

60 ans de livrée sur les autobus parisiens

<http://transportparis.canalblog.com/pages/60-ans-de-livree-sur-les-autobus-parisiens/29551036.html>

Au commencement était le vert et crème

Sans remonter jusqu'aux premiers autobus en 1906, l'image traditionnelle de l'autobus parisien au travers des âges est associée au vert et crème, couleurs historiques de la Compagnie Générale des Omnibus. Ces teintes furent appliquées sur l'ensemble des autobus et tramways parisiens de la CGO, puis de la STCRP et de la RATP jusqu'au début des années 1960. Les seules véritables modifications apportées furent la suppression du bas de caisse rouge sombre et des filets à la grecque, pour cause de simplification et d'économies, et l'abandon du jaune sur les jantes des roues de ces véhicules.



Château de Vincennes - 1964 - Livrée classique vert et crème sur cet APH 2.47, matériel reçu dans l'immédiat après-guerre pour restaurer en priorité le service sur les lignes de banlieue, ici le 206 Château de Vincennes - Le Plessis Trévisé. © J.H. Manara



Place Pigalle - 1970- Les TN4F ont circulé dans Paris jusqu'en 1970 avec leur livrée traditionnelle vert et crème. Il ne manque que la banane publicitaire sous le pare-brise pour que l'image d'Epinal de l'autobus à plateforme soit complète. © J.H. Manara

La RATP s'essaie au rouge vif

L'arrivée des premiers autobus standard Saviem SC10 et Berliet PCMR fut l'occasion d'expérimenter un changement radical de livrée avec l'application d'un rouge vif en partie inférieure ainsi qu'en toiture. La zone de baies était blanche et la continuité entre les vitres assurée par une bande anthracite. Le bas de caisse adoptait une bande de propreté gris clair. Rompant radicalement avec plus de 50 ans de vert et crème, l'expérience devait tourner court et le rouge fut remplacé par une évolution du vert historique, dans une teinte plus sombre dite : "vert sapin". L'ensemble était désigné sous l'appellation « toit vert ».



Gare de l'Est - 1969 - Les premiers autobus standards, ici un Berliet PCMR, ont été réceptionnés avec une livrée rouge pour le moins détonante. Ils rentrèrent dans le rang quelques mois plus tard. © J.H. Manara



Place de la Concorde - 1969 - Livrée classique des autobus parisiens durant près de 20 ans, le SC10U "toit vert" incarne l'image des nouveaux autobus parisiens. © J.H. Manara

En outre, la RATP avait également adopté une livrée spécifique aux petits Verney RU à base de bleu ciel et de blanc, expérimentant le concept de véhicules à gabarit réduit circulant dans les zones bleues de la capitale, pour s'affranchir – ou moins essayer – des embarras parisiens.

Variations autour de l'autobus standard

Après cette expérience, la livrée définie pour les SC10 et PCMR fut appliquée lors des révisions générales du parc ancien, notamment sur les OP5-3 et OP5-S2B3, sur les APVU, mais aussi sur quelques TN4H dont les derniers levages furent postérieurs à la mise en service des Standard.

Sobre mais plutôt austère, la livrée évolua au gré des livraisons. Si la première tranche de PR100 avec pare-brise cylco-cylindrique conservait une découpe classique, la bande anthracite entourant les baies ne fut pas reconduite. A compter de 1975, la livrée des SC10 évoluait avec une découpe plus complexe dite « emballage cadeau », associée à un nouvel aménagement intérieur (SC10UM). Donnant plus de place au blanc, elle devait toutefois connaître quelques variantes, notamment sur la place accordée au vert en toiture. Toutefois, d'application complexe, elle ne fut pas reconduite.



Boulevard Diderot - 1976 - Les SC10UM livrés à partir de 1976 reçurent une nouvelle livrée à bandes multiples baptisée "emballage cadeau". Ces voitures privilégiant la capacité assise furent engagés de façon éphémère sur la ligne 91 où le fort trafic nécessitait de vastes plateformes. Les Saviem E110 livrés pour la desserte d'Orly recevaient une livrée similaire. © J.H. Manara

Une nouvelle découpe fut appliquée sur les SC10 mais aussi sur les PR100MI, baptisée « toit blanc » : allégeant l'autobus avec un renforcement du blanc, notamment en toiture, elle comprenait également deux filets blancs en partie basse et une découpe frontale cherchant à respecter les lignes de caisse. Plutôt en pointe sur la face du PR100MI, elle s'incurvait sous le pare-brise du SC10.



Champlan - 24 avril 1988 - Les PR100 ont connu diverses variations de leur livrée dont celle-ci à forte dominante blanche appliquée sur les PR100MI reçus à partir de 1978. © Th. Assa



Saint Denis - Théâtre Gérard Philippe - 1993 - Peut-être l'une des livrées les plus emblématiques des autobus parisiens, le SC10U à toit blanc est resté dans les rues de Paris jusqu'à la fin des années 1990. (cliché B. Basset)

Le restylage des SC10, sous l'appellation SC10R, apparut en 1981, fut accompagnée d'une reprise intégrale de l'habillage : le blanc devenait nettement dominant et modernisait l'apparence du véhicule. Outre le masque en polyester noir sous le pare-brise, la livrée adoptait des bandes en deux tons de vert plus clair, en deux versions : larges en partie basse, rappelées par des filets dans l'arrondi du pavillon. En dépit de quelques expérimentations de variantes vers 1984, cette livrée fut adoptée non seulement par les SC10R, mais également par l'ensemble des autobus livrés durant la décennie 1990, notamment les PR100 et PR180 dans leurs différentes versions.



Roissy - 4 novembre 1986 - Livrée "restylée" pour ce PR100 affecté au service autoroutier. A noter le sigle Berliet à l'avant, la production de ces véhicules étant intervenue au moment de la constitution de Renault Véhicules Industriels. © Th. Assa



Pont d'Austerlitz - 30 avril 1984 - Les PR180 sont arrivés en 1983, un an après le retrait des derniers PGR à gabarit réduit : tout un symbole ! Ils ont reçus la découpe à deux tons de vert et à forte dominante blanche, rajeunissant la livrée des autobus parisiens. © Th. Assa

Cependant, les livrées précédentes devaient subsister : les « toits verts » ne disparaissaient qu'en 1989 et les « emballages cadeau » au milieu des années 1990. Inversement, certains SC10U adoptèrent la livrée des restylés, avec un effet assez peu plaisant.



Porte de Montempoivre - décembre 2001 - Bientôt la fin des SC10R à plateforme arrière, qui seront retirés 3 mois après le cliché. La plupart de ces voitures avait échappé à la livrée vert jade, conservant la découpe de 1981. © transportparis

R312 : quand l'autobus parisien perd son identité

L'arrivée des premiers R312 en 1988 est l'occasion pour la RATP de faire évoluer son habillage. Il n'est pas encore réellement question de charte identitaire ou d'image de marque. Les premiers véhicules de cette nouvelle génération d'autobus apparaissaient avec une livrée associant le gris anthracite et le blanc. De larges bandes grises étaient disposées entre les optiques, sous les baies latérales et aplat sur toute la face arrière, donnant une image très sombre à l'autobus. Le reste de la caisse était blanc à l'exception d'une mince bande d'un vert très clair au-dessus des vitres.



Boulevard Saint Michel - 20 juillet 1991 - Les premiers R312 étaient affublés de cette livrée où le noir recouvrait la totalité du capot moteur. Elle fut heureusement abandonnée. A noter le symbole du self-service sous la baie arrière : dotées de 3 portes, les premières séries de R312 avaient expérimenté, malheureusement sans lendemain, l'abandon de la montée par l'avant. © Th. Assa

Autre évolution majeure : les bandeaux latéraux d'itinéraire, qui permettaient de repérer les lignes par l'association d'une couleur de fond et d'une couleur de lettrage, viraient eux aussi au gris sombre. Le lettrage adoptait le vert clair rappelé en toiture et était installé de biais, rendant la lecture peu commode d'autant plus que la taille des caractères était réduite.

Et le vert jade fut

L'expérience tourna court, d'autant plus qu'en 1992, la RATP adoptait une charte identitaire unifiant l'ensemble des visuels de l'entreprise, y compris la livrée des autobus.

C'est ainsi qu'apparu l'assemblage du blanc et du vert jade, appliqué sur tous les autobus reçus neufs, mais assez rapidement sur les R312 déjà livrés, ainsi que sur des SC10R, des PR100.2 et des PR180.2 au gré des révisions.

L'expérience des bandeaux gris tourna court et la RATP revenait au système de couleurs mais en abandonnant le principe de combinaison lettres/fons. Seule le fonds assurait l'identité de la ligne.



Colombes - Rue Gabriel Péri - 24 mai 2007 - Après l'expérience de 1988, les R312 sont rentrés dans le rang. La couleur de l'exploitant apparaît au-dessus et au-dessous des baies. Notez les 3 portes de cet autobus : une disposition malheureusement abandonnée en 1993 malgré la saturation de nombre de lignes. © transportparis.

La découpe évolua selon les carrosseries. Ainsi, sur les premiers Agora et GX317 livrés en 1995-1996, le vert jade entourait complètement les baies vitrées, et la bande grise était de faible hauteur en bas de caisse. Afin de simplifier les reprises lors des inévitables travaux de carrosserie, la livrée évolua avec une bande grise couvrant tout le bas de caisse en polyester, et le vert fut limité à l'arrête des fenêtres. Toutefois, les NL223 et Citaro sont arrivés avec une bande vert jade sous les baies, en raison de l'absence de bande de propreté gris anthracite en partie inférieure. Cependant, la forte présence de blanc rend la livrée salissante, notamment pour les Citaro engagés sur les services autoroutiers.



Pont de Champigny - 23 avril 2010 - Sur les premiers Agora reçus en 1996, la bande grise était extrêmement réduite et le vert jade enveloppait les baies vitrées. La première fut ensuite remontée pour envelopper les phares, et la bande verte sous les baies disparut. © transportparis

Quand les grandes vitres réduisent la livrée

L'évolution des autobus depuis ces vingt dernières années accorde une place importante à la luminosité intérieure avec l'agrandissement des baies vitrées. En corollaire, pour des raisons esthétiques, les constructeurs agrandissent artificiellement l'espace vitré par une bande supérieure noire et elle-même vitrée. On la rencontre sur les Citélis, les Citaro, mais aussi sur les Lion's City. Elle apparaît également sur les nouveaux Urbanway. En conséquence, l'espace dévolu à la couleur se retrouve réduit à sa plus simple expression si bien qu'avec l'arrivée de ces matériels, le vert symbolique de la RATP se retrouve limité à un premier filet supérieur en arête de pavillon, un second entourant le pare-brise, et une bande plus enveloppante en partie arrière sur le capot moteur. L'allure de l'autobus parisien est largement dominée par le noir et le blanc.



Sèvres - Avenue des Bruyères - 20 avril 2013 - L'espace grandissant de la zone de baies entraîne une réduction de la surface carrossée des autobus. Le vert jade se retrouve relégué au détournement du pare-brise et un filet sur le pavillon, en particulier sur les Citaro urbains. © transportparis

Le STIF imprime sa marque

L'offre routière en Ile de France étant assurée par de nombreux opérateurs, notamment en grande banlieue, le STIF a souhaité unifier l'apparence des autobus afin de donner une image plus homogène du réseau de transport en Ile de France. Compte tenu des couleurs déjà utilisées par les opérateurs, le STIF a adopté un gris métallisé, baptisé « vif argent ». Si les réseaux de grande couronne ont assez rapidement adopté cette teinte, la RATP souhaitait conserver sa marque sur le matériel qu'elle exploite. Le compromis fut trouvé avec une bande s'installant dans la partie blanche sous les baies. Le STIF a souhaité également encadrer la présence de la couleur de l'opérateur, limité au maximum au tiers de la carrosserie du véhicule. Aussi, l'allure de l'autobus parisien désormais est faite de diverses nuances de gris, dont celui du STIF, de noir et d'un mince filet vert.



Choisy le Roi - Avenue Jean Jaurès - 13 décembre 2013 - Le STIF imprime désormais sa marque sur les nouveaux autobus de la RATP, sur lesquels il devient bien difficile de repérer la couleur de l'opérateur. © transportparis

On notera toutefois des tentatives d'amélioration de cet ensemble plutôt austère avec les GX427 hybrides sur lesquels l'ensemble procure un résultat plus équilibré et moins sombre.



Place de la Bastille - 1er mars 2014 - Un des premiers GX427 Hybride en service affecté à la ligne 91. L'équilibre entre les deux tons de gris apparaît plus harmonieux © transportparis

Ainsi, la livrée des autobus parisiens, qui à l'origine incarnait l'image d'une compagnie et d'un service, est devenue au fil du temps un outil de communication de l'exploitant comme de son autorité organisatrice. Le cas parisien est cependant assez atypique puisque dans d'autres capitales, les couleurs unies symbolisent fortement les réseaux : le célèbre rouge londonien, le jaune berlinois, le bleu madrilène...

Posté par ortferroviaire