sur 36 directions par 21 personnes	6 000 suppressions dans les CCP 7 000 (dont 3 000 Crédit Lyonnais et 1 000 BNP)
T.E.D.F. (Transfert électronique de fonds)	Toutes branches, mais particulièrement : o PTT o Banques	o Services financiers des PTT : 33 000 personnes o Employés de banques : 70 000 personnes	De faibles (compensation automatique) à très importants (guichets automatiques)	Très faibles étant donné le développement limité du TEDF d'ici à 1985
Machine écrire à mém (MEM)	Toutes les branches sont concernées. (Les grandes entreprises d'abord, les autres ensuite)	349 000 emplois de dactylographe	50 % Lorsqu'il s'agit de restitution, l'opération est 20 fois plus rapide qu'une frappe traditionnelle	82 000 postes de travail
Télécopie	PTT Service courrier des grandes entreprises de toutes les branches	177 000 personnes au service poste des PTT Personnel du service courrier des grandes entreprises	Transmission entre 30'' et 6' pour une page alors que la transmission d'un pli par la poste dure 24 h au minimum	11 000 postes de travail

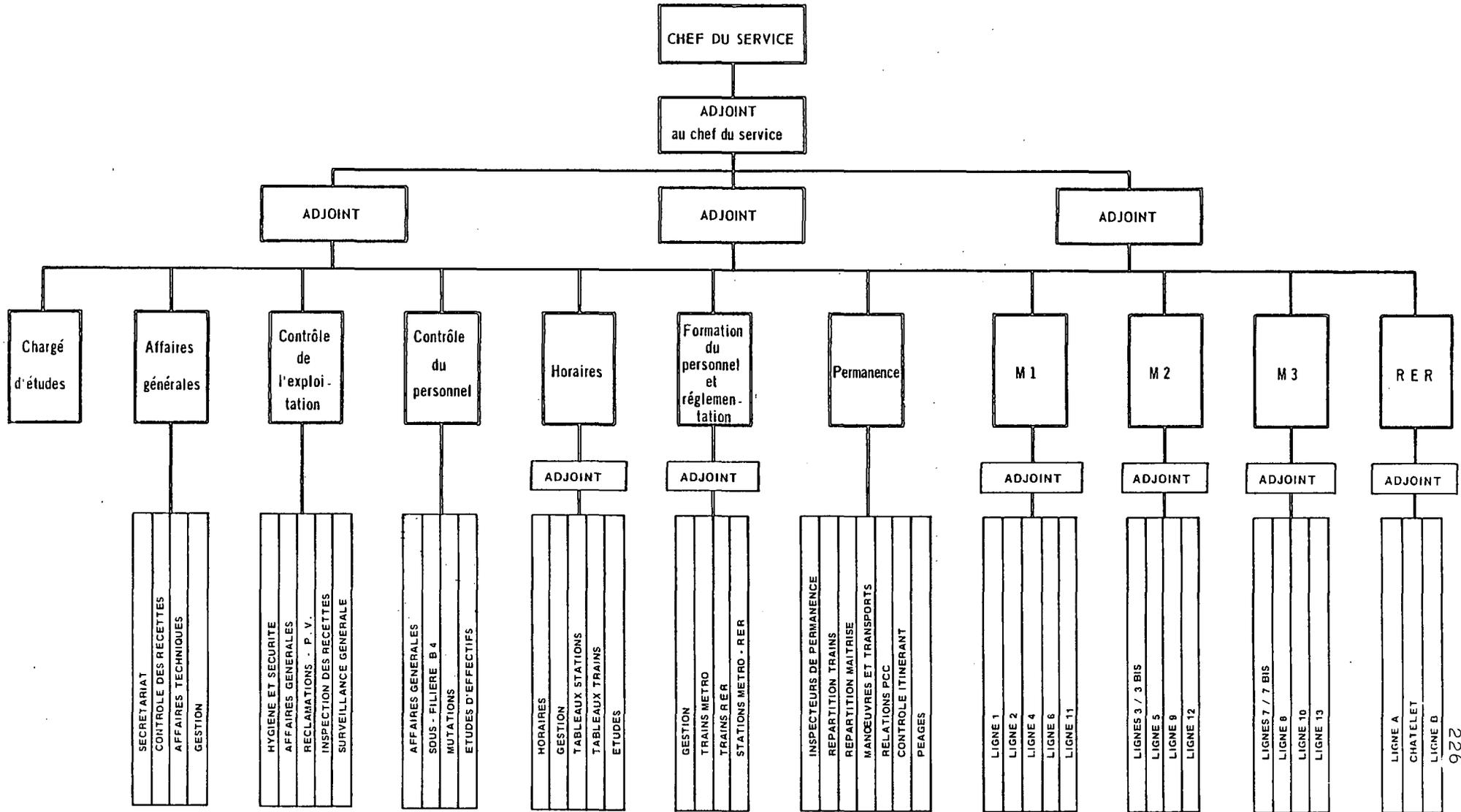
ORGANIGRAMMES ET STATISTIQUES

R.A.T.P.
ORGANISATION GÉNÉRALE
AU 1^{er} NOVEMBRE 1956

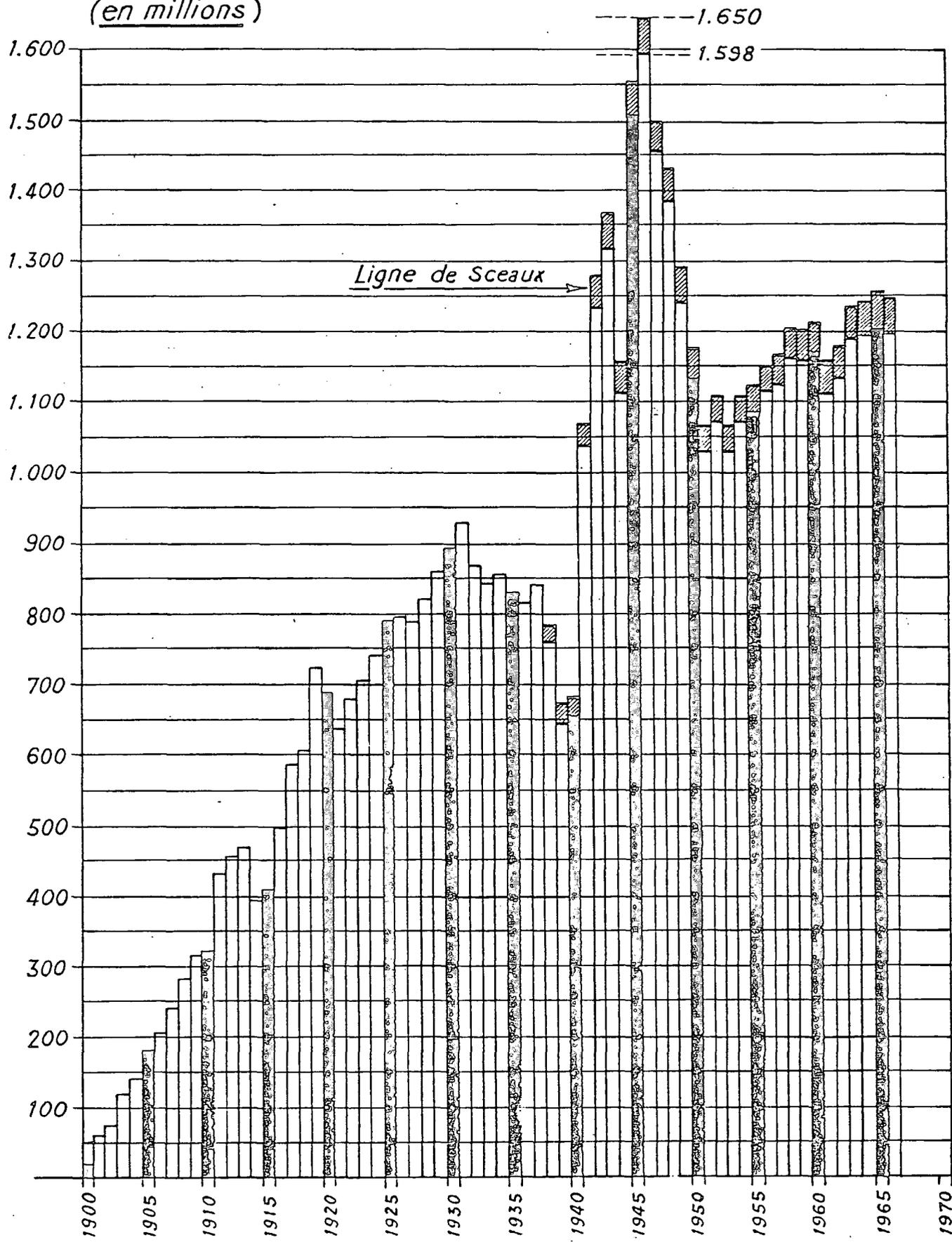




SERVICE DE L'EXPLOITATION



VOYAGEURS TRANSPORTÉS SUR LE RÉSEAU FERRÉ (en millions)



ÉVOLUTION DES TARIFS DEPUIS 1900

Dates	TARIF	1 ^{re} classe			2 ^e classe				
		B.S.	B.C.	A.R.	B.S.	B.C.	A.R.	C.H. (12 v.)	Mutilés
19 Juillet 1900	—	0,25	0,25	—	0,15	0,15	0,20	—	—
17 Mai 1919	—	0,30	0,30	—	0,20	0,20	0,25	—	—
1 ^{er} Avril 1920	—	0,50	0,50	—	0,30	0,30	0,35	—	—
15 Janvier 1924	—	0,60	0,60	—	0,35	0,35	0,40	—	—
1 ^{er} Août 1925	A	0,75	0,75	—	0,45	0,45	0,55	—	—
1 ^{er} Août 1926	B-C	1,00	1,00	—	0,60	0,60	0,70	—	—
1 ^{er} Janvier 1930	D	1,15	1,15	—	0,70	0,70	0,85	—	—
1 ^{er} Août 1930	D	1,15	1,15	—	0,70	0,70	0,85	—	0,60
31 Mai 1937	E	1,30	1,30	1,90	0,80	0,80	1,05	—	0,60
9 Août 1937	F	1,50	1,50	2,20	1	1	1,25	—	0,70
1 ^{er} Janvier 1938	G	1,60	1,60	2,35	1,10	1,10	1,35	—	0,75
24 Novembre 1938	H	1,90	1,90	2,75	1,30	1,30	1,60	—	0,90
4 Août 1941	I	1,90	1,90	—	1,30	1,30	—	10	0,66
1 ^{er} Avril 1944	J	2,50	2,50	—	1,50	1,50	—	10	0,75
15 Mars 1945	K	3,50	3,50	—	2	2	—	15	1
5 Janvier 1946	L	5	5	—	2	2	—	15	1
2 Janvier 1947	L	—	—	—	4	4	—	30	2
24 Novembre 1947	M	—	—	—	5	5	—	38	2,50
4 Octobre 1948	N	—	—	—	10	10	—	75	5
1 ^{er} Décembre 1948	N	15	15	—	10	10	—	75	5
8 Août 1949	N	23	15	—	15	10	—	75	5
30 Janvier 1950	O	30	20	—	20	14	—	105	7
26 Février 1951	P	35	22,50	—	22	15	—	120	7,50
6 Août 1951	S-T	45	30	—	30	20	—	160	10
6 Janvier 1958	V	70	45	—	45	30	—	160	15
1 ^{er} Août 1960	X	0,85	0,56	—	0,55	0,37	—	3,00	0,185
17 Juillet 1967	Y	1,50	0,90	—	1	0,60	—	4,80	0,30

BS : billet simple.

BC : billet de carnet.

AR : aller et retour.

CH : carte hebdomadaire (12 voyages).

Observations :

- Tarif identique pour les billets simples et les billets de carnets jusqu'au 8 août 1949.
- Suppression des premières classes du 2 janvier 1947 au 1^{er} décembre 1948.
- Billets 2 voyages en carnets de 5 billets du 21 mars 1943 au 1^{er} août 1958.
- Tarif familles nombreuses à 50 % du tarif normal à partir du 1^{er} décembre 1948.
- Tarifs exprimés en nouveaux francs à partir de 1960.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	RECETTES.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	EXCÉDENT DE RECETTES sur les dépenses.	CHARGES FINANCIÈRES (y compris le salaire d'exploitation).	RÉSULTATS NETS pour les pouvoirs publics.
	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)
Moyenne des années 1916 à 1938.....	837	521,8	390,4	+ 131,4	197,4	- 66
Moyenne des années 1939 à 1944.....	1.091,1	1.190,9	768,9	+ 421,9	463,8	- 41,8
1945.....	1.508	2.612,7	2.350,8	+ 261,9	662,6	- 400,7
1946 (prévisions).....	1.600	3.001	3.369	- 368	397	- 765

RÉSEAU DE SURFACE.

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	RECETTES.	DÉPENSES.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION.	RÉMUNÉ- RATION de la COMPAGNIE. Indemnités diverses et charges financières.	RÉSULTATS NETS pour les pouvoirs publics.
	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)	(En millions.)
Moyenne 1916-1938.....	926	717,1	759,3	- 42,2	176,8	- 219
Moyenne 1939-1944.....	270	535	585,4	- 30,4	427,9	- 458,3
Année 1945.....	201	668	1.241	- 573	812	- 1.385
Année 1946.....	579	1.822	2.864	- 1.042	699	- 1.741

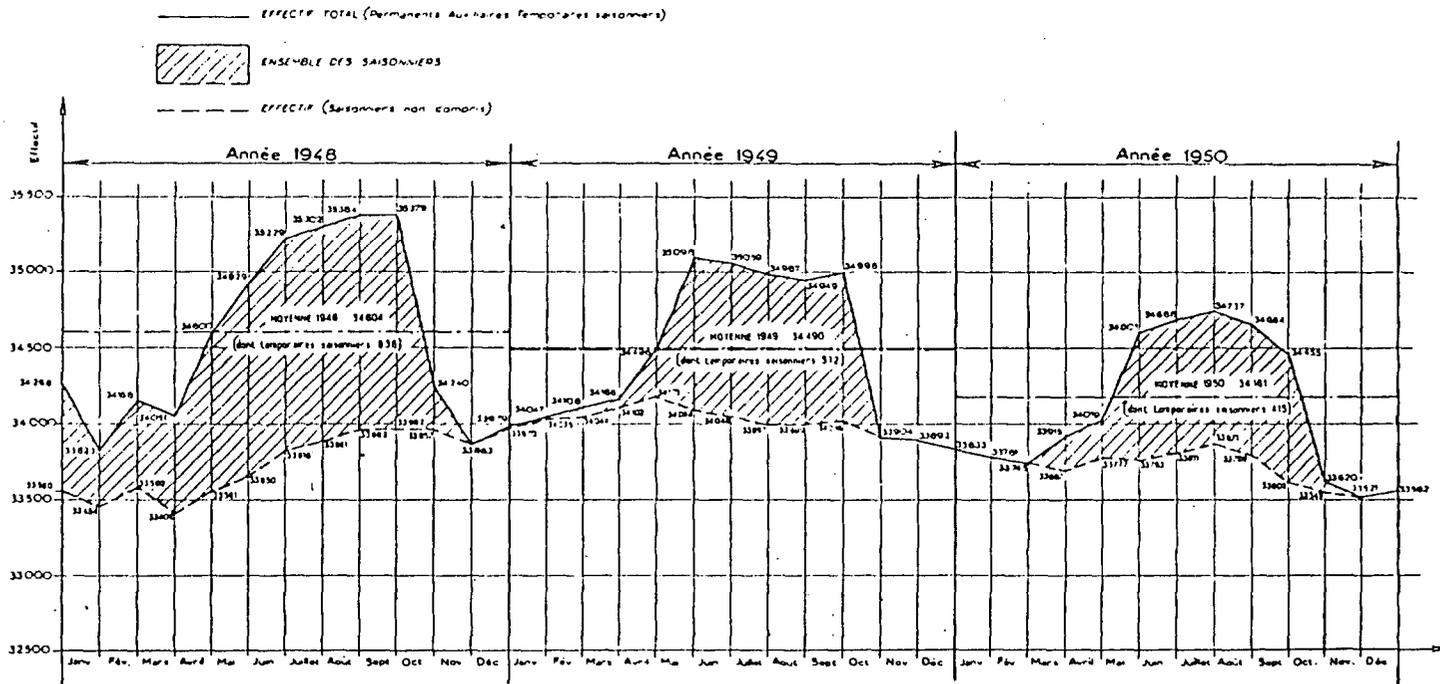
MOUVEMENT DES VOYAGEURS

DANS LES PRINCIPALES STATIONS (Billets délivrés)

Stations	En 1901	En 1907	En 1913	En 1923	En 1938	En 1966
Gare Saint-Lazare	—	4.847.000	9.827.000	13.248.000	13.389.000	31.774.000
Gare du Nord	—	440.000	7.064.000	12.142.000	10.857.000	28.914.000
Gare de l'Est	—	312.000	6.403.000	10.637.000	9.838.000	21.676.000
Château de Vincennes	—	—	—	—	12.996.000	19.417.000
Gare de Lyon	2.608.000	4.944.000	5.552.000	9.239.000	7.819.000	18.133.000
Gare Montparnasse	—	1.680.000	6.626.000	9.897.000	7.336.000	12.984.000
Porte d'Orléans	—	—	4.483.000	6.427.000	6.745.000	12.615.000
République	—	4.612.000	5.605.000	7.190.000	8.496.000	11.969.000
Pont de Neuilly	—	—	—	—	7.030.000	11.250.000
Gare d'Austerlitz	—	1.643.000	2.767.000	4.314.000	4.043.000	11.167.000
Bastille	4.012.000	6.739.000	7.924.000	11.217.000	7.546.000	9.914.000
Charenton Ecoles	—	—	—	—	—	9.040.000
Strasbourg-Saint-Denis	—	—	3.844.000	5.009.000	5.936.000	8.735.000
Châtelet	3.663.000	4.352.000	5.119.000	6.672.000	6.779.000	8.700.000
Franklin-Roosevelt (Marbeuf)	1.229.000	1.625.000	1.858.000	2.514.000	2.953.000	8.524.000
Porte d'Italie	—	—	—	—	4.383.000	8.220.000
Porte de la Villette	—	—	2.806.000	3.994.000	3.915.000	8.115.000
Belleville	—	3.511.000	3.897.000	5.148.000	5.313.000	7.920.000
Opéra	—	2.963.000	4.584.000	7.381.000	5.549.000	7.867.000
Nation	2.448.000	4.655.000	4.938.000	6.624.000	5.354.000	7.383.000
Saint-Michel	—	—	2.469.000	4.293.000	3.126.000	7.366.000
Place d'Italie	—	4.386.000	7.146.000	10.210.000	5.823.000	7.096.000
Hôtel de Ville	2.993.000	4.008.000	3.952.000	5.145.000	4.989.000	7.038.000
Mairie de Montreuil	—	—	—	—	2.801.000	7.033.000
Chaussée-d'Antin	—	—	1.409.000	3.455.000	4.463.000	7.010.000
Etoile	2.687.000	4.029.000	4.110.000	5.564.000	5.170.000	6.843.000
Eglise de Pantin	—	—	—	—	—	6.769.000
Barbès-Rochechouart	—	5.212.000	5.191.000	6.926.000	5.431.000	6.687.000
Porte de Clignancourt	—	—	2.865.000	4.199.000	4.841.000	6.326.000
Havre-Caumartin	—	1.864.000	2.122.000	2.657.000	4.426.000	6.321.000
Montmartre	—	—	—	—	4.695.000	6.099.000
Porte de Clichy	—	—	2.843.000	3.711.000	2.954.000	6.002.000
Place Clichy	—	5.400.000	4.372.000	4.839.000	3.733.000	5.660.000
Sèvres-Babylone	—	—	2.800.000	3.152.000	2.787.000	5.568.000
Palais Royal	3.501.000	3.919.000	3.429.000	6.047.000	4.150.000	5.500.000
Madeleine	—	—	2.628.000	4.640.000	4.664.000	5.446.000
Voltaire	—	—	—	—	3.922.000	5.270.000
Trocadéro	1.347.000	1.231.000	1.747.000	2.300.000	2.590.000	5.262.000
Porte de Saint-Cloud	—	—	—	712.000	4.070.000	5.158.000
Stalingrad (Aubervilliers)	—	1.481.000	1.174.000	1.605.000	1.526.000	5.139.000
Daumesnil	—	—	1.880.000	2.578.000	3.826.000	5.131.000
La Motte-Picquet	—	1.876.000	2.603.000	4.265.000	3.797.000	5.125.000
Villiers	—	3.771.000	3.150.000	4.215.000	3.353.000	5.121.000
Concorde	2.622.000	2.799.000	2.912.000	4.178.000	3.149.000	5.117.000
Odéon	—	—	2.010.000	2.823.000	2.423.000	5.003.000
Eglise d'Auteuil	—	—	—	144.000	136.000	150.000

Dans la statistique ci-dessus, les carnets sont comptés pour 10 billets et les cartes hebdomadaires pour 6 billets (aller-retour). Cette méthode ne donne qu'une idée approximative du trafic puisque les billets de carnets et les retours de cartes hebdomadaires sont utilisables dans n'importe quelle station. Le trafic des stations centrales (où les cartes sont surtout utilisées au retour) est de ce fait sous-estimé.

ÉVOLUTION MENSUELLE DE L'FFECTIF TOTAL EN 1948, 1949 ET 1950



RTT, Rapport 23/11/2000 14:5:14

PERSONNEL

Année	LONGUEUR DU RÉSEAU EXPLOITÉ		PERSONNEL	MATÉRIEL VÉHICULES										VOYAGEURS TRANSPORTÉS		MARCHANDISES TRANSPORTÉES		RECETTES	DEPENSES
	Fer	Route		Fer					Route					Fer	Route	Fer	Route		
				Trains	Automotrices	Remorques	Autobus	Trolleybus	Autobus	Trolleybus	Autobus	Remorques	Lignes						
1950	186	1.035	33.565	1.423	-	-	2.198	80	-	-	-	-	-	1.167.500	811.100	-	-	26.406	28.273
1951	186	1.232	33.985	1.433	-	-	2.190	80	-	-	-	-	-	1.065.900	786.900	-	-	36.225	33.687
1952	186	1.257	33.925	1.429	1.382	-	2.412	80	-	-	-	-	-	1.106.400	858.000	-	-	44.826	40.851
1953	184	1.294	34.502	1.477	1.366	-	2.428	80	-	-	-	-	-	1.062.055	827.076	-	-	45.276	44.801
1954	185	1.327	34.207	1.477	1.366	-	2.503	85	-	-	-	-	-	1.103.500	862.200	-	-	45.331	43.116
1955	185	1.350	34.451	1.477	1.366	-	2.620	85	-	-	-	-	-	1.114.433	843.376	-	-	45.466	46.089
1956	186	1.358	35.290	1.477	1.356	-	2.584	75	-	-	-	-	-	1.152.805	864.115	-	-	47.355	51.444
1957	185	1.380	35.284	1.510	1.342	-	2.773	64	-	-	-	-	-	1.164.763	897.375	-	-	59.388	56.985
1958	189	1.385	35.764	1.525	1.359	-	2.878	95	-	-	-	-	-	1.203.558	873.722	-	-	70.118	61.016
1959	189	1.412	35.496	1.496	1.345	-	2.877	93	-	-	-	-	-	1.204.096	876.404	-	-	75.970	65.989
1960	189	1.453	35.391	1.494	1.341	-	2.981	93	-	-	-	-	-	1.215.000	852.000	-	-	941.594	929.015

— Equipement, personnel, matériel et trafic de la Régie autonome des transports parisiens. (Ligne de Sceaux comprise.)

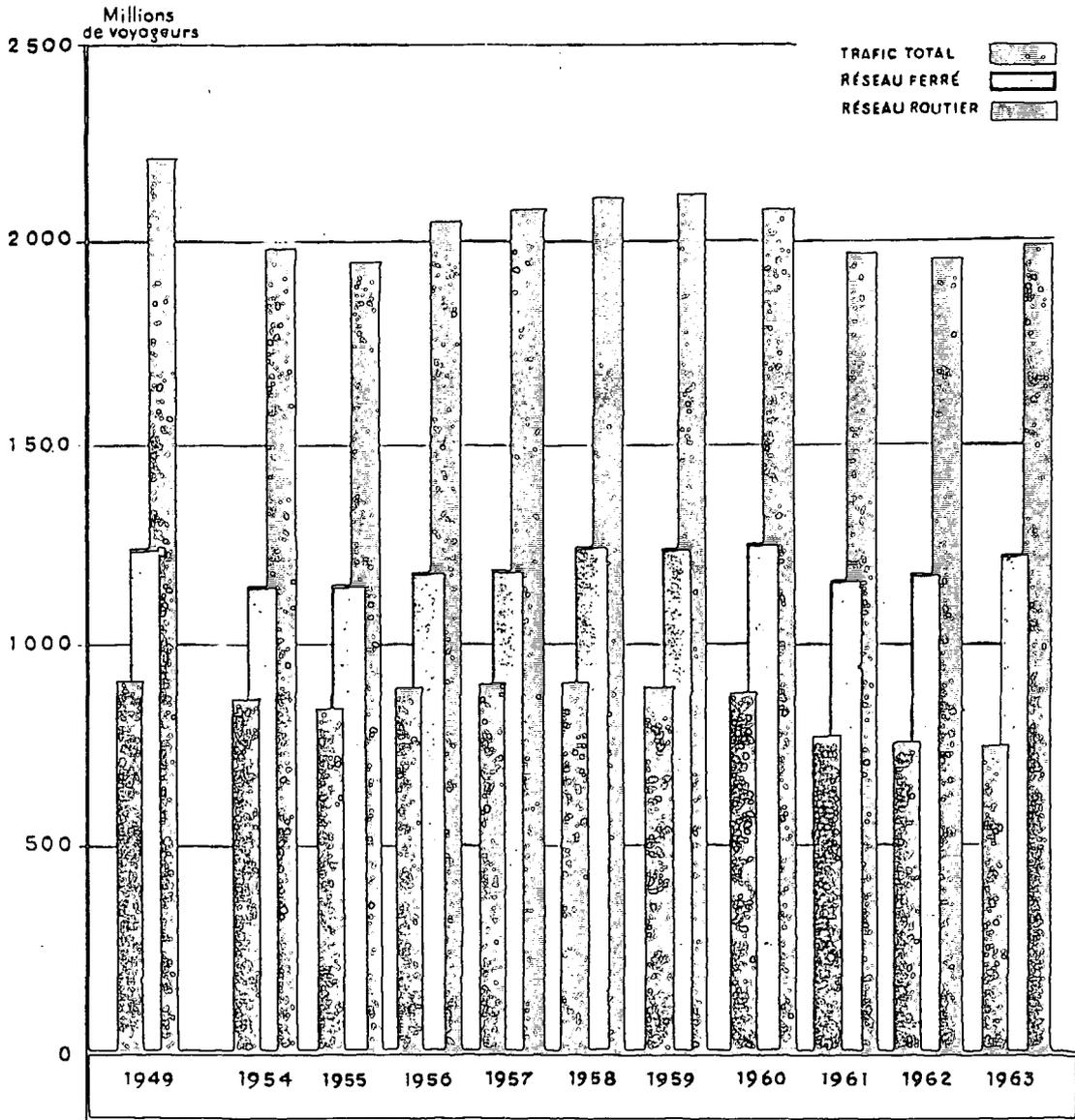
Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.).

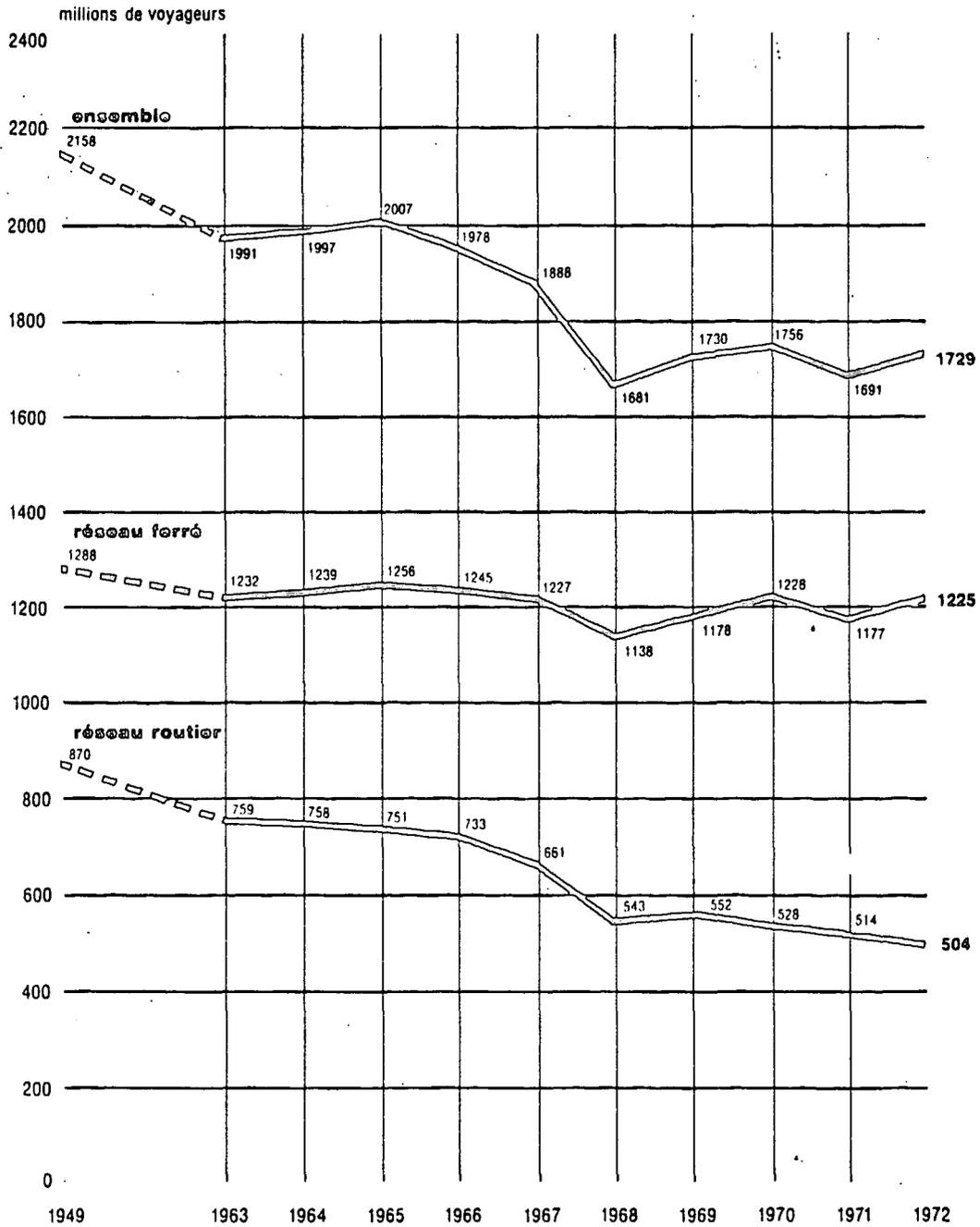
Unité	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Longueur du réseau exploité Fer	189	189	189	205	205	205
ou 31 décembre Route	1.542	1.589	1.638	1.660	1.692	1.693
Personnel en activité au 30 novembre	35.382	35.050	35.362	36.080	36.977	37.783
Pensionné au 30 novembre	26.174	26.739	27.077	27.204	27.113	26.953
Veuves et orphelins au 30 novembre	11.046	11.205	11.479	11.794	12.181	12.354
Matériel en service ou 31 décembre						
Fer	1.515	1.540	1.620	1.682	1.680	1.724
Route	1.341	1.347	1.380	1.431	1.406	1.434
Matrices ou automotrices	3.029	3.069	3.131	3.211	3.279	3.492
Remorques	93	93	79	68	53	-
Autobus						
Trolleybus						
Voyageurs (Fer)	1.159	1.176	1.230	1.238	1.254	1.243
dont ligne de Sceaux	46	46	48	51	53	54
Transportés (Route)	797	770	759	758	751	733
dont lignes de banlieue	449	445	447	451	454	452
Voyageurs-kilomètres (Fer)	6.286	6.378	6.675	6.753	6.863	6.810
Route	2.797	2.710	2.657	2.668	2.636	2.577
Véhicules-kilomètres (Fer)	170,8	171,2	171,2	177,2	181,6	185,5
dont ligne de Sceaux	5,8	6,1	6,8	7,9	9,1	9,3
Route	117,2	115,8	117,2	120,1	124,0	122,8
Recettes	917,8	1.009,5	1.130,6	1.308	1.426	1.563
Depenses	911,3	1.009,5	1.145,9	1.302	1.425	1.565

Unité	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Longueur du réseau exploité au 31 décembre :											
Fer	205	205	224	231	234	248	250	252	253	258	276
Route (lignes régulières)	1.708	1.707	1.732	1.709	1.749	1.788	1.838	2.003	(1) 2.000	(1) 2.038	(1) 2.092
Personnel :											
En activité (agents administrés)	37.722	38.863	39.494	39.573	38.809	38.114	37.452	36.688	36.860	36.939	37.134
Pensionné au 1 ^{er} novembre	26.868	26.643	26.567	26.286	26.106	25.743	25.392	25.089	24.605	24.277	24.063
Veuves et orphelins au 1 ^{er} novembre	12.625	12.852	13.127	13.451	13.800	14.006	14.161	14.390	14.577	14.725	15.014
Matériel en service au 31 décembre :											
Fer (2) :											
Matrices ou automotrices (3)	1.748	1.887	2.036	2.088	2.130	2.272	2.431	2.427	2.294	2.321	2.376
Remorques	1.463	1.468	1.451	1.437	1.370	1.324	1.350	1.479	1.604	1.633	1.614
Route : autobus	3.601	3.703	3.739	3.667	3.692	3.679	3.711	3.808	3.845	3.952	3.980
Voyages effectués :											
Fer (4)	1.167	1.078	1.116	1.165	1.115	1.157	1.163	1.171	1.187	1.181	1.214
dont R.E.R. (7) :											
Ligne A :											
— ligne de Boissy-Saint-Léger (5)	///	///	1			32	31	32	31,7	30,8	
— ligne de Saint-Germain-en-Laye (6)	///	///	///	90	91	20	40	43	45,1	45,7	(7) 131,9
Ligne B : ligne Châtelet-Saint-Rémy les Chevreuses	50	46	49			52	51	52	53,6	52,9	
Route (8) (lignes régulières)	649	527	536	513	497	484,5	481	506,8	568,0	679,3	709,8
dont :											
Lignes de banlieue (9)	410	339	351	336	319	314,0	310,9	323,0	344,9	386,3	397,6
Voyageurs-kilomètres :											
Fer	6.394	6.236	6.450	6.834	6.563	6.514	6.694	6.783	6.799
Route (10) (lignes régulières)	0	0	0	0	0	0	0	0	1.646	1.923	2.093
Véhicules-kilomètres :											
Fer	186,4	178,4	181,9	190,8	191,1	201,2	207,4	208,3	218,0	220,8	226,7
dont R.E.R. (7) :											
Ligne A :											
— ligne de Boissy-Saint-Léger (5)	///	///	0,2	7,8	7,2	7,5	7,5	7,6	3,0	8,7	
— ligne de Saint-Germain-en-Laye (6)	///	///	///	1,5	1,7	5,1	11,3	11,3	11,9	12,0	(7) 36,4
Ligne B : ligne Châtelet-Saint-Rémy les Chevreuses	10,1	10,2	10,5	10,9	10,7	11,0	11,3	11,9	13,5	14,0	
Route (11) (lignes régulières)	122,6	117,2	121,6	119,3	119,2	120,5	119,7	124,1	128,1	130,4	132,7

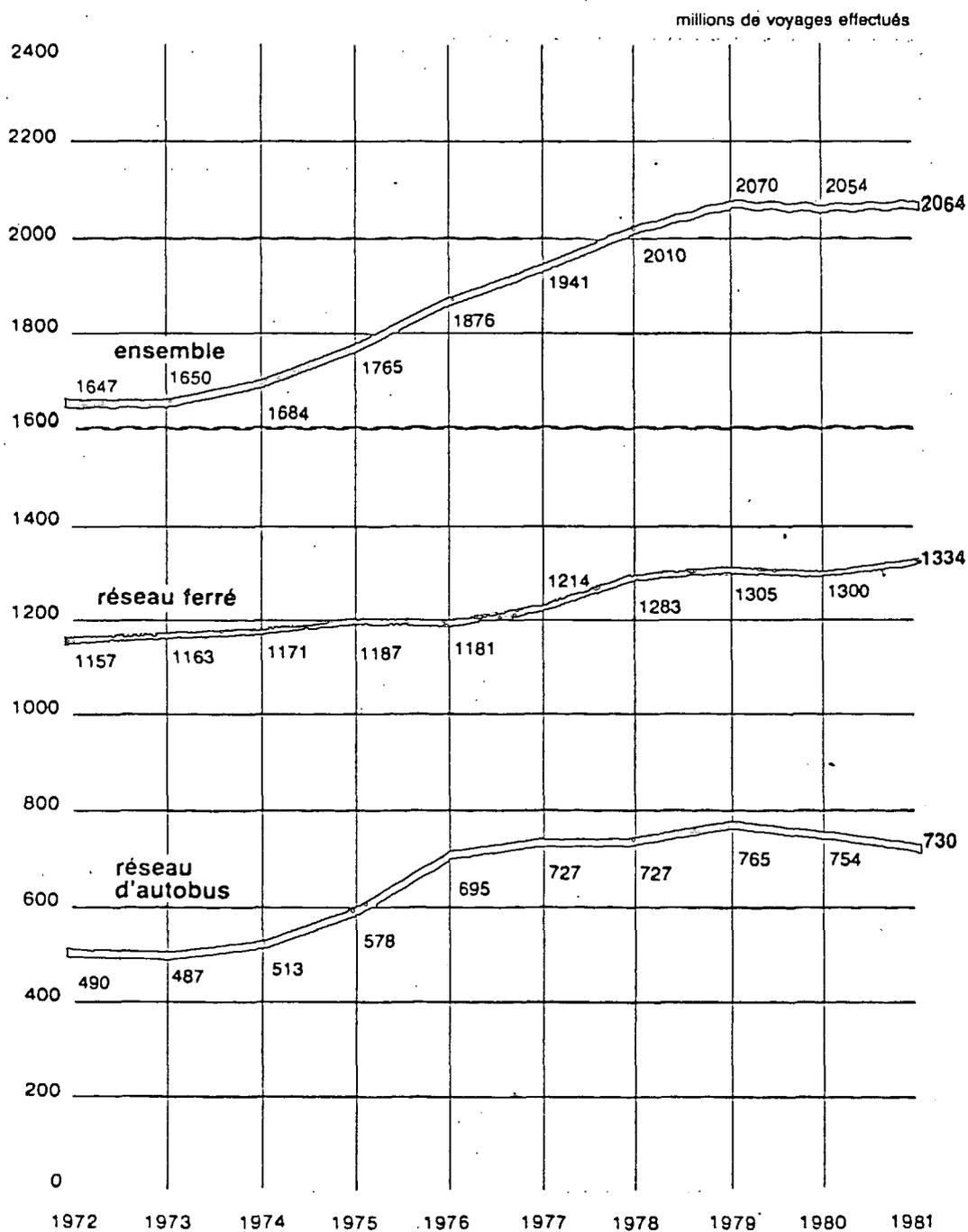
1) Y compris les lignes affrétées à tarification R.A.T.P. : 50 kilomètres. — (2) Non compris le funiculaire de Montmartre exploité par la R.A.T.P. — (3) Dont 40 éléments articulés. — (4) Y compris le funiculaire de Montmartre. — (5) A compter du 14 décembre 1969. — (6) Dates de mises en service sur cette ligne : « La Défense - Charles-de-Gaulle - Étoile » à compter du 20 février 1970 ; « La Défense - Auber » à compter du 23 novembre 1971 ; « Saint-Germain-en-Laye - Auber » à compter du 1^{er} octobre 1972. — (7) Depuis le 9 décembre 1977, le R.E.R. comprend deux lignes : la ligne A (Saint-Germain-en-Laye - Boissy-Saint-Léger) et la ligne B (Châtelet - Saint-Rémy-les-Chevreuses) ; les résultats statistiques sont désormais données en l'ensemble du R.E.R. — (8) Y compris les lignes affrétées à tarification R.A.T.P. : 3,4 millions de voyages pour 1977. — (9) Non compris les réseaux « villes nouvelles ». — (10) A partir de 1975, les voyageurs-kilomètres sont calculés à partir du parcours moyen effectué ; pour les années précédentes, le parcours moyen payé étant seul connu, il n'est pas possible de calculer les « voyageurs-kilomètres effectués ». — (11) Y compris les lignes affrétées à tarification R.A.T.P. : 1,7 million de véhicules-kilomètres pour 1977.

ÉVOLUTION DU TRAFIC





évolution générale du trafic



COMPARAISON des RESULTATS GLOBAUX
avec ceux d'ELECTIONS PRECEDENTES

ELECTIONS CONSIDEREES	INSCRITS	VOTANTS	EXPRIMES	CFDT		CGT		FO		CFTC		AUTON		IND		CCC	
COMMISSIONS de CLASSEMENTS nov1979	34 527	24 238	23 474	2353	10%	10 332	44%	5389	23%	970	4,1%	3718	15,9%	712	3%	-	-
CONSEIL de PREVOYANCE dec1979	35 868	25 876	25 369	2810	11,1%	10 913	43%	5439	21,4%	1085	4,3%	3883	15,3%	844	3,3%	395	1,6%
CONSEIL de DISCIPLINE dec1979	34 452	25 191	24 701	2741	11,1%	10 705	43,3%	5459	22,1%	1109	4,5%	3872	15,7%	815	3,3%	-	-
CAISSE de COORDINATION mars1980	34 802	24 900	24 385	2598	10,6%	10 172	41,7%	5 531	22,7%	1012	4,1%	3403	14%	872	3,6%	797	3,3%
ce 1974	35 053	25 764	25 293	2298	9,1%	12 233	48,6%	5816	23,1%	1047	4,1%	3098	12,2%	613	2,4%	188	0,7%
ce 1976	35 802	26 200	25 669	2360	9,1%	12 295	47,8%	5461	21,2%	1049	4,1%	3492	13,6%	594	2,3%	294	1,1%
ce 1978	36 182	26 269	25 647	2699	10,5%	10 663	41,6%	5864	22,9%	1010	3,9%	4063	15,8%	755	2,9%	430	1,9%
ce 1980	35 611	25 448	24 935	2769	11,1%	10 096	40,5%	5447	21,9%	996	4%	3981	16%	957	3,8%	553	2,2%

BIBLIOGRAPHIE COMPLEMENTAIRE

- G BALANDIER, Anthropo-logiques, Paris, 1974
- M BIGEY, A SCHMIDER, Les transports urbains, Paris 1971
- P BOURDIEU, La Distinction, critique sociale du jugement, Paris 1979
- P BOUVIER, Métropolis, Esprit, 3/1979
 en coll R Sainsaulieu, G Minguet: Sociologie des organisations, genèse d'un domaine de recherches et d'action, L'Année Sociologique, 1981
 Contribution à une ethno-sociologie des populations d'entreprise, communication X Congres de l'Association Internationale de Sociologie, Mexico, 1982
- PH CHOMBART DE LAUWE, La vie quotidienne des familles ouvrières, Paris, 1956
- B CORIAT, L'atelier et le chronomètre, Paris, 1979
- M CROZIER, Le phénomène bureaucratique, Paris, 1963
- C DURAND, Le travail enchainé, organisation du travail et domination sociale, Paris, 1978
- G ELGOZY, Automation et humanisme, Paris, 1968
- G FRIEDMANN, Problèmes humains du machinisme industriel, Paris, 1946
Sept études sur l'homme et la technique, Paris, 1964
- J HABERMAS, La technique et la science comme idéologie, Paris, 1973
- M LIU, Technologie, organisation du travail et comportement des salariés, Revue Française de Sociologie, XXII, 1981

- G LUKACS, Histoire et conscience de classe, Paris, 1960
- S MALLET, La nouvelle classe ouvrière, Paris, 1969
- JG MARCH, HA SIMON, Les organisations, Paris, 1979
- DC MILLER, WH FORM, Industrial sociology, N.Y. 1964
- P NAVILLE, Temps et techniques, Genève, 1972
L'automation et le travail humain, Paris, 1961
- R SAINSAULIEU, Les relations de travail à l'usine, Paris, 1973
- Six études de cas d'innovations techniques, Paris, 1977
- M TRONTI, Ouvriers et capital, Paris, 1977
- M VERRET, Le travail ouvrier, Paris, 1982

L'enjeu de la rationalisation du travail, n° spécial, Sociologie du Travail, I/1979

Sciences et technologies: des produits sociaux, n° spécial, Economie et Humanisme, II/1981

E DUGUE, G GROUX, F PIETTRE, G RETAMAL, Stratégies sociales, formation des cadres et changement dans l'entreprise: le cas de la formation des cadres de la RATP à la connaissance des syndicats; C2F/CNAM, 1982