

# L'IMMATRICULATION DES AUTOBUS DE LA R.A.T.P.

## Un peu d'histoire

Jusqu'en janvier 2003 la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), tout comme la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris encore aujourd'hui, bénéficiait d'une réglementation particulière pour l'immatriculation de ses autobus.

Le système d'immatriculation de la RATP était à la fois le plus simple et le plus ancien des systèmes en vigueur à travers le monde, étant en fait un simple numéro composé de 1, 2, 3 ou 4 chiffres.

C'est à Louis XIV que l'on doit l'apparition des transports en commun dans Paris. A cette époque la capitale comptait 500 000 habitants et les besoins de se déplacer étaient fort mal satisfaits. Le privilège d'établir, à Paris et dans ses faubourgs, un service de « véhicules qui partent à heures réglées pour aller continuellement d'un quartier à l'autre » fut accordé par un arrêt du



Schneider PB2 © RATP / ND 1911

Conseil en date du 19 janvier 1662 à trois grands personnages du Royaume : le Duc de Roannez, Gouverneur du Poitou, le Marquis de Sourches, Grand Prévôt de l'Hôtel et le Marquis de Créan, Grand Echanson de France. Mais c'est en fait Blaise Pascal qui fut l'authentique inventeur du système entre 1662 et 1677, bien sur à cheval et qui comprenait 5 lignes. Le tarif est unique à 5 sols d'où le nom de « carrosse à 5 sols ».

Devant le succès rencontré à Nantes dès 1823, l'ancien Colonel d'Empire Stanislas Baudry souhaite créer à Paris une entreprise de service de voitures de transport public qui furent dénommées Omnibus. En 1828 le Préfet de Police lui accorde une autorisation préfectorale d'exploitation jusqu'à fin 1854. Le réseau comprend 10 lignes avec plus de 100 véhicules. Dès l'année suivante devant l'enthousiasme des parisiens, des lignes concurrentes sont créées et une certaine anarchie se développe. Le Baron Haussmann, Préfet de Paris



Collection P; Pannetier

en 1853, souhaite un regroupement de toutes les entreprises de transport en commun de la capitale. En 1855, un réseau homogène de 25 lignes, identifiées par une lettre de l'alphabet est créée et gérée par la CGO (Compagnie Générale des Omnibus) utilisant plus de 500 omnibus à chevaux. Il existe aussi à cette époque des tramways à chevaux. Le 18 juin 1860, un traité entre la Ville de Paris et la CGO stipule, à l'article 11, que les voitures utilisées pour le transport de personnes doivent être estampillées (numérotées) à l'intérieur et à l'extérieur, numéro peint sur une plaque qui pourra être déplacée d'un véhicule à l'autre à l'occasion de la réforme du premier. En 1898, la CGO exploite à Paris et en banlieue 48 lignes comprenant en tout 700 voitures et environ 14 000 chevaux. Mais en cette fin de siècle l'automobile commence à se démocratiser et tout naturellement la CGO s'intéresse aux véhicules de transports.

Un prototype Gardner - Serpollet à vapeur est mis en service en 1905 mais c'est un échec et la CGO décide de faire appel aux constructeurs automobiles pour la conception d'un nouveau véhicule. C'est ainsi que le 11 juin 1906 est inaugurée la première ligne d'autobus à Paris ; l'indice de ligne est le AM « Montmartre - St Germain des Prés » et le matériel est de type P2 Brillé à moteur Schneider. Lors de la livraison des véhicules



Collection P; Pannetier

## L'ancien système

Les numéros à 1, 2, 3 ou 4 chiffres étaient attribués par un service de l'Atelier Central de la RATP, rue Championnet dans le XVIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris, qui tenait à jour un fichier manuel (non informatisé) et informait le service des immatriculations de la ville de Paris lors de la mise en service de nouveaux autobus (nouveaux numéros) ou de la réforme d'anciens (suppression de numéros).

Les autobus étaient immatriculés par séquences (série de numéros) de manière à, sauf cas extrêmement rare, ne pas avoir d'interruption de numéros au sein d'un même lot d'achat pour un modèle d'autobus. Lorsque le numéro 9999 était atteint, la RATP réutilisait d'anciens numéros devenus disponibles après réforme des tous les autobus d'une même série. Chaque série début à l'unité : 1, 501, 1401, 6001, etc ...

Dans les années 70, les réformes successives d'autobus furent l'occasion, pour le service attribuant les numéros de coquilles, de rationaliser les séquences de numéros de manière à faciliter la gestion du parc. Ainsi les numéros à 4 chiffres allaient être réservés à tout nouvel autobus opérant à Paris et en banlieue alors que les numéros à 2 et 3 chiffres à des autobus ayant une affectation ou un usage particulier : voiture-école, Montmartrobus, navettes communales gérées par la RATP, bus de collection, etc.



TN4H pf © RATP / Jean ROBERT 1970

par le constructeur, la CGO attribue à chacun un numéro de série ou de coquille qui lui servira de numéro d'immatriculation. Le terme « Autobus » est l'expression contractée de « omnibus automobile ».

En 1921 naît la STCRP, Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, qui regroupe la CGO et 5 compagnies de tramways parisiens auquel viendront s'ajouter jusqu'en 1942, 7 autres compagnies du réseau ferré. Le 1er janvier 1949, création de la RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public chargé d'exploiter les autobus et le métro.



© RATP / Bruno MARGUERITE

C'est un arrêté du 29 septembre 1936 qui stipule officiellement que le numéro de coquille, apposé à l'avant et à l'arrière des voitures, est le numéro d'immatriculation de l'autobus. Ce numéro, figure sur la carte grise de chaque autobus en lieu et place d'un numéro d'immatriculation de la série normale composé de chiffres, de lettres et de 75 tout comme l'adresse du propriétaire qui est celle du siège social de la RATP à Paris.

Toutefois, dès le milieu des années 70 lorsqu'un autobus était modifié pour s'adapter à une autre utilisation (infobus, cinéma, cyclos-bus, BAPSA, atelier et intendance FR) il était alors immatriculé dans la série normale (ex : 811 BSP 75) au même titre que les autres véhicules de la RATP.

TN4H lat © RATP  
Jean ROBERT 1970



1900



1910



1925



1960



1976



1992





Saviem © RATP / Joel THIBAUT 1975

Lors d'essais de nouveaux matériels (modèles ou recherche de nouvelles sources d'énergie : électricité et GNL par exemple en 1975), il était possible que l'autobus, mis à la disposition de la RATP par le constructeur, soit déjà immatriculé dans la série normale (chiffres, lettres et code département). Dans ce cas il conservait bien entendu son immatriculation mais pour sa gestion interne, la RATP attribuait néanmoins à cet autobus un numéro de coquille mais qui n'était pas reproduit sur la voiture.



SC10 © RATP / René ROY 1976

Le numéro de coquille était inscrit directement sur la carrosserie de l'autobus et du trolleybus :

. à l'avant au centre du pare-choc, fond noir chiffres blancs mais la plupart du temps en haut à droite sur le rebord du toit à côté de la girouette de destination (indicateur du nom du terminus) : chiffres noirs sur toit crème pour les plus anciens et reproduit à l'aide de chiffres adhésifs noirs (80 x 40 mm) sur fond de carrosserie blanc pour les autobus Standard SAVIEM SC10 et BERLIET PCMR dont les premiers ont été mis en service respectivement en octobre et novembre 1965 (n° 5101 et 4601).

SC10 ar © RATP / Joël THIBAUT 1987



. à l'arrière sur les autobus à accès par la plate-forme, ce numéro figurait sur la retombée du toit à droite, les chiffres étant découpés dans l'acier de manière à être bien lisible de nuit grâce à la lumière des plafonniers de la plate-forme. Sur toutes les autres voitures il était peint sur la partie inférieure de la caisse à droite, chiffres blancs sur fond noir avec éclairer de plaque.

En mai 1981, une mise en conformité au code de la route a été effectuée par le constructeur d'autobus RVI ce qui a modifié la place du numéro d'immatriculation à l'arrière des voitures. Celui-ci a été apposé du côté gauche et non plus droit au même titre que tout véhicule commercial ayant une plaque d'immatriculation décentrée. Cette mise en conformité a été effectuée à partir de la voiture numéro 8868.

Irisbus © RATP / Jean-François Mauboussin 2006



Afin d'uniformiser le parc, pratiquement tous les autobus en service à cette époque ont subi progressivement les modifications ci-dessus énoncées, à l'exception des quelques voitures qui devaient être réformées dans les mois qui suivirent. Lors de son transfert à gauche le numéro d'immatriculation arrière n'a pas été apposé directement sur la carrosserie comme c'était le cas sur les autobus neufs mais, pour plus de commodité vraisemblablement, reproduit à l'aide de chiffres adhésifs de couleur blanche (104 x 42mm) sur une plaque noire (250 x 140 mm) fixée par 4 rivets.

Bus école © RATP / Gilles ALIGON 2002



En décembre 1981, la RATP mis en service des SC10 restylés par RVI (à partir du numéro 9351). Cette opération a occasionné une modification quant à la situation du numéro d'immatriculation à l'avant des autobus : nouvelle position et couleur des chiffres conforme au code de la route ; ce numéro est situé au milieu du pare-chocs avant avec des chiffres adhésifs blancs sur fond noir mat.

A partir de mars 1985, les nouveaux autobus RVI R312 mis en service (dont un certain nombre circule encore aujourd'hui) arborent à l'avant et à l'arrière au milieu des pare-chocs des plaques de couleur noire avec chiffres emboutis aluminium (série 5001) comme tout autre véhicule français .



Agora © RATP / Jean-François Mauboussin 2006

Au 26 février 2007, le parc d'exploitation de la RATP était composé de 4240 autobus (124 hors ligne) dont 2931 avaient conservé leur numéro de coquille comme numéro d'immatriculation. Cependant il est possible que d'ici la fin de vie de certains autobus mis en service avant 2003, la RATP soit obligée d'en ré-immatriculer un certain nombre, réglementation européenne oblige !

Auteur : François Lassalle

## Remerciements

François Lassalle tient à exprimer ses plus vifs remerciements à l'unité Ingénierie Autobus et Equipements (IAE) du département Matériel Roulant Bus (MRB) qui lui a permis de mettre à jour ses connaissances sur le sujet et à la photothèque de la RATP sans qui cet article n'aurait pas été aussi bien illustré.

Puis les plaques rétro-réfléchissantes de couleur blanche à l'avant et jaune à l'arrière ont été adoptées pour les nouveaux autobus ou lors de la réparation de ceux en circulation.

## Et aujourd'hui

En janvier 2003, la Préfecture de Police de Paris, fait savoir par courrier à la RATP qu'elle ne souhaite plus tenir manuellement le fichier des immatriculations de ses autobus. Voulant anticiper l'application de nouvelles dispositions européennes visant à attribuer à vie un numéro minéralogique à un véhicule (prévue à cette époque au 1er janvier 2006 puis reportée au 1er janvier 2008) la Préfecture de Police impose à la RATP d'immatriculer ses nouveaux autobus et de ré-immatriculer ceux en service dans la série normale de la ville de Paris : 2 ou 3 chiffres - 3 lettres - 75.

Après discussion et négociation cette disposition s'appliquera finalement à tout nouvel autobus mis en service et à ceux faisant l'objet de modifications car dans ce cas la voiture, ou un exemplaire s'il y en a plusieurs, doit être présenté au service des Mines pour réception à titre isolé et faire l'objet d'une ré-immatriculation. Ce fut le cas, par exemple le 8 juillet 2004 (368 PYK 75) pour un lot de 447 autobus (n° de coquille série 7201) dont le diagramme intérieur des sièges a été modifié pour la mise en place de la première phase du programme « bus attitude ». Cette modification a consisté à remplacer un certain nombre de sièges par des strapontins afin d'obtenir une meilleure fluidité du mouvement des voyageurs à l'intérieur de la voiture afin de faciliter leur montée à l'avant et leur descente à l'arrière. Lors de la ré-immatriculation, le numéro de coquille jusqu'alors utilisé est indiqué sur la nouvelle carte grise en tant que numéro d'immatriculation précédent.

Le premier autobus visé par la nouvelle réglementation a été un Irisbus Agora articulé immatriculé lors de sa mise en service le 14 février 2003 sous le numéro 793 PKJ 75. Pour des raisons internes de gestion de son parc autobus, au même titre que tout autre transporteur, la RATP continue à attribuer à toute nouvelle voiture un numéro de coquille ; celui du premier Irisbus immatriculé dans la série normale est 1726. Ainsi d'une manière générale ce numéro de coquille continue à figurer sur la carrosserie du véhicule, en chiffres blancs (toujours à 4 chiffres, ex : 0012 pour une voiture école) sur un adhésif transparent apposé à l'arrière côté gauche et droit en bordure de toit et également sur les faces avant et arrière pour les autobus immatriculés dans la série normale.

Dernier changement en date pour des raisons techniques internes à la RATP : le Montmartrobus (Oréos 55E) immatriculation à 3 chiffres identique à celle des dernières rames de tramway. Ces quelques autobus ont été ainsi ré-immatriculés dans la série normale.

Si l'immatriculation des véhicules automobiles à travers le monde vous intéresse ....

Plusieurs associations à travers le monde regroupent des collectionneurs de plaques, des photographes ou tout simplement des amateurs de textes sur les immatriculations.

Chaque année des conventions permettent à ces passionnés de se réunir afin d'échanger sur le sujet.

La majorité de ces associations dispose de leur site internet et diffusent régulièrement auprès de leurs membres des publications et des livres.

## Quelques coordonnées :

. **FRANCOPLAQUE** : l'association française <http://plaque.free.fr> représentée par Thierry Baudin à qui il est possible d'écrire à l'adresse suivante : [Thbaudin@aol.com](mailto:Thbaudin@aol.com)

. **STNI** : le site des numéros d'immatriculation <http://stni.free.fr>

. **EUROPLATE** : club européen basé en Grande-Bretagne <http://www.europlate.org> dont T. Baudin est l'agent en France.

R312 © RATP / Charles ARDAILLON 1989

