ratp information

SPECIAL

n°8

Journal bimestriel — Janvier Février 1974 — 0,50 F.

LA RATP A 25 ANS

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Art. 2. — Il est institué, sous le nom de « Régie autonome des transports parisiens » (R. A. T. P.), un établissement public, à caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière et chargé, dans les conditions et limites définies ci-après, de l'exploitation des lignes de transports publics en commun de voyageurs concédées à la Compagnie du chemin de fer métropolitain, ou affermées à la Société des transports en commun de la région parisienne, antérieurement à sa fusion avec la Compagnie du chemin de fer métropolitain, ainsi que des lignes de transports en commun de voyageurs dont l'exploitation pourrait lui être confiée par application de l'article 39.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA RÉGIE AUTONOME

CHAPITRE Ier

Constitution de la régie autonome.

Art. 7. — La régie autonome est chargée, à partir du premier jour de son fonctionnement, de l'exploitation des réseaux de transports en commun de la ville de Paris et du département de la Seine, et des lignes de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne concédées ou affermées antérieurement à la Compagnie du chemin de fer métropolitain ou à la Société des transports en commun de la région parisienne.

Par application des dispositions de l'article 39, 5°, la régie autonome peut également être chargée, à partir de la mise en vigueur du « plan d'aménagement et de répartition des transports », sur decision de l'assemblée générale de l'office, et après avoir elle-même donné son avis, de l'exploitation des lignes et réseaux, soit antérieurement concedés ou affermés par des collectivités locales, soit non concédés, ni affermés, soit même à créer. Elle peut aussi être chargée d'assurer la construction et l'équipement de lignes à créer.

Le 1er janvier 1949 naissait la RATP.

Ainsi que le prouve l'extrait ci-dessus de la loi du 21 mars 1948, elle résultait de la fusion de la **Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain** et de la **STCRP**, prévue en fait par les conventions du *1er décembre 1941*.

Les difficultés rencontrées pendant l'occupation ont été telles que cette fusion n'a pu avoir d'effet pratique immédiat. A la Libération, par un arrêté du 3 janvier 1945 du Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Président et le Conseil d'Administration de la Compagnie du Métro (CMP) furent déchus de leurs fonctions et remplacés par un administrateur provisoire.

Administration provisoire

De 1945 à 1948, les réseaux du CMP sont gérés par l'administrateur provisoire assisté d'une commission consultative. Toutefois, juridiquement, les organes statutaires de l'ancienne société conservent un certain nombre de pouvoirs et l'administrateur provisoire est censé agir au nom du CMP jusqu'à ce que le Parlement ait fixé le sort des réseaux. La loi du 21 mars 1948, complétée par un décret du 20 juin 1948, met rétroactivement fin, à la date du 1er janvier 1945, à toutes les conventions et concessions dont la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris était titulaire. Elle dispose que le 1er janvier 1949 l'exploitation des transports parisiens reviendra à un établissement public à caractère commercial et industriel, doté de l'autonomie financière, dénommé Régie Autonome des Transports Parisiens. (RATP)

Organisation de la RATP

L'organe suprême de direction de la RATP est un Conseil d'Administration de 28 membres à l'origine (ce nombre a été réduit à 20 en 1959) ayant à sa tête un Président, le Directeur Général étant responsable de la gestion courante. Le Président du Conseil d'Administration et le Directeur Général sont nommés par décret pris en Conseil des Ministres.

La composition actuelle du Conseil d'Administration est quadripartite (cinq représentants des collectivités locales, cinq représentants de l'État, cinq représentants du personnel, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence) conformément à la règle des entreprises publiques.

	1949		1974	
MÉTRO URBAIN	14 lignes 166,200 km 324 stations ouvertes 2 717 voitures	1 335 motrices 1 382 remorques	16 lignes 175 km 345 stations ouvertes 3 372 voitures (dont 1 298 modernes)	2 087 motrices 1 285 remorques
MÉTRO RÉGIONAL	1 ligne (ligne de Sceaux) 20 km 73 automotrices 19 stations		3 lignes 75 km 470 voitures 52 stations	364 motrices 106 remorques
AUTOBUS	117 lignes 992 km de lignes 2 257 voitures	39 dans Paris 78 en banlieue	187 lignes 1 837 km 3 696 voitures	55 dans Paris 132 en banlieue 506 dans Paris 1 331 en banlieue
PERSONNEL	17 000 Ferré 16 000 Routier		15 700 Ferré 14 400 Routier	
VOYAGEURS TRANSPORTÉS	Métro 1 247 millions Sceaux 40 » Autobus 870 » Total 2 157 millions		Métro 1 096 millions Métro régional 134 » Autobus 501 » Total 1 731 millions	

les étapes de la création

Métro

1899 - La Compagnie Générale de traction obtient la concession de l'exploitation du Métro en cours de construction.

1899 - La Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris (CMP) se substitue à la Compagnie Générale de Traction.

1901 - 1905 - La Société du chemin de fer électrique souterrain « Nord-Sud » de Paris obtient le droit de construire et d'exploiter une ligne Montmartre-Montparnasse - Porte de Versailles

janvier **1930** - Fusion des deux réseaux de Métro sous l'égide de la Compagnie du Métro de Paris.

Autobus

1855 - Création de la « Compagnie Générale des Omnibus » (CGO).

janvier **1910** - Première concentration des entreprises de transport de surface.

janvier **1921** - La constitution de la « Société des Transports en Commun de la Région Parisienne » (STCRP) assure l'unification totale des réseaux d'autobus et de tramways.

L'heure de la coordination

novembre **1938** - Création du *Comité des Transports Parisiens* pour éliminer les causes de déficit des entreprises de transport et assurer une meilleure coordination de leurs services.

septembre **1940** - Un *Conseil des Transports Parisiens* prend la relève du Comité pour préparer la fusion des exploitations et la constitution d'un organisme unique de transport.

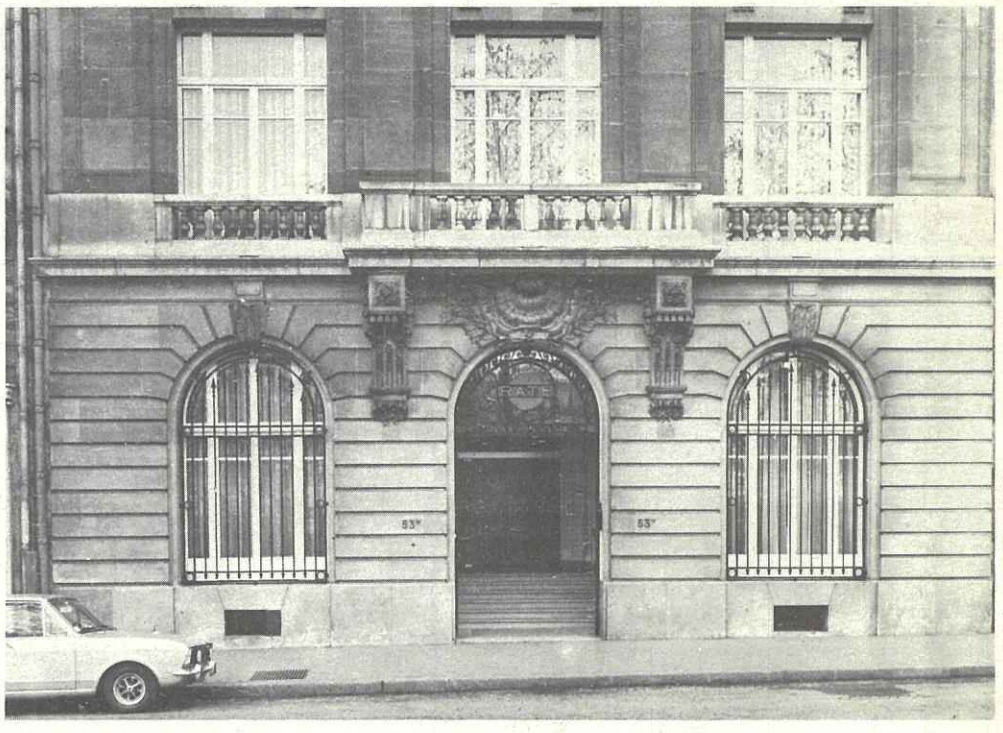
La fusion

décembre **1941** - Convention confiant l'exploitation du réseau routier (démantelé par la guerre) à la CMP à compter du 1er janvier **1942.**

janvier **1945** - Création d'une Administration provisoire.

mars **1948** - Loi organique créant la RATP à compter du 1er janvier **1949.**

53 TER, QUAI DES GRANDS AUGUSTINS



Cliché atelier photographique RATP

Siège Administratif de la RATP 53 ter, Quai des Grands Augustins

Le quai des Grands Augustins a été construit en 1313 pour permettre à Philippe le Bel de se rendre de son palais de la Cité à son hôtel de Nesle (à l'emplacement actuel de l'Institut). C'est le premier quai construit à Paris.

Des moines de l'ordre des ermites de Saint-Augustin s'installèrent le long du quai en 1393.

Au XVIIe siècle, les Augustins se divisèrent en « Petits » et en « Grands ». Ces derniers gardèrent le couvent qui s'étendait de la rue des Grands Augustins à la rue de Nevers. La chapelle était située à l'angle du quai et de la rue des Grands Augustins.

Fermé en 1789, le couvent fut morcelé en 1797 puis démoli. L'église fit place au marché de la Vallée. En 1867, le marché fut transféré dans un pavillon des Halles centrales.

A cet emplacement, la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) installa en 1869 un dépôt d'omnibus à chevaux, le dépôt de la Vallée.

Après la disparition des omnibus à chevaux, la CGO fit construire vers 1914 un immeuble qui deviendra le siège de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne

1949-1974 la ra

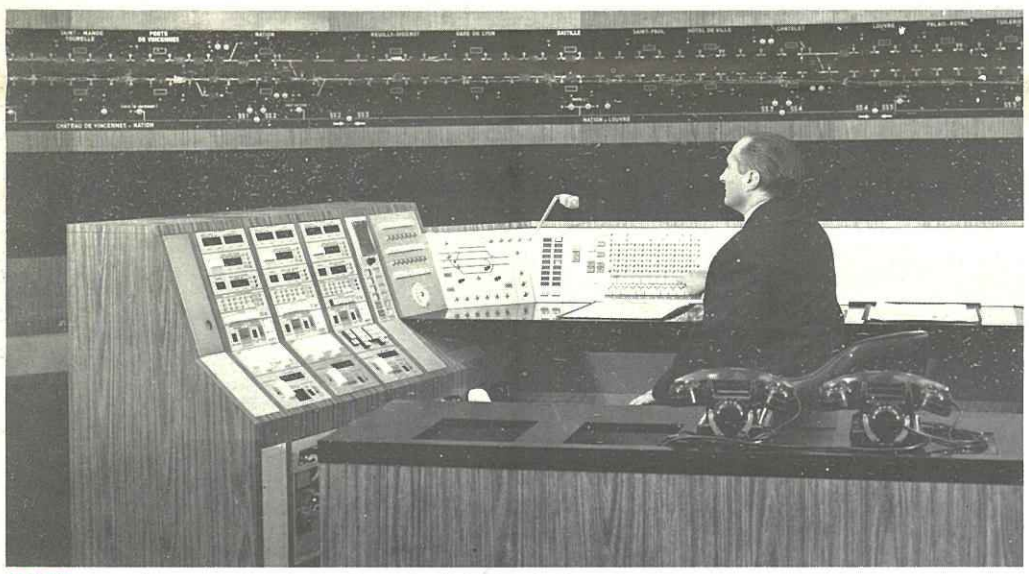
1949 : à l'aube de la RATP

1950 : premier autobus à moteur Diésel avec entrée et sortie distinctes

1952 : ouverture du tronçon « Porte de Saint-Ouen - Carrefour Pleyel » de la ligne 13 équipée de matériel roulant articulé

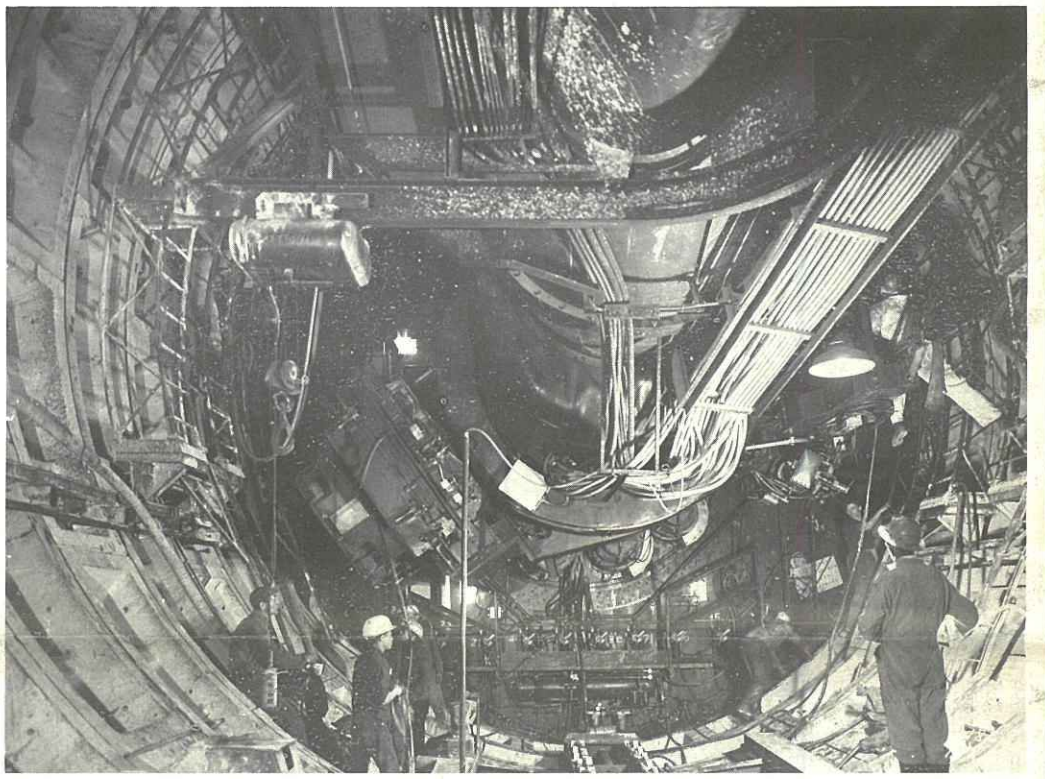
1956 : matériel pneus sur la ligne

1964 : mise en service du premier couloir de circulation réservé aux autobus



1967 : premier poste de commande centralisée (PCC) (ligne 1)

1969 : ouverture de la ligne Nation-Boissy-Saint-Léger du métro régional



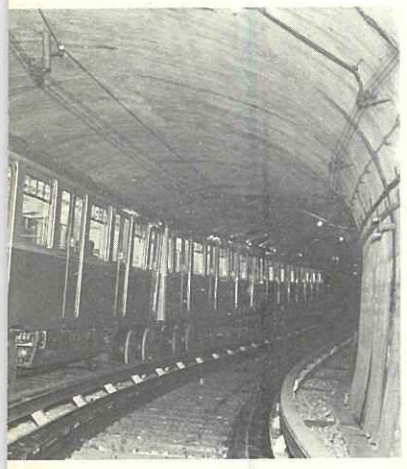
1965 : la machine à forer « Robbins » creuse le tunnel du métro régional entre Étoile et la Seine

1970 : mise en service de la section « Étoile-La Défense » du métro régional

1971 : fin d'une époque : le dernier autobus à plate-forme ouverte

1972 : le métro régional à St-Germain-en-Laye

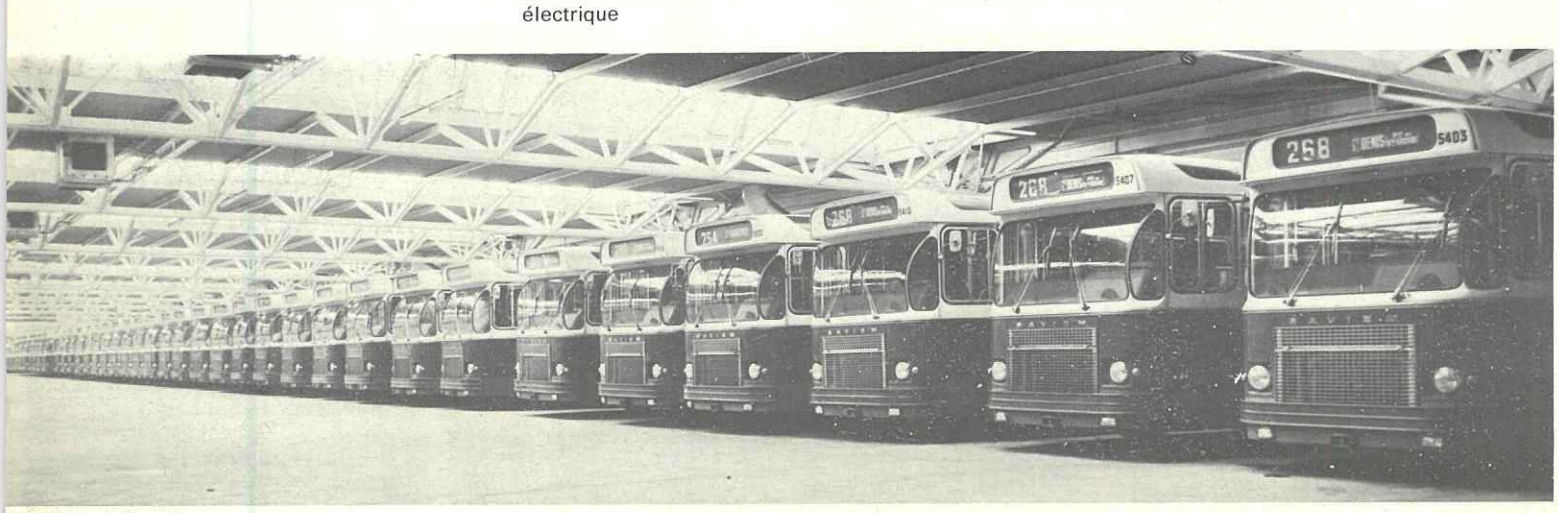
tp en 25 photos



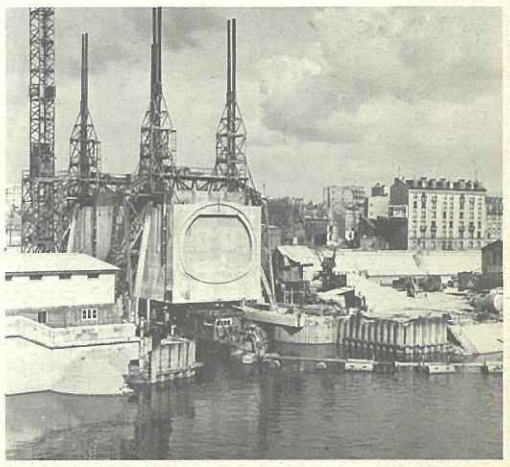
1

1962 : premier poste haute tension permettant la télécommande de l'alimentation du métro en énergie électrique

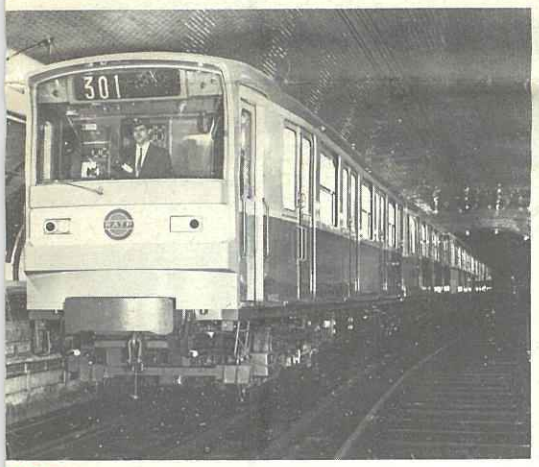
1963 : matériel pneus sur la ligne 1



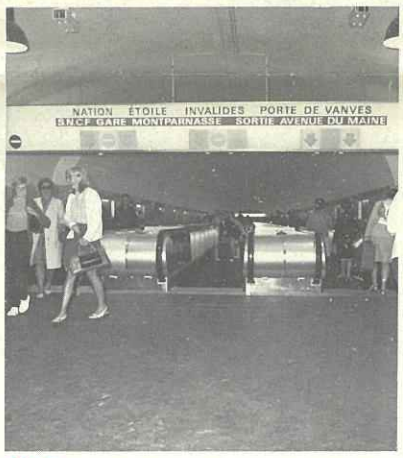
1965 : les premiers autobus standard



1966 : traversée sous fluviale du métro régional au niveau du Pont de Neuilly

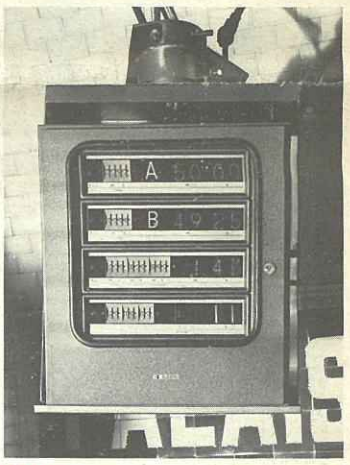


1967 : nouveau matériel fer sur la ligne 3



1968 : trottoirs roulants à la station « Montparnasse-Bienvenüe »

1968 : premiers autobus à gabarit réduit



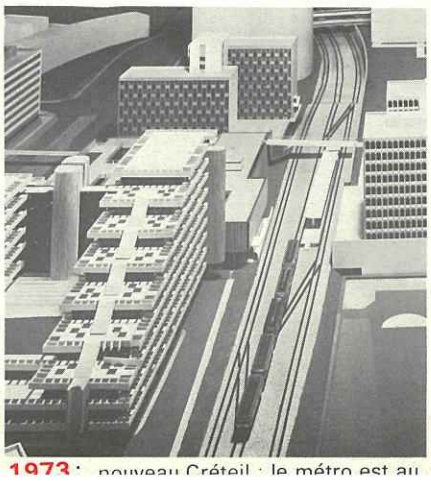
1969 : mise en service pour la première fois de la programmation automatique des départs sur la ligne 7

1971 : prolongement de la ligne 3 jusqu'à Galliéni

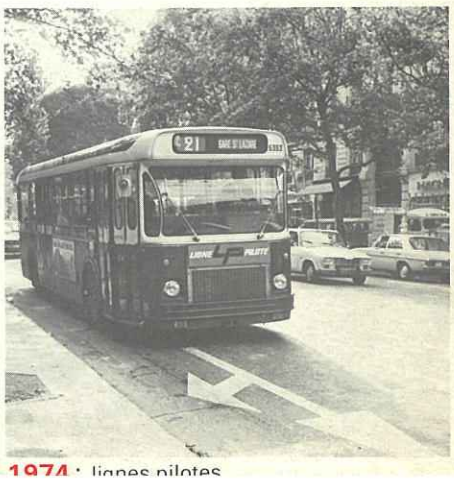
1971 : ouverture de la station « Auber »

1971 : mise en service du nouveau centre informatique RATP

1973 : Châtelet : futur point de jonction des lignes du métro régional



1973 : nouveau Créteil : le métro est au



1974 : lignes pilotes

C'ETAIT IL Y A 25 ANS : ILS EN PARLENT...

Mme B. LAMY
Standardiste
Services Techniques

J'ai été admise en 1947 à la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris, engagée pour l'IGA, Imprimerie des Grands Augustins. Le travail consistait à imprimer des tickets, plier des carnets, les empaqueter. Le travail était dur et fastidieux. Je me souviens d'un fait : l'imprimerie a été passée au peigne fin pour retrouver un carnet perdu. Nous passions également des heures à reconstituer les tickets détériorés par la machine à plier.

Mutée en 1950 à TF au standard téléphonique, le travail était très différent, beaucoup plus agréable. La création de la RATP n'avait rien changé pour les usagers. Pendant des années, c'était toujours : « Allo! la TCRP » ; à cette époque les gens étaient plus détendus, courtois et vieille France.

M. G. CHÉREL
Huissier
Service Intérieur

A la création de la RATP j'étais receveur sur la ligne 67 et au terminus de la Place Rungis. Notre curiosité était de savoir s'il y aurait des nouvelles têtes à la direction des autobus et du métro. Au départ nous ne nous sommes pas rendu compte d'un changement sinon que l'entretien du matériel devenait plus sérieux. Un fait marquant, il ne fallait plus rendre compte d'une panne ou d'un incident sur ligne à son dépôt mais appeler Danton 9955. En 1950, la sortie du film « Le 84 part en Vacances » a été, je crois, une bonne publicité pour la RATP naissante. Quand l'uniforme est devenu commun aux deux réseaux, nous avons mieux perçu le changement. Aujourd'hui, la Direction et les syndicats ont fait de la RATP une grande entreprise respectée.

M. J. FLORIET
Inspecteur
Aménagement des accès et stations

Je suis entré fin 1947 au Service des Aménagements. Nous faisions des travaux de rescindement de chaussées, on déplaçait les accès qui étaient plus petits que maintenant : 2 m 50 à 3 m 50, on diminuait le trottoir pour élargir la chaussée.
En 1949, nous avions « le 6e » ; lorsque nous faisions 6 ans de travail cela comptait pour 5 au point de vue retraite. Ces dispositions s'appliquaient aux « sédentaires » c'est-à-dire à ceux qui étaient dans les bureaux ; elles ont été supprimées en 1968.

M. P. GUÉZENEC
Chef d'établissement
Centre de dépannage de Bastille

En 1949, j'étais contremaître au dépôt d'autobus des Lilas où je m'occupais de l'entretien du matériel roulant. En sortant de l'École d'Apprentissage, j'avais commencé à travailler à la STCRP, en 1937, au dépôt de Bastille où nous avions encore des autobus à 6 roues en service sur le « Madeleine-Bastille ». En 1970, je suis revenu à Bastille en tant que chef d'établissement où j'ai trouvé un dépôt bien changé. A la place des autobus, se trouvent les camions de dépannage, ainsi que les voitures de régulation et de service. Le fait de me trouver aujourd'hui dans le dépôt où j'ai commencé à travailler à 17 ans, me rappelle mes jeunes années de travail avec un peu de mélancolie.

Mme A. BACHELEY
Receveuse Réseau Ferré

J'étais très fière d'entrer au Métro en mai 1945. A cette époque, j'étais surveillante de contrôle de réserve.
Lors de la fusion il y a eu une certaine réticence, car il y avait 2 clans. Elle s'est faite petit à petit dans notre service : il a fallu 6 mois pour se faire à la notion de RATP. Elle n'était pas très bien acceptée au début. De mon côté je m'y suis bien faite. La fusion nous a apporté une carte de service nous donnant droit à tout le réseau autobus.
D'autre part pour les locaux, les vestiaires sont devenus plus propres et on a eu des placards. Sur les quais on a installé pour les surveillants de contrôle des guérites. A cette époque le climat de travail était meilleur qu'à l'heure actuelle car on était plus calme. Nous avions aussi peu de réclamations et les fraudes étaient minimes.

M. M. LE BAS
Ingénieur en Chef adj.
Réseau Routier

J'ai été convoqué comme attaché le 3 janvier 1949, à 8 heures du matin. Je suis donc tenté de me considérer comme l'un des premiers embauchés de la Régie, car le 1er était férié, le 2 un dimanche.
Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y avait déjà un grand nombre d'agents en place, ceux qui faisaient partie de l'Administration Provisoire du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. Au cours des trois premiers mois, j'ai effectué un stage au réseau ferré. Le stage devait se prolonger pendant un an dans les autres Services de la Régie, mais en avril 1949, je me suis retrouvé au dépôt des Lilas car il y avait besoin de chefs d'entretien. On y assurait l'entretien des autobus à plate-forme qui ont disparu en 1971.
A l'époque, ce dépôt avait un aspect triste. Par la suite il a été modernisé comme tous les autres dépôts, et de plus la banlieue où il se trouvait a beaucoup changé.

M. A. MALICE
Machiniste sur la ligne 89

Je suis rentré à la CMP en août 48. Au début 49, nous avons reçu une casquette RATP pour remplacer l'ancienne casquette CMP. A ce moment-là, j'étais receveur au dépôt de Lebrun sur la ligne 27 « Porte de Vitry - Gare St-Lazare » et je passais alors quai des Grands Augustins, devant le Siège de la RATP. Le matériel était du TN4 H à plate-forme ouverte ou fermée. La recette se faisait avec un appareil oblitérateur manuel accroché à un ceinturon. Depuis, je suis passé machiniste en 1951.

M. R. BAUCHER
Chef de Section Principal
Réseau Routier

De 1947 à 1953, j'étais receveur au réseau routier. J'ai débuté sur le TN6, et suis passé sur le TN4H, qui était mieux équipé. La fusion n'a pas créé de grands changements dans les services ; le personnel l'a bien acceptée, mais pour les voyageurs c'était toujours la STCRP et le Métro.
Le seul petit changement pour nous fut l'uniforme qui est devenu gris, au lieu de bleu foncé. L'esprit de camaraderie était bien développé, l'ambiance était bonne et la journée passait très vite. Les locaux n'avaient rien de commun avec maintenant. Dans les voitures la recette était itinérante et il fallait parcourir le couloir à chaque arrêt pour accompagner le mouvement des voyageurs sans oublier de tirer le cordon pour donner le signal de départ au machiniste.

M. G. LENFANT
Inspecteur
Service des Bâtiments

Lors de la fusion rien n'a vraiment changé à la Compagnie du Métropolitain. L'ambiance de travail était très intime malgré la discipline quasi-militaire de l'époque, en particulier, la tenue vestimentaire qui devait être impeccable. Au métro nous étions environ 15 000 agents et à la TCRP 20 000. En ce qui concerne les locaux, nous étions bien équipés. J'ai été détaché aux travaux neufs en 1946, 10 ans après mon entrée au métro. J'ai travaillé aux études du prolongement de la ligne 9 et des terminus Pleyel et Pont de Sèvres. De gros efforts ont été faits pour la reconstruction d'après guerre : atelier de Championnet, Massy-Palaiseau, ligne de Sceaux. Nous avons également construit de nombreux postes de commande pour les sous-stations.

M. B. BUREAU
Chef du dépôt de la Maltournée

En 1949, j'étais ajusteur au dépôt de la Maltournée, après avoir effectué mon apprentissage à l'École d'Apprentissage de la STCRP. Des cinq années passées à la Maltournée j'en conserve un très bon souvenir. Je participais à l'entretien des autobus TN6. L'évolution de ma carrière a fait que je suis revenu en 1969 dans ce même dépôt en tant que responsable d'établissement. Ce retour m'a permis de rénover mes souvenirs et de retrouver un certain nombre de camarades de travail de l'époque avec lesquels j'ai renoué une amitié ou une camaraderie qui m'a aidé dans ma nouvelle tâche.

M. R. ROLLAND
Conducteur Réseau Ferré

Après être resté receveur puis machiniste pendant 12 ans, je suis maintenant conducteur sur la ligne 8. Je suis entré en Juillet 1948, au réseau routier. Après mon stage au Centre d'Instruction au Dépôt des Lilas, j'ai été affecté sur la ligne 84.

La fusion n'a pas entraîné beaucoup de changements, mais elle a donné quelques facilités comme la carte de service pour l'ensemble des réseaux. L'ambiance à l'époque était sympathique : il y avait plus de sévérité pour les vêtements mais les rapports étaient plus proches entre le commandement et le personnel d'exécution. Les locaux étaient assez sommaires ; il y avait des douches, mais cela n'a rien de comparable avec maintenant. Malgré la fusion, chaque réseau gardait son autonomie. Les conditions de travail n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui : nous devions travailler 7 jours pour avoir 1 jour de repos.

M. R. MASLIN,
conducteur-dépanneur
Centre de Bastille

En 1949, j'étais au dépôt de Bagnolet comme conducteur de camion. On faisait pas mal de transport, le courrier pour les dépôts, l'approvisionnement des magasins du routier et du ferré ; on transportait du charbon pour le chauffage des dépôts, de la ferraille pour l'Atelier Central, du carburant pour les dépôts. Pour cela on utilisait toutes sortes de véhicules, des vieux autobus transformés en camions, des citernes sur des châssis de TN6 ou de Schneider H. Après avoir conduit pendant 15 ans la camionnette de l'ARO - l'Atelier de réparation d'outillage du dépôt d'Ivry - je suis devenu conducteur aide-dépanneur sur les dépanneuses du réseau routier.

Mme G. MARTRET
Sténodactylo
Direction Générale

Je suis entrée en 1945 au Secrétariat de la Direction Générale. A l'époque c'était la Compagnie du Métropolitain. Ensuite il y a eu l'Administration provisoire qui a duré 4 ans jusqu'en 1949. La création de la Régie, s'est ressentie graduellement, mais au début il y avait un net clan entre le métro et la TCRP : on a bien mis 8 ans avant de s'adapter à la notion de RATP. Pour le secrétariat il n'y a pas eu de grands changements si ce n'est qu'il est devenu beaucoup plus important, car nous sommes devenus secrétariat du métro et des bus.
L'ambiance de travail était beaucoup plus agréable, car les contacts étaient plus directs et tout le monde se connaissait.

M. L. DUMANS
Chef d'équipe du contrôle volant
Réseau Routier

Je suis entré au moment de la création de la RATP, en décembre 1948, je n'ai donc pas connu la mentalité auparavant, mais il n'y a pas eu de problèmes pour ceux qui étaient de l'ancienne compagnie et qui se sont retrouvés RATP. A l'époque au point de vue locaux, « ça laissait à désirer », dans les vestiaires on avait juste des porte-manteaux et il n'y avait aucune sécurité. Au métro, les conditions de travail dans les postes de contrôle étaient difficiles car on était dans les courants d'air.
Il y a eu des progrès : on a mis des paravents puis des guérites, et enfin des guillotines. Entre le commandement et l'exécution il y a 100 % de différence. Par exemple, il y avait des barrières dans les relations entre la maîtrise et les chefs de lignes pour chaque catégorie. Maintenant il y a plus de considération réciproque entre le commandement et l'exécution.

M. M. GOUNOU
Inspecteur
Aménagement des accès et stations

J'ai débuté au « Métropolitain de Paris » en janvier 1947, dans la division aménagement des stations dont les bureaux se trouvaient au 2 boulevard Diderot. J'ai étudié les aménagements des futures stations Mairie de St Ouen et Pleyel. Nous avons toujours travaillé dans de bonnes conditions matérielles et trouvé une grande compréhension auprès de nos supérieurs, cela continue aujourd'hui.
En 1949, la fusion Métro-Autobus n'a rien changé pour nous. Ce n'est qu'un peu plus tard que nous avons collaboré avec le service des bâtiments (TNB). Environ 2 ans plus tard, nous avons été rattachés au service du gros-œuvre pour former la division aménagements. Cela a duré jusqu'en 1965, date à laquelle a été créé l'actuel service des aménagements où je suis toujours.

ratp informations

RATP, Service des Relations Extérieures
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cédex 06.
Tél. 346-41-07 ou 346-41-36
Directeur-Fondateur : Michel Linon — Rédacteur en chef : Laurence Moachon
Mise en page : Daniel Lequette, graphiste
Imprimerie Mantaise, 21, rue des Naffetières, 78200-Mantes-la-Ville