

De la « plaque nominative » à la « plaque minéralogique »

Par **Jean Orselli**, ingénieur général des Ponts et Chaussées



Plaque de charrette, avant 1850, au nom de Veuve Tanguy, à Nivernic-le-Cloître, Pleven-Christ.
Photo Lucien Rohou.

La Loi contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes, du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797), prescrivait, pour contrôler la perception des taxes sur « les voitures de toute espèce »¹ :

« Art. 9 : Tout propriétaire de voiture de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères apparents, son nom et son domicile ; cette plaque sera clouée en avant de la roue gauche de la voiture, et ce, sous peine de 25 francs d'amende ; l'amende sera double si la plaque portait, soit un nom, soit un domicile faux ou supposé. »

Le décret concernant le poids des voitures et

la police du roulage, du 23 juin 1806, reprend cette obligation dans son article 34, sous les mêmes termes exactement. Ces deux textes avaient évidemment pour finalité la préservation des chaussées et la perception de péages destinés à les entretenir et non la sécurité.

Le terme « roulage » désignait stricto sensu le transport de marchandises, et les « voitures de voyageurs » qui étaient aussi soumises aux péages, n'étaient pas obligées de porter la « plaque ». Ces textes ne font pas encore de distinction entre les « voitures de voyageurs publiques » – nous dirions « voitures de transport en commun » – et les « voitures particulières » qui n'y sont pas nommées comme telles.

¹ Des textes antérieurs prévoyaient déjà le numérotage de certains véhicules, comme nous le verrons.

Cela traduit simplement le fait que les voitures particulières sont extrêmement peu nombreuses en ce début du XIX^e siècle et appartiennent toujours à des puissants². Leur trafic doit être de quelques pour cent du trafic total des grandes routes.

Une nouvelle loi sur *la police du roulage et des messageries publiques*, est édictée le 30 mai 1851. Elle va régir la circulation jusqu'en 1958.

En ce qui concerne notre sujet, la signalétique des véhicules, l'article 3 de la Loi de 1851 reprend au décret de 1806 l'imposition du port d'une plaque. Mais, elle précise un certain nombre d'exceptions :

« *Sont exceptées de cette disposition :*

- ★ les voitures particulières destinées au transport de personnes, mais étrangères à un service public de messageries ;
- ★ les malles-postes et autres voitures appartenant à l'administration des postes ;
- ★ les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant au département de la guerre et de la marine³ ;
- ★ les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transports des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble. »

Le décret *portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques*, du 10 août 1852, et la Circulaire d'envoi du décret du 25 août 1852 précisent l'application de l'article 3 de la loi. On trouve dans la circulaire un détail pittoresque sur la guerre immémoriale entre l'usager et la police :

« *On a ajouté aux prescriptions du décret l'obligation de donner aux lettres 5 mm au moins de hauteur. Ces dispositions remédient à un abus assez fréquent à Paris et dans plusieurs autres villes, abus*

qui consiste dans l'emploi de caractères microscopiques, d'une lecture difficile pour les agents chargés d'assurer la répression des délits. »

L'apparition des « *voitures particulières étrangères à un service de messagerie* », dans le nouveau texte, traduit le fait que leur trafic doit dépasser les 10 % du trafic total vers 1851. En effet, la principale évolution du trafic routier tout au long du siècle sera le développement de la voiture particulière dont la part atteindra 33 % du total en 1903⁴.

Les « *voitures particulières publiques* » sont très nombreuses, plus de 130 000 à la fin du siècle, soit une pour 12 voitures particulières. Sous divers noms, fiacre, voiture de place, voiture de louage, etc., ce sont les équivalents de nos taxis actuels. Dans les grandes villes, leur nombre dépasse celui des voitures particulières à traction hippomobile : ainsi, en 1901 à Paris, il y a 16 303 voitures particulières publiques attelées et 127 à traction mécanique, contre 12 749 voitures particulières à traction hippomobile et 1 149 automobiles. Elles sont astreintes depuis Louis XV à porter un « *numéro* » très lisible. La gestion de cette disposition relève en fait des municipalités ou de la préfecture de police dans le département de la Seine⁵.

Avec le développement du parc des voitures particulières attelées, le port d'une plaque leur sera plus tard imposé par des arrêtés préfectoraux ou municipaux, notamment dans les grandes villes.

La plaque pour les bicyclettes.

Le « *vélocipède* » est inventé en France en 1861 et connaît rapidement le succès. La nouvelle revue *Le Vélocipède Illustré* lance en mai 1869⁶

² *Les rares voitures particulières portent généralement les armes de leur propriétaire.*

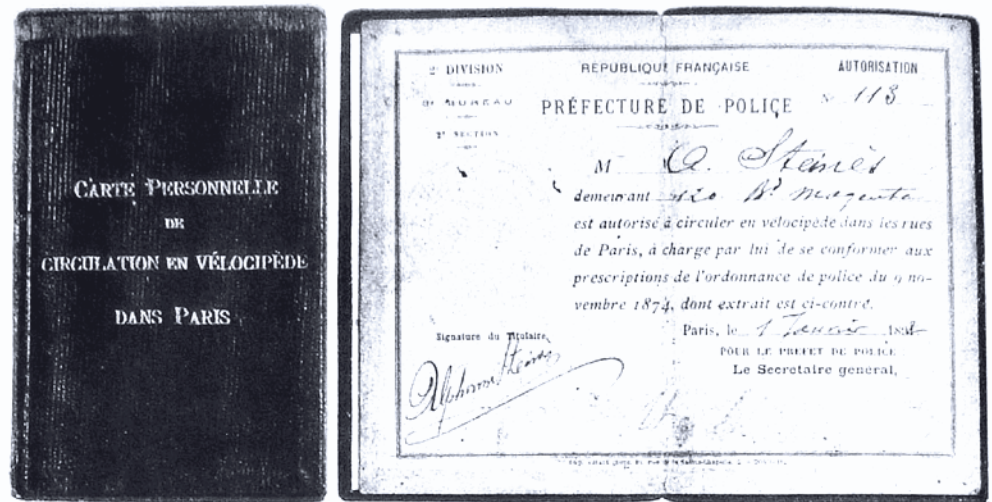
³ *Le décret prévoit que l'on définira des plaques spéciales pour ces catégories.*

⁴ *Des « comptages » périodiques du trafic ont lieu à partir de 1844/1845. La plupart ont été conservés.*

⁵ *Le ressort de la préfecture de police est constitué du département de la Seine et de quatre communes de Seine-et-Oise, Sèvres, Saint-Cloud, Meudon et Enghien, qui « possédaient des châteaux habités par des membres de la famille impériale avant 1870. »*

⁶ *Le Vélocipède Illustré, n° 5, 1869, page 4.*

La « carte personnelle de circulation des vélocipèdes dans Paris » qui remplace la « plaque nominative pour vélocipède » en 1891-1892. Baudry de Saunier, *Le Cyclisme*, in *L'illustration*, 1936, page 188.



Quand la plaque de contrôle n'existait pas.
La plaque de contrôle pour bicyclette a été instituée en 1893. La carte reproduite ici était obligatoire en 1891 et 1892 pour tout vélocipédiste désirant rouler dans les rues de Paris. (Communiqué par M. A. Stenès.)

un « *Projet de pétition pour les vélocipèdes* » pour réclamer une réglementation nationale. Aussitôt, les revues satiriques comme *Le Tintamarre* imaginent des règlements burlesques, avec le port d'un numéro⁷ :

« Article 1^{er}. Il est absolument interdit de dormir en conduisant son vélocipède... »

Art 2. Lorsque, sur la voie publique, un vélocipède sera broyé par une voiture, il devra s'arrêter immédiatement pour que l'on puisse prendre son numéro [...] »

L'ordonnance du préfet de police concernant la *Circulation des Vélocipèdes* du 9 novembre 1874, impose effectivement le port « d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes. »

De nombreuses municipalités réglementent à leur tour les vélocipèdes, dans un joyeux désordre, et beaucoup d'entre elles imposent une plaque.

Au cours des années 1870, la « bicyclette » avec une chaîne de transmission est apparue

à côté du vélocipède à pédalier solidaire de la roue avant qui subsistera jusqu'à la fin des années 1980. Les « *motocycles* » (tricycles et quadricycles à moteur) font leur apparition vers 1885. Les « *bicyclettes à moteur* » les suivent de près.

Une commission, établie en 1894 pour unifier les réglementations locales, aboutit à la circulaire du 22 février 1896, qui reprend l'obligation de port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur (Art. 3).

Le préfet de police prit son propre arrêté⁸ le 17 juin 1896, avec une disposition particulière qui prévoit l'envoi en fourrière pour défaut de plaque sauf à être muni d'une « *carte d'identité* » spéciale :

« Art. 9. Les vélocipèdes circulant sur la voie publique, qui ne rempliront pas les conditions indiquées dans l'article 3 ci-dessus [le port d'une plaque], seront saisis et envoyés à la fourrière, sauf le cas où leurs propriétaires-possesseurs seraient en mesure de justifier de leur identité d'une façon suffisante. »

⁷ Ibidem, n° 10, 1869, page 4.

⁸ Ordonnance portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 17 juin 1896.



Plaques d'automobile Gobron-Brillé, mise en service en 1898, avec le nom et le numéro de série du constructeur et le nom et l'adresse du propriétaire. Musée de l'automobile et du tourisme de Compiègne. Photo de l'auteur.

Le commentaire de l'arrêté instituait, en alternative à la plaque dont le défaut entraînait l'envoi en fourrière, des « cartes d'identité » facultatives de vélocipédistes avec photographie, nom et adresse.

Les « vélocipèdes à moteur » et « motocycles », déjà apparus en 1896, ne sont pas distingués des autres cycles et sont donc soumis au port de la plaque.

La réglementation des automobiles (1893-1899).

C'est de 1893 que date la première réglementation applicable « aux automobiles avec l'ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées », du 14 août 1893. Elle leur étend le port de la plaque des voitures attelées en y ajoutant un « numéro »

distinctif délivré par le constructeur :

« Article 17. Tout véhicule à moteur mécanique portera sur une plaque métallique, en caractères apparents et lisibles, le nom et le domicile de son propriétaire et le numéro distinctif énoncé en la demande d'autorisation. Cette plaque sera placée au côté gauche du véhicule ; elle ne devra jamais être masquée. »

Ajoutons que le conducteur doit être muni en permanence du livret attestant de l'autorisation du véhicule⁹.

Le décret portant règlement pour la circulation des automobiles, du 10 mars 1899, renouvelle cette prescription :

« Article 7. [...] Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

- ★ Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;
- ★ Le nom et le domicile du propriétaire. »

Évidemment, cette plaque n'est lisible qu'à l'arrêt : ses caractères sont très petits (5 millimètres) et elle est mal placée.

⁹ Cette autorisation est la préfiguration de la carte grise instituée en 1899.

Les premiers « gros numéros ».

Le 6 juin 1896, le célèbre journaliste sportif et écrivain Hugues Le Roux¹⁰, publie dans Le Journal une lettre ouverte au préfet de police, où il s'en prend à la fuite des automobilistes :

¹⁰ Hugues Le Roux (1860-1925) est très en vue en 1896. Il écrit depuis 1882 au Temps, au Figaro, au Journal, au Matin. Premier roman en 1885. Écrivain globe-trotter, essayiste, conférencier, auteur de théâtre, ses œuvres sont très nombreuses (et totalement oubliées). Il finira sénateur de Seine-et-Oise de 1920 à 1925.

¹¹ Pierre Souvestre, Histoire de l'automobile, 1907, pages 369-371. La lettre, datée du 6 juin 1896, paraît dans Le Journal du même jour. Souvestre ajoute : « En réalité, Le Roux n'avait couru aucun danger. Simplement la trompe d'un lourd camion, gravissant péniblement la rue de Courcelles, l'avait désagréablement troublé dans la lecture de son journal ! ». Même anecdote, un peu modifiée et démentie par Le Roux, dans la Revue du T. C. F., 1900, page 3.

¹² Revue du Touring-Club, janvier 1897, page 16. C'est nous qui soulignons.

La municipalité niçoise fit d'ailleurs vite la paix avec les riches touristes automobilistes qui organisèrent les célèbres festivités automobiles de la « Semaine de Nice » à partir de 1900, et rapporta son arrêté.

¹³ Ibidem.

« Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive. Il était, bien entendu, impossible à rattraper.

L'agent à qui je me suis adressé [...] m'a répondu "Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite ..." [...]

Monsieur le Préfet de police, [...] vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite. [...]

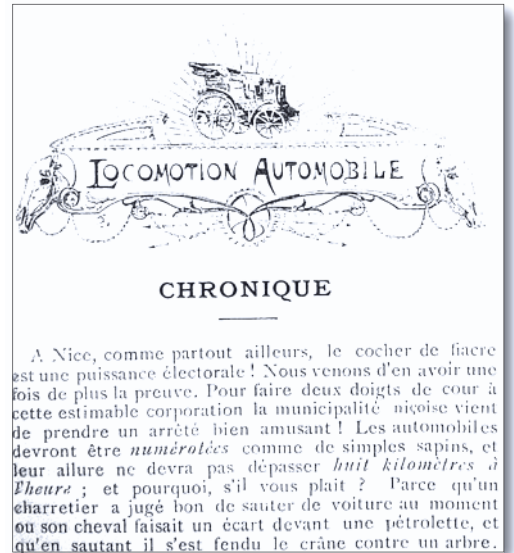
Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tire sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi.¹¹ »

On voit apparaître ici un premier problème. La police est désarmée pour dresser une « convention au vol », car elle ne peut ni identifier, ni rattraper le véhicule.

En 1896, la ville de Nice prend un des premiers arrêtés municipaux imposant un numéro spécifique aux automobiles. La vitesse des automobiles y était déjà limitée à 10 km/h en 1895.

L'accident qui déclencha cette réglementation décrit ainsi¹² :

« Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment où son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et



qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre. L'accident est certainement déplorable, mais pourquoi ce malheureux a-t-il sauté ? S'il était resté dans sa charrette, le cheval se serait tranquillement arrêté au bout de 100 mètres, comme il l'a fait du reste, et le malheur eût été évité. »

Le Conseil municipal décida, presque sans discussion, d'abaisser la vitesse et d'obliger les automobiles à porter un « gros numéro » [...] « M. Martin rappelle l'accident qui s'est produit ces jours derniers [et demande] que des mesures soient prises. [...] M. Sauvan, le Maire [...] dit] que, si le Conseil le désire, il réduira la vitesse des automobiles à 8 kilomètres à l'heure. M. Giordan demande que les automobiles soient numérotées.

M. le Maire met aux voix les propositions Martin et Giordan, tendant, la première, à ce que la vitesse des automobiles en ville ne puisse pas dépasser huit kilomètres à l'heure ; la seconde, à ce que ces mêmes voitures soient numérotées comme les voitures de place. Les deux propositions sont adoptées.¹³ »

D'autres municipalités vont suivre le même mouvement à la fin des années 1890.

L'auteur anonyme de la Chronique « Locomotion automobile » de la Revue du Touring-Club (probablement Abel Ballif, son président) s'indigne contre l'arrêté municipal de Nice¹⁴ :

« Les automobiles devront être numérotées comme de simples sapins. »

Lorsqu'on lit cette réaction et celle d'autres articles de l'époque, on s'étonne des protestations véhémentes contre le projet des plaques à « gros numéros ».

C'est que les voitures publiques étaient astreintes depuis Louis XV¹⁵ à porter un gros numéro très lisible, en plus de la « plaque » imposée à tous les véhicules dont, rappelons-le, les caractères pouvaient n'avoir que 5 millimètres.

C'est une affaire de distinction, les automobiles ne pouvant être numérotées comme un vulgaire fiacre. Ajoutons que, dans l'argot de l'époque, le terme de « gros numéro » désigne aussi une maison close qui se distingue par un numéro plus gros que celui des immeubles voisins.

L'affaire de Villeroy

Le 18 août 1901, un accident à Lisieux soulève une grande émotion¹⁶ dans la presse nationale parisienne, mais qui semble cependant avoir été peu relayée en province. Le journal Le Temps du 19 août relate l'accident ainsi :

« Une voiture automobile du genre phaéton, peinte en blanc, portant trois voyageurs inconnus, dont un de forte corpulence, a écrasé hier, vers trois heures de l'après-midi un employé de l'octroi du bureau de Pont-l'Évêque, à Lisieux, au moment où il s'avançait pour demander aux voyageurs s'ils n'avaient pas d'objets soumis aux droits. La voiture, qui venait de la direction de Trouville, a continué sa course à toute vitesse se dirigeant vers

Bernay. Le signalement des trois féroces chauffeurs a été envoyé dans toutes les directions. »

Le chauffeur n'est identifié que le 30 août et se révèle être un garçon de 14 ans, Maurice de Villeroy, fils d'un riche propriétaire de la région. Il est condamné en correctionnelle à 2 mois de prison avec sursis le 21 décembre 1901 (la famille de la victime a été dédommagée par son père).

Un comportement nouveau semble donc être apparu, lié aux possibilités nouvelles de prendre la fuite après un accident à bord d'une automobile, même lente. À la réprobation morale et sociale de ce comportement s'ajoutait le sentiment de nouveauté d'une dégradation des mœurs inconnue jusque là.

Auparavant, il était possible, d'échapper à ses responsabilités en cas d'accident avec une voiture à chevaux, ou pour un cavalier, mais c'était difficile¹⁷. Ce n'est pas seulement un ordre de vitesse nouveau qui le permettait aux automobiles, mais aussi leur ubiquité (relative), ce qu'on dénommait à l'époque leur « mobilité ». En effet, le « rayon d'action » d'un cheval ou d'un attelage est très limité, contrairement à celui des automobiles, et ils sont généralement connus localement, contrairement aux automobiles qui peuvent venir de loin.

Le sénateur Denoix qui propose, en début 1902, d'étendre à toutes les automobiles, même lentes, le port de la « plaque d'identité » imposée aux seuls véhicules dépassant 30 km/h par le Décret du 10 septembre 1901, résume parfaitement cette nouvelle problématique.

« Il n'est point douteux qu'une voiture pouvant marcher à moins de 30 kilomètres à l'heure peut permettre à son conducteur de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il aura encourue si elle ne porte aucun signe permettant de fixer son identité.

¹⁴ *Ibidem*. Le soulignement est en italiques dans le texte. Un « sapin » désigne un fiacre « construit en bois ». Le terme existe depuis la fin du XVIII^e siècle.

¹⁵ Arrêt du Conseil du Roi du 2 mai 1725 in Code Louis XV, T1, 277.

¹⁶ Le journaliste Victor Breyer qui suivit l'affaire pour *Le Vélo* témoigne 50 ans après : « Il est malaisé, pour qui ne l'a pas vécu, d'imaginer la sensation que suscita le "drame de Lisieux" et le débordement d'autophobie qui en résulta. »

¹⁷ Félicien Hennequin, dans son enquête de 1903 sur les accidents, signale un cas de fuite d'une voiture attelée ayant envoyé au fossé une automobile, contre 9 cas de fuite d'automobilistes. In *Rapport sur les accidents de la circulation, en 1903*, page 46. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*, NRF Éditions Gallimard, 1994., relate une enquête sur une fuite en 1828 (pages 131-132). Il cite aussi des accidents suivis de fuite, à l'octroi de Paris, dus à des voitures forçant le passage (pages 130-131).

RECTO	VERSO
<p>NOTA.</p> <p>—</p> <p>La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (Art. 10 du décret du 10 mars 1899.)</p> <hr/> <p>RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p> <p>—</p> <p>MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS d DÉPARTEMENT</p> <hr/> <p>CIRCULATION DES AUTOMOBILES</p> <p>(Décret du 10 mars 1899).</p> <hr/> <p>RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION.</p>	<p>Le Préfet du département d</p> <p>Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret,</p> <p>Certifie avoir reçu une déclaration en date du</p> <p>par laquelle M. (1) domicilié à (2)</p> <p>déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit :</p> <p>Nom du constructeur :</p> <p>Indication du type :</p> <p>Numéro d'ordre dans la série du type.</p> <p>Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n°</p> <p>, le 1 .</p> <p>Le Préfet,</p>

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit « Carte grise », modèle de 1899.

Et si, par le texte que nous proposons au vote du Sénat, les voitures automobiles sont seules soumises à cette prescription, c'est que les voitures à traction animale et les cavaliers ne peuvent obtenir des moyens dont ils disposent des vitesses bien grandes, qu'ils ne voyagent que sur une surface de territoire relativement restreinte et dans laquelle ils sont généralement très bien connus et que, dès lors, il leur est bien difficile, sinon impossible, de se dérober par la fuite.¹⁸»

L'affaire de Lisieux va avoir deux conséquences. Dans l'immédiat, le gouvernement va se décider

à imposer enfin les « gros numéros » réclamés depuis plusieurs années, ce sera la « plaque d'identité » ou « plaque minéralogique ».

Le Parlement va être saisi d'une proposition de loi créant un « délit de fuite ».

La « plaque d'identité », une invention française

La question de l'identification des automobiles en circulation, commune aux deux problématiques des sanctions des « contraventions au vol » et de la fuite après accident, furent à l'origine des premières modifications apportées au

¹⁸ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, Rapport, in Documents parlementaires. Sénat, 1902, Annexe n°71, page 132.

décret du 10 mars 1899. C'est l'invention, en 1901, de la « plaque d'identité » qui s'imposera rapidement dans tous les pays.

Dès le 10 septembre 1901, le rapport des ministres de l'Intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles¹⁹, propose des mesures pour faciliter l'identification d'un véhicule en marche.

Le président du conseil, ministre de l'Intérieur, et le ministre des Travaux publics exposent les motifs de ce nouveau décret de la façon suivante.

« M. le Président, l'opinion publique s'est à juste titre émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899 avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et 20 kilomètres dans les agglomérations, après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, dans toutes les circonstances où la prudence le commandait.

Ces sages prescriptions ont été perdues de vue ; se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, des conducteurs d'automobiles se montrent trop peu soucieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche ; et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent, sans avoir pu être reconnus. Le Gouvernement doit prendre les mesures réclamées par une pareille situation. »

Puis, le Président du Conseil, qui avait écarté la limitation des vitesses par construction des véhicules, s'en justifie dans le Rapport au président de la République. Il conclut alors :

« Il nous a paru qu'il suffirait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles.

Tel est le but essentiel du règlement que, après avoir pris l'avis du conseil d'État, nous avons l'honneur de vous soumettre pour modifier d'une façon appropriée le règlement du 10 mars 1899. »

Selon la pratique classique, le décret renvoie pour les détails à des « décisions ministérielles qui s'adapteraient mieux à cette situation que [...] un règlement d'administration publique, forcément très rigide. »

Le décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles, du 10 septembre 1901²⁰, crée donc la « plaque d'identité » dite rapidement « plaque minéralogique » parce que le numéro était porté sur la « carte grise » délivrée par le service des mines :

- ★ seules les automobiles susceptibles de dépasser 30 km/h en palier sont concernées ;
- ★ l'assujettissement ou non au port des plaques d'identité doit être indiqué sur le certificat de conformité et sur le récépissé de déclaration ;

Le service des mines doit tenir des « registres d'immatriculation » des automobiles.

Un nouveau modèle de « récépissé de déclaration » est défini²¹. Il doit porter le numéro attribué par l'arrondissement minéralogique, ou « spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques [...] ». Le certificat de conformité délivré par les constructeurs doit « spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier ».

Le décret est suivi d'un arrêté du ministre des Travaux publics sur les plaques imposées aux

¹⁹ Le Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, est Waldeck-Rousseau.

²⁰ Accessoirement, le décret modifie le texte de 1899 sur les courses, et la marche arrière n'est désormais imposée qu'au-delà d'un poids de 350 kg au lieu de 250 kg.

²¹ La proximité des inscriptions du nom de l'arrondissement minéralogique concerné et du numéro d'immatriculation est à l'origine de l'expression « numéro minéralogique ».

²² Arrêté du ministre des travaux publics modifiant l'article 2

automobiles pouvant marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure, du 11 septembre 1901, qui fixe le détail du modèle de plaques.

« Art. 2. Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef

[des mines]. Le numéro sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir. »

Les deux groupes de chiffres et de lettres sont séparés par un trait horizontal. Les dimensions sont toutes précisées et résumées dans le tableau ci-dessous.

Dimensions en millimètres	Plaque avant	Plaque arrière
hauteur des chiffres ou lettres	75	100
largeur uniforme du trait des caractères et trait de séparation	12	15
largeur du chiffre ou de la lettre	45	60
espace entre les chiffres, les lettres ou le trait de séparation	30	35
longueur du trait de séparation des chiffres et des lettres	45	60
hauteur de la plaque	100	120

Seule la plaque arrière doit être éclairée la nuit (éventuellement par transparence).

Une circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets, du 11 septembre 1901, commente le décret du 10 septembre et l'arrêté du 11 septembre. Elle donne la liste des arrondissements minéralogiques et de leurs lettres caractéristiques. Le nombre maximum possible de numéros distincts est de

40 000 seulement, ce qui ne témoignait pas d'un grand optimisme sur l'avenir de l'automobile.

« Les numéros d'immatriculation se composent d'un nombre qui, provisoirement, ne dépassera pas trois chiffres, suivi de la lettre affectée à l'arrondissement. Après les 999 numéros de cette première série, on inscrira une nouvelle série en redoublant la lettre caractéristique de l'arrondissement. »

Alais	A	Chambéry	H	Marseille	M	Saint-Étienne	S
Arras	R	Clermont-Ferrand	F	Nancy	N	Toulouse	T
Bordeaux	B	Douai	D	Poitiers	P	Paris	E, G, I, U, X
Chalon-sur-Saône	C	Le Mans	L	Rouen	Y, Z		

ANNEXE N° 1. — Modèle du nouveau récépissé de déclaration.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS DÉPARTEMENT d _____ CIRCULATION DES AUTOMOBILES (Décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901) RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION	Le préfet du département d _____ Vu le décret du 10 mars 1899, Certifie avoir reçu une déclaration en date du _____ par laquelle M. _____ domicilié à _____ déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit : Nom du constructeur : _____ Indication du type : _____ Numéro d'ordre dans la série du type : _____ Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n° _____, le _____ 19____. Le préfet, Décret du 10 septembre 1901, Arr ^e minéralogique d _____ N° d'immatriculation : _____
NOTA La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).	1901 (10 septembre) 131

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit « Carte grise », modèle de 1901, avec la mention de l'arrondissement minéralogique et du « numéro d'immatriculation ».

Pour finir, le ministre des Travaux publics exhorte les préfets à la répression :

« Les contraventions ne peuvent être constatées que par les officiers de police judiciaire tels que les maires, commissaires de police, etc. Ces fonctionnaires trouveront toutefois dans les nouvelles dispositions des facilités particulières pour relever les exagérations de vitesse contre lesquelles il importe de réagir. »

Enfin, comme suite à des réclamations, le cas particulier des motocycles et motocyclettes fit l'objet de deux textes complémentaires²².

La plaque minéralogique semble ne pas avoir été d'une grande efficacité immédiate. Qu'on considère la difficulté qu'il y a à lire les plaques minéralogiques actuelles, et qu'on y rajoute les salissures dues à la poussière et/ou à la boue des routes de l'époque...

Encore une fois, le sénateur Denoix porte vigoureusement la critique, dès 1902 : pour lui, le numéro est illisible et la répression « complètement inefficace » sur route.

« On s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des véhicules. Mais ces mesures insuffisantes, même pour les grandes villes et leur banlieue, là où des forces de police suffisantes existent, sont complètement inefficaces à la campagne. [...]

Et, alors que certaines automobiles conduites avec prudence et habileté font la joie et l'admiration de tous, d'autres, dont l'approche est annoncée par un bruit strident, un coup de corne, ont déjà, avant qu'on ait eu le temps de se rendre compte, de se retourner, passé, soulevant un nuage de poussière ou milieu duquel elles ont disparu.

De celles-là, il est inutile de chercher à constater l'identité. Elles sont conduites par des hommes horriblement masqués, enveloppées de poussière au milieu de laquelle les yeux les plus perçants sont dans l'impuissance de découvrir le numéro d'identité placé à l'arrière et trop bas²³. »

Le arrêté du 11 septembre 1901 sur l'immatriculations des automobiles, du 12 décembre 1901, et circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Envoi de l'arrêté modifiant celui du 11 septembre en ce qui touche les plaques indicatrices des motocycles et motocyclettes, du 16 décembre 1901. Les motocycles y sont définis comme « tricycles et quadricycles automobiles » et les motocyclettes comme des « bicyclettes à moteur ». Désormais, la taille de leurs plaques minéralogiques est réduite ; elle est identique pour les plaques avant et arrière et « la plaque arrière des bicyclettes à moteur pourra ne pas être éclairée pendant la nuit. »

²³ Sénateur Denoix, 20-2-1902, Rapport, in Documents parlementaires, Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131.

La fraude – déjà connue sous Louis XV²⁴ – se développa. En 1904, Abel Ballif la dénonçait ainsi :

« On maquille les plaques de façon à dissimuler le numéro, ou encore on arbore carrément un numéro qui n'est pas le vrai, au détriment du malheureux titulaire officiel de ce numéro²⁵. »

Ces pratiques semblent avoir été très courantes. Il existe ainsi un dossier entier aux Archives départementales d'Indre-et-Loire sur des affaires de faux numéros entre 1907 et 1911²⁶.

Le « délit de fuite »

Très rapidement après l'affaire de Lisieux, le député Guillaume Chastenet dépose une proposition de loi à la Chambre des députés le 24 octobre 1901. Prenant la parole, il rappela succinctement que :

« Un décret du 10 mars 1899 a vainement limité le maximum de vitesse, et tout récemment un nouveau règlement d'administration publique, du 11 septembre 1901, s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles²⁷. »

Sa proposition était fort simple :

« Tout conducteur de voiture automobile ou d'un véhicule quelconque qui, après un accident auquel il aura concouru, ne se sera pas arrêté et aura essayé d'échapper par sa vitesse à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs. Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal [relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires], les pénalités encourues

aux termes de ces articles seraient portées au double.

Il pourra être fait application de l'article 463 [relatif aux circonstances atténuantes] du Code pénal.²⁸ »

Le texte faillit être voté définitivement avant les élections législatives des 27 avril et 11 mai 1902. Mais, par suite de divers retards, notamment parce qu'on créa en juin 1903 une « Commission extraparlamentaire pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles » dont on attendit longtemps les conclusions, la loi établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre, dite « loi sur le délit de fuite » ne fut promulguée que le 17 juillet 1908.

La « contravention au vol »

Le numéro minéralogique va permettre le développement de la pratique de la « contravention au vol » qui ne se limitait pas aux excès de vitesse, comme on pourrait le croire, mais qui pouvait aussi bien être dressée pour une plaque manquante, un feu non allumé, une émission de fumée jugée excessive ou tout autre motif. Les erreurs de relevés du numéro étaient très fréquentes.

Le nombre de procès-verbaux est extrêmement élevé : la police dresse ainsi à Paris 1,6 contravention par voiture et par an en 1905-1909, soit 5 fois plus que le taux de répression actuel²⁹.

Les protestations sont immédiates.

« Les gaités de la contravention au vol. [...] La contravention au vol est la plus inique façon de dresser une contravention, puisque le contrevenant, n'étant pas prévenu de sa faute, est dans l'impossibilité absolue de se présenter devant le juge de paix avec des témoins, et par conséquent de se défendre. Il y a donc condamnation

²⁴ Elle préexistait pour les carrosses de place : l'Arrêt du 17 décembre 1737 (Code Louis XV, T9, 223) note déjà qu'ils « prennent des numéros doubles, ce qui les met à couvert des peines que méritent leurs contraventions ».

²⁵ In *La Vie Automobile*, 1904, n°157, 1er octobre, page 636.

²⁶ Archives départementales d'Indre-et-Loire, cote S 1862, sous dossier « Voitures circulant avec un faux numéro, 1907-1911 ».

²⁷ *Débats de la Chambre des députés, Séance du 24 octobre 1901, page 37. Chastenet confond les dates de la circulaire du 11 septembre et du décret du 10 septembre. C'est nous qui soulignons vainement.*

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Émile Massard, Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris. Historique de la question avec photographies et graphiques, Rapport au Conseil de Paris n°17, 30 mai 1910.*

*à tous les coups, et condamnation forcée. Le juge en ce cas, ce n'est plus le juge de paix, c'est le gendarme ; le juge de paix n'est plus qu'un automate qui paraphe la condamnation.*³⁰ »

Les automobilistes ne se sentent pas protégés par leurs associations, Touring-Club de France ou Automobile-Club de France et iront jusqu'à fonder la « Ligue des chauffeurs » le 2 décembre 1904, avec l'aide du grand quotidien sportif, *L'Auto*, de Henri Desgrange. Ils batailleront jusqu'à la fin des années 1920, période où la « contravention au vol » sera pratiquement abandonnée dans un contexte de baisse drastique de la répression (divisée par 10 par rapport aux années d'avant 1914). Elle réapparaîtra par la suite comme en témoignent les « radars automatiques » modernes.

La fixation et l'éclairage des plaques d'immatriculation

Les questions des fausses plaques étaient donc dénoncées depuis longtemps. En effet :

*« aucune disposition ne détermine le mode d'attache de ces plaques. Elles sont souvent reliées à la voiture par de simples courroies ; rien ne fait obstacle à ce qu'elles soient enlevées et remplacées occasionnellement par une plaque avec un faux numéro.*³¹ »

Le 12 octobre 1905, le ministre de l'Intérieur institue une nouvelle commission qui empiétait sur le domaine de la commission extraparlamentaire et devait, entre autres points :

« étudier le numérotage à l'avant et à l'arrière des voitures, par un procédé qui ne pourra jamais être modifié. »

Cette commission, assez inerte, produisit néanmoins en 1907 un projet de décret remaniant les décrets de 1899 et 1901, que le

Conseil d'État obligea à remettre à l'étude³².

Fin 1907, au cours de la discussion du budget de l'exercice 1908, la Commission du budget de la Chambre, sur la proposition du député Adolphe Messimy, inséra dans la *Loi de finances* pour 1908 deux articles (58 et 59) relatifs à l'estampillage et au plombage des numéros des automobiles, et à la création d'un « casier spécial automobiliste ».

Ayant obtenu de la Chambre, qui devait s'approprier à les voter, la disjonction de ces articles, le gouvernement s'engagea à améliorer la fixation et l'éclairage des plaques minéralogiques et :

« à déposer sans retard un projet de loi ayant pour objet la création d'un casier central automobiliste, en vue d'organiser pratiquement la sanction efficace du retrait du permis de conduire. »

Le gouvernement déposa un « projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste³³ » pour faciliter la répression. Mais, après diverses péripéties, l'étude de ce texte fut abandonné en 1909.

Un arrêté du ministre des Travaux publics relatif à la fixation et à l'éclairage des plaques d'identité des automobiles³⁴, du 12 mars 1908, suivi d'une circulaire d'application du 17 mars, prescrivit donc :

- ★ que le numéro soit peint à demeure « sur une surface plane faisant partie intégrante du châssis ou de la carrosserie [ou] sur une plaque métallique rigide, invariablement rivée au châssis ou à la carrosserie. » (Art. 1) ;
- ★ que l'éclairage de la plaque arrière « [...] devra être tel que le numéro d'arrière puisse être lu, pendant la nuit, aux mêmes distances qu'en plein jour [...] » (Art. 2).

Les 5 textes de 1901 et les 2 autres de 1908 étaient enfin parvenus à une réglementation correcte sur la plaque minéralogique.

³⁰ *La Vie Automobile*, n°164, 19 novembre 1904, page 738, in rubrique Échos et nouvelles.

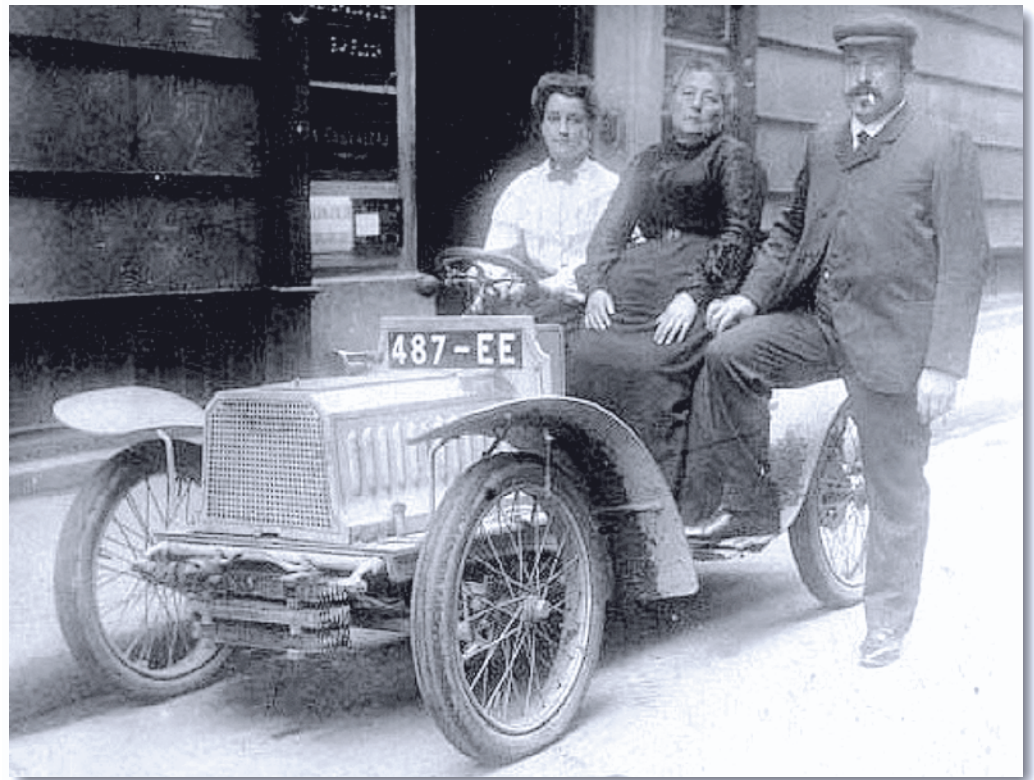
³¹ *Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets d'envoi de l'arrêté du 12 mars 1908*, 17 mars 1908.

³² C'est ce qu'indique l'exposé des motifs du projet de loi du 12 mars 1908 (voir ci-après), in Documents parlementaires, Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Ce projet de loi finit par échouer.

³³ Georges Clémenceau, Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, Louis Barthou, ministre des Travaux publics, Aristide Briand, ministre de la Justice, *Projet de loi, séance du 12 mars 1908*, in Documents parlementaires, Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Il s'agissait d'une part de créer un « casier spécial » des contraventions pour les automobilistes, qui n'étaient pas enregistrées dans le « casier judiciaire » et d'autre part d'augmenter le nombre des fonctionnaires habilités à dresser procès-verbal.

³⁴ *L'arrêté du 12 mars 1908 prévoit la possibilité d'utiliser « une plaque ajourée [...] faisant apparaître le numéro en caractère lumineux sur fond obscur », mais elle doit être doublée par la plaque normale à caractères blancs sur fond noir lisible de jour.*

Arrondissement de Paris -
1903



La numérotation jusqu'en 1914

³⁵ Les variations des taux de motorisation entre départements resteront très importantes jusque dans les années 1920.

³⁶ 6 mai 1905. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Immatriculation des automobiles. Nouveau système de numérotation.

³⁷ Nous n'avons pas retrouvé les circulaires correspondantes. Ces possibilités semblent avoir fait l'objet d'instructions individuelles aux départements dont les possibilités de numérotation étaient saturées.

Quant à la numérotation elle-même, elle va devoir être modifiée à de nombreuses reprises pour suivre l'augmentation du parc.

Le parc automobile est réparti de façon très différente par rapport aux populations des arrondissements minéralogiques. Ainsi, en 1908, l'arrondissement de Toulouse (1 lettre) compte 1 186 automobiles pour 2 282 000 habitants, contre 5 720 pour 3 786 000 habitants dans celui de Rouen (2 lettres) et 8 106 pour 3 848 000 habitants dans celui de Paris (5 lettres)³⁵.

En 1904, on attribue une lettre supplémentaire

aux arrondissements de Marseille, Nancy et Poitiers.

En 1905, on commence à manquer de numéros. La lettre est complétée par un chiffre allant de 2 à 9³⁶. Un exemple est celui de la voiture d'Octave Mirbeau qui lui fournit le titre d'un livre célèbre sur ses voyages en automobile : *La 628-E8*.

À partir de 1910, on utilisera 4 chiffres au lieu de 3, devant une seule lettre (230 000 possibilités). Puis, à partir de 1913, on utilisera 4 chiffres et une lettre suivie d'un chiffre, ce qui offrait 1 840 000 numéros (en théorie)³⁷.

En 1909, un arrêté :

★ permet d'écrire sur deux lignes le numéro lorsque la plaque est « éclairée au moyen

d'un verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée » ;

- ★ et autorise l'usage de « plaques amovibles » pour les « véhicules des maisons de construction et véhicules à vendre »³⁸.

Une circulaire d'application attribue la lettre W aux dits véhicules³⁹. Les arrondissements minéralogiques se voient désignés par un numéro allant de 1 (Paris) à 15 (Alais) qui suit la lettre W. À la suite de diverses fraudes, les conditions de délivrance des plaques en W seront précisées en 1912 et 1913⁴⁰.

La Convention internationale relative à la circulation internationale des automobiles

signée à Paris, le 11 octobre 1909, établit les « certificats internationaux de route [qui] donneront libre accès à la circulation dans tous les autres États contractants »⁴¹. La convention prévoit, entre autres conditions visant le véhicule :

- ★ qu'il « soit pourvu d'une plaque indiquant la maison qui a construit le châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture »,
- ★ et « porte, à l'arrière, outre une plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité »⁴².



³⁸ 6 mars 1909. Arrêté du ministre des Travaux publics relatifs à la mise en circulation des automobiles.

³⁹ 1^{er} avril 1909. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles. Numéros d'immatriculation.

⁴⁰ 15 novembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles des séries W. Surveillance de la circulation des véhicules à vendre.

18 décembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux ingénieurs en chef des Mines.

Délivrance des numéros W aux voitures automobiles à vendre. Instructions.

15 novembre 1913. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles de la série W. Véhicules susceptibles d'être classés dans ses séries. Instructions.

⁴¹ 29 mars 1910. Décret portant promulgation de la convention internationale relative à la circulation des automobiles signée à Paris le 11 octobre 1909. Les pays suivants sont signataires de la Convention : Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Bulgarie, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Montenegro, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Russie et Serbie. Beaucoup avaient déjà édicté des Codes proches du texte français, comme le Motor Car Act de 1903 Grande-Bretagne qui prévoyait une « plaque d'identité ».

⁴² Le ministre précisera en 1911 que cette obligation du port d'une « plaque d'identité » à l'étranger vaut aussi pour les véhicules n'atteignant pas les 30 km/h qui en étaient dispensés en France. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Application de la convention du 11 octobre 1909 relative à la circulation internationale des automobiles. Obligation pour toutes les voitures de porter des plaques d'identité. 1^{er} octobre 1911.



Arrondissement de Paris - 1912

Plaques et immatriculations en France : Une rétrospective 1901-2009

Par **Thierry Baudin**, secrétaire général de l'association Francoplaque
thbaudin@aol.com

À quelques semaines de la mise en place d'un nouveau système, le SIV (Système d'immatriculation des véhicules), il semble approprié de proposer une rétrospective sur les systèmes qui se sont succédés en France depuis 1901. Leur nombre est suffisamment limité – le SIV ne sera que le quatrième – et leur mise en œuvre, suffisamment structurée à chaque fois, pour que tous fassent l'objet d'une description, sous l'angle de leur naissance, de leur vie et de leur disparition.

Bien sûr, les grands systèmes, qui remontent ainsi à 1901, 1928 et 1950, répondent en premier aux exigences nées de la gestion du parc des véhicules des particuliers, chacun de leurs détails bénéficie d'un traitement dicté par l'importance du volume à prendre en considération – on parle de la série normale.

Ils ne s'appliquent pas aux véhicules pour lesquels une caractéristique (statut administratif ou fiscal, nature du propriétaire, en général) a été jugée suffisamment différenciatrice à un moment donné pour donner lieu à une immatriculation particulière. Si ces séries spéciales ont peu de points communs avec la série normale, le caractère qu'elles partagent toutes – immatriculer des véhicules circulant sur la voie publique, fait appartenir leurs plaques au premier chef au paysage que

nous voyons – et que nous savons discerner – sur les routes. À ce souci d'exhaustivité s'en ajoute présentement un autre, plus impérieux celui-là, le devoir *anticipé* de mémoire, pour ne pas passer leur description sous silence : il est bien entendu que le SIV les fera toutes disparaître, ou presque !

Pour chaque période considérée, on s'intéressera alors aux principales séries spéciales qui sont apparues au cours de celle-ci, avec un éclairage identique sur les pourquoi de leur introduction, de leurs évolutions et de leur disparition.

La période 1901-28¹

L'article précédent de Jean Orselli a décrit l'aboutissement que représentait, au terme d'un périple commencé en 1797 avec la « plaque nominative », l'institution en 1901 d'une « plaque minéralogique », appendice répressif à la réglementation mise en place en 1899 sur la mise en circulation des véhicules automobiles. Le sujet y est décrit avec suffisamment de détail pour ce qui nous concerne – le lancement et les premiers réglages survenus entre 1901 et 1914, pour que nous n'ayons pas à revenir sur les balbutiements du premier système français. Nous nous bornerons à rappeler ici quelques

¹ Sur le premier système français, et spécialement pour la série normale, on peut se reporter à l'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in *Route Nostalgie* numéro 7 pp. 37-41, qui contient un exemple précis de progression de numéros minéralogiques, pour l'arrondissement de Bordeaux.

principes, pour aider à la compréhension de ce qui va suivre. Au récépissé de déclaration de mise en circulation, lancé en 1899, qui était lié à la réception du modèle par le service des mines, on ajouta en 1901 un numéro d'immatriculation dont l'attribution relèverait encore des bureaux des mines. Notre « carte grise » était née.

La préfecture du département de résidence du propriétaire conservait un registre chronologique avec la liste de toutes les cartes grises qu'elle avait délivrées, elle y reporta à partir de ce moment les numéros d'immatriculation correspondants. On doit rappeler aussi que l'immatriculation ne s'appliquerait qu'aux automobiles pouvant dépasser 30 km/h - en palier.

Les éléments de cette gestion paraissaient simples, sa mise en œuvre le fut moins...

Des vices - sur le fond - vite constatés

La gestion des numéros d'immatriculation, entre service des mines et préfectures s'avéra vite être un casse-tête, pour deux raisons au moins.

La première est facile à comprendre. La codification prévue initialement pour la composition des numéros d'immatriculations était fort simple : un numéro de série suivi d'une lettre caractéristique de l'arrondissement des mines ayant attribué l'immatriculation - le terme de plaque minéralogique ne doit pas être cherché plus loin. Il avait été facile d'attribuer des lettres aux arrondissements, en se fondant grossièrement sur une logique alphabétique, à commencer par le suffixe A assigné à Alès (orthographié Alais jusqu'en 1926). De cette façon, le numéro 767-A se trouvait attribué au 767^{ème} véhicule immatriculé dans l'arrondissement d'Alès. Mais cette allocation se révéla vite étriquée, et le système numérique, vite dépassé, devant la croissance presque expo-

nentielle du parc, constatée déjà avant la Première Guerre mondiale, et surtout après.

De 1901 à 1924, on ne dénombre pas moins de 5 ou 6 réformes pour tenter de produire des numéros d'immatriculation comprenant toujours la fameuse lettre indicative, mais surtout comportant un numéro de série placé - ou plutôt découpé - autour de ladite lettre, sans jamais dépasser 6 caractères au total... On peut globalement rapporter les étapes qui suivent, les années mentionnées n'étant qu'indicatives puisqu'elles se rapportent à l'arrondissement ayant été le premier à appliquer la réforme en question (celui de Paris le plus souvent, mais non pas systématiquement) :

★ **1901** : un numéro de série à trois chiffres suivi de la lettre indicative **123-A**, puis un numéro de série à trois chiffres, suivi de la lettre indicative doublée² **123-AA** ;

★ **1904** : attribution d'une seconde lettre indicative aux arrondissements les plus importants³ (celui de Paris avait bénéficié de 5 lettres dès 1901) ;

★ **1905** : ajout d'un chiffre de série derrière la lettre indicative⁴ (pour figurer le chiffre des milliers, tout en conservant trois chiffres devant la lettre, par souci de lisibilité) **123-A1** ;

★ **1910** : suppression du chiffre de série derrière la lettre, passage à un numéro d'ordre à 4 chiffres devant la lettre⁵ **1234-A** ;

★ **1914** : maintien du numéro d'ordre à 4 chiffres devant la lettre, retour du chiffre de série derrière la lettre⁶ **1234-A1** ;

★ **1924** : retour à un numéro de série à trois chiffres, mais passage à un nombre de série à deux chiffres, derrière la lettre⁷ **123-A12**...

En 1926, on se résolut à passer à 7 caractères, pour former un numéro de série à 4 chiffres devant la lettre indicative, et un nombre de série à deux chiffres derrière **1234-A12**. Cette nouvelle structure apportait une bouffée d'oxygène tellement importante que l'arrondissement de Marseille, le premier à la mettre en place,

² 11 septembre 1901. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Circulation des automobiles.

³ Arrondissements de Nancy, Poitiers, Marseille, par décisions en date des 3 mars, 21 mai, 22 juillet 1904, respectivement, qui ne semblent pas avoir fait l'objet d'une publication.

⁴ 6 mai 1905. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Immatriculation des automobiles.

⁵ Ce format a été autorisé initialement par dérogation, au moyen de deux décisions ministérielles, en date du 19 avril 1910 (arrondissement de Paris) et du 18 juin 1910 (arrondissement de Rouen), qui n'ont pas été retrouvées mais sont citées dans un ouvrage Larousse de 1912.

⁶ Initialement dans l'arrondissement de Rouen, avec la série 1-Y1 à 9999-Y1.

Là encore, il s'agit vraisemblablement d'un format dérogatoire, puisqu'il faudra attendre le 5 février 1921 pour qu'un arrêté - ou une circulaire - l'autorise cette fois dans l'arrondissement de Marseille, qui déploiera plutôt à ce moment le format 1234-M avant de passer à 1234-M1.

⁷ 14 mai 1924. Circulaire du ministre des Travaux Publics, des Ports et de la Marine marchande aux ingénieurs en chef des mines. (Automobiles - Création de nouvelles séries de numéros d'immatriculations - Instructions.)

Les lettres attribuées aux arrondissements minéralogiques

Situation de 1901



Situation de 1922



⁸ Il s'agit de la série 1001-M10 à 9999-M10, attribuée au département des Bouches-du-Rhône, à cheval sur 1926 et 1927 ; là encore, l'instruction autorisant l'utilisation de cette structure de numéros ne semble pas avoir été publiée.

⁹ Si on a décrit ici toutes les structures utilisées pour la formation des numéros d'immatriculation, on n'a pas cherché à rendre compte de la très grande complexité atteinte par le système, avec la liste chronologique de celles utilisées dans chaque arrondissement, et la confrontation de tous les arrondissements. Le site Internet de Jean-François Zuraw dédié à ce système, <http://immat1901.free.fr/index2.html>, en propose une synthèse presque complète aujourd'hui.

La question qui vient à sa lecture : « pourquoi tant de divergences ? » restera sans réponse complètement satisfaisante.

prit cette décision alors qu'il était loin d'avoir épuisé les autres formats⁸. En 1928, c'est aussi cette structure qui sauva l'arrondissement de Versailles de l'asphyxie - lui avait utilisé toutes ses possibilités, à quelques mois du passage au nouveau système.

Au final, on arrivera à une complexité globale très importante, mais aussi variable d'un arrondissement à un autre, chacun d'entre eux ayant appliqué les différentes réformes selon sa propre sensibilité, et en prenant souvent des libertés avec la règle commune. Pour citer un exemple, l'arrondissement de Marseille n'a pas hésité, pendant 5 semaines du printemps de 1922, à attribuer des numéros d'ordre à 5 chiffres **12345-A**, avant de se faire vraisemblablement rappeler à l'ordre⁹.

La deuxième raison provenait du schéma à deux niveaux institué en 1901 pour l'attribution des numéros - celle-ci assurée par les bureaux des mines, et la délivrance des cartes grises - celle-là,

par les préfetures. Si l'on met Paris de côté, dont l'arrondissement minéralogique coïncidait exactement avec le département de la Seine, un arrondissement englobait plusieurs départements, jusqu'à en compter douze ou quinze.

De ce fait, un bureau des mines distribuait les immatriculations indifféremment vers ses départements de rattachement. Et, si le bureau lui-même arrivait en général à maintenir ses *immatriculations* en stricte séquence chronologique, chaque préfeture, organisant souvent ses registres par ordre d'attribution chronologique des *cartes grises*, se retrouvait avec bien sûr des ruptures de séquence dans les numéros, mais aussi des recouvrements parmi les différentes séries attribuées l'une après l'autre. Les délais administratifs de production de la carte grise, en bout de chaîne de cette procédure complexe à deux niveaux, très variables d'une carte grise à une autre, expliquaient les distorsions dans les séries et les dates d'émission.

La gestion au jour le jour des véhicules assurée par les préfetures, notamment au niveau des mutations, s'en trouvait donc nettement compliquée, chaque demande devant être nécessairement remontée au bureau des mines, gardien de l'information, mais non impliqué dans la gestion « externe ».

Pragmatiques, les bureaux des mines purent décider pour simplifier leur gestion de réserver des tranches de numéros, pour un département donné qui leur était rattaché. Cette pratique fut consacrée au tout début de 1923, quand une circulaire¹⁰ officialisa la départementalisation des séries attribuées.

Cette fois, au fur et à mesure de sa consommation, chaque département se voyait affecter une tranche complète de numéros d'immatriculation à la suite, de l'ordre de 500 ou 1 000 numéros au départ, qui passèrent rapidement à des tranches de 5 000 ou 10 000 numéros à la fois. Pour prendre un exemple tiré du même arrondissement d'Alès, à qui 6 départements étaient rattachés, ce dernier en était en 1922 à émettre des imma-



Arrondissement de Lyon
pour le département de l'Isère - 1926

triculations en AA, avec un numéro de série à 4 chiffres **1234-AA** - une autre entorse à la règle commune décrite plus haut. La première série issue du découpage départemental fut la tranche 5701-AA à 6000-AA, toute affectée au Gard, la première à suivre pour le même département, au sein de la série A2 venant juste après la AA, étant la tranche 2301-A2 à 2700-A2.

Pour les arrondissements très avancés dans les progressions, ce furent tous les numéros de série attachés au bloc formé de la lettre indicative suivie de deux numéros de série, qui leur furent affectés, le bloc devenant lui-même caractéristique du département. Par exemple, l'arrondissement de Versailles (avec 14 départements rattachés) étant le plus consommateur après celui de Paris, le recours à l'usage de blocs complets devint vite systématique, le premier affecté étant le bloc Y10, les immatriculations 1-Y10 à 999-Y10 allant toutes au département de l'Aisne dès 1924.

¹⁰ 17 janvier 1923. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets (Automobiles : récépissés de déclaration de mise en circulation [cartes grises] ; attribution des numéros d'immatriculation par les préfets).



Arrondissement de Saint-Etienne - 1910



*Arrondissement de Lyon
pour le département du Doubs - 1928*

Dans le même ordre d'idées, c'était une procédure différente mais tout aussi complexe qu'il fallait suivre pour rechercher le propriétaire d'un véhicule en infraction, pour le cas où la seule immatriculation avait pu être relevée. Les parquets devaient passer par le ministère de tutelle de l'administration des Mines - les Travaux Publics - pour obtenir son identité. La procédure ne fut pas assouplie avant la fin de 1920, quand les parquets et commissariats furent habilités à s'adresser directement au bureau des mines concerné¹¹. On peut remarquer que c'est seulement à cette occasion que la liste des lettres indicatives fut officiellement communiquée aux autorités judiciaires !

¹¹ 17 décembre 1920. Circulaire du ministre des Travaux publics aux ingénieurs en chef des Mines (Simplification de la procédure de recherche d'identité des propriétaires d'automobiles en infraction).

¹² La circulaire du 29 novembre 1919 qui traite des impacts de la réorganisation des arrondissements minéralogiques sur la gestion des immatriculations ne craint pas d'entrer dans chaque détail, concernant les procédures de transfert.

Les deux phénomènes décrits juste plus haut étaient en fait aggravés par un troisième, celui-là plus structurel encore : la vie en propre des arrondissements minéralogiques qui changeaient de périmètre ou simplement disparaissaient... Si l'on a compris que beaucoup de latitude, voire de pratique à la marge s'appliquait à la création des numéros d'immatriculation, la règle selon laquelle un département voyait ses immatriculations attribuées au titre de l'arrondissement dont il dépendait - et pas un autre - ne souffrait pas d'exception. Bien sûr on transférait les

registres de l'arrondissement cédant à celui qui reprenait - ce dernier prenait ou ne reprenait pas, c'était selon, les lettres attribuées auparavant au cédant¹² - mais cette complexification n'était pas pour faciliter le suivi !

Une réorganisation complète des arrondissements, sans doute très légitime puisqu'intervenue en 1919 juste après la Première Guerre mondiale, allait heureusement stabiliser ce paysage administratif jusqu'à la fin du système, survenue en 1928.



*Arrondissement de Versailles
pour le département de l'Oise - 1922*



*Un dimanche à la campagne
Arrondissement de Saint-Etienne - 1916*

Comment faire mieux ? Les attendus du futur système

Le lecteur attentif à ce qui précède aura compris qu'en 1901, la décision de faire attribuer les immatriculations par les bureaux des mines était la plus raisonnable, intervenant dans la suite immédiate de celle qui avait institué en 1899 la réception des modèles, et aussi parce que cette autorité était la plus intime à l'époque avec ce nouveau moyen de transport. À l'opposé, il aura vite déduit que la gestion duale Mines - préfectures n'était plus viable à partir du moment où une croissance quasi exponentielle du parc automobile compliquait cette gestion dans la même proportion, du fait de l'augmentation du volume des procédures qu'il fallait suivre nécessairement.

Il devenait impératif de séparer la gestion technique - la réception des modèles - de la gestion administrative - l'attribution des immatriculations et le suivi du parc, en affectant cette dernière uniquement aux entités seules à faire face aux usagers dans cette mission, les préfectures en l'occurrence. Enfin, même s'il était normal que, du fait d'un développement économique très variable, chaque arrondissement ait eu à immatriculer un nombre très variable de véhicules, et donc à construire des numéros d'immatriculation au fur et à mesure de l'épuisement des séries précédentes, les arbitrages réalisés à chaque nouvelle étape à franchir n'étaient pas globalisés au niveau national. À la fin des années 1920, chaque arrondissement se retrouvait donc avec une complexité très variable au niveau de la structuration des immatriculations émises, indépendamment de leur volume global, ce qui n'était pas non plus pour faciliter le suivi. On voit comment cette tare congénitale, née de l'impréparation qui découlait de la grande difficulté à réaliser toute prospective sur l'évolution du parc, devait être soignée dans le système à venir : prévoir large - prévoir des progressions simples.

Le système de 1901, qui avait vécu de petites réformes, de petits accommodements, aurait pu vivre sans souci dix années de plus grâce à la réforme de 1923 (création de blocs à deux numéros de série représentatifs du département), et même beaucoup plus en généralisant le format à 7 caractères créé en 1926. Mais l'épuisement des numéros était un faux problème, les vices étant ailleurs comme on l'a vu. À la fin de 1928, le premier système laissait la place à un nouveau système mieux pensé, purement départemental bien sûr, utilisant des numéros d'immatriculation au format invariable, sur la base de blocs pré-affectés pour caractériser chaque département.

Arrondissement de Lyon pour le département du Rhône - 1927



¹³ Les registres de déclarations de mise en circulation conservés dans les archives départementales attestent que les camions sont enregistrés et non immatriculés. Sous l'angle fiscal, les véhicules de transport de marchandises sont exonérés de tout impôt depuis 1872, mais la circulaire du 11 septembre 1901 ne les mentionne pas explicitement, que cela soit pour l'application ou la dispense des formalités d'immatriculation.

On peut estimer que la faible puissance des moteurs de l'époque est incompatible avec des allures dépassant 30 km/h, bien que les charges utiles soient limitées aussi.

¹⁴ 1er avril 1909. Circulaire du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes aux préfets. Automobiles. Numéros d'immatriculation.

¹⁵ 28 octobre 1919. Circulaire du sous-secrétaire d'État des travaux publics et des transports aux préfets. (Automobiles. – Délivrance des numéros de la série W. – Instructions.)

¹⁶ 10 juillet 1923. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets (Automobiles. – Déclaration de mise en circulation provisoire par les acheteurs. – Cartes WW. – Nouveau régime.)



Comices et automobilisme font bon ménage le temps d'une parade. Arrondissement de Toulouse pour le département de l'Aveyron - 1928

Les séries spéciales de la période 1901-1928

Pendant cette période, c'est surtout la prise en compte de ce qui sous-tend généralement la différenciation des séries – même si on n'en a pas parlé jusque-là – c'est-à-dire le statut fiscal du véhicule, qui dicte les choix retenus, à savoir d'immatriculer un véhicule dans la série normale, de ne pas l'immatriculer, ou encore de créer une série spéciale à son intention si une masse significative se dégage. Cette remarque est particulièrement valable pour la période de lancement, entre 1901 et 1914.

La règle incontournable alors est que les véhicules auxquels droits et taxes s'appliquent doivent être immatriculés dans la série normale – pourvu bien sûr qu'ils donnent lieu à réception et que leur vitesse maximale dépasse 30 km/h. Les motocyclettes entrent de plein droit dans cette catégorie. Les remorques, ne disposant pas d'un moteur, ne font pas l'objet de réception et ne sont donc pas immatriculées.

S'ils disposent d'un moteur et reçoivent une carte grise suite à leur réception, les véhicules de trans-

port de marchandises ne sont généralement pas immatriculés, sans que l'on puisse trancher aujourd'hui quant à la raison exacte qui justifie cette exonération¹³. Il n'en est pas de même pour les véhicules de transport de voyageurs, qui *devraient* être immatriculés dans la série normale. Les véhicules de l'État, à commencer par ceux de l'armée, sont immatriculés dans la série normale.

Utilisant la lettre indicative W inattribuée jusque-là au titre d'un arrondissement minéralogique, une série spéciale – la première en date – est créée en 1909 pour les véhicules à vendre, en cours de construction ou d'essais, qui bénéficient de l'exonération¹⁴.

Dictée par des impératifs opérationnels, l'immatriculation des véhicules militaires au sein d'une série spécifique intervient seulement vers le milieu de la guerre, sans que l'on connaisse les détails du système mis en place. En 1923, un nouveau système sera déployé, caractérisé par l'emploi – exclusif – du drapeau tricolore en tête de l'immatriculation.

Les véhicules de transport de marchandises intégreront finalement la série normale en 1919¹⁵, sans cependant perdre l'exonération de taxes dont ils bénéficient depuis 1872 – c'est le premier contre-exemple. Mais la taxe de circulation – l'ancêtre de notre vignette – s'appliquera dès 1920 à cette catégorie, comme à tous les autres véhicules.

Après avoir été créées spécifiquement pour l'acheminement vers la frontière des automobiles exportées par la route – qui n'ont pas à recevoir d'immatriculation française définitive, la série WW est généralisée en 1923 pour les immatriculations provisoires des véhicules en attente d'immatriculation définitive, française cette fois¹⁶.

Enfin, les omnibus de la « Société des Transports en commun de la Région Parisienne » bénéficient d'une série particulière, attestée dès 1922, sans que l'on sache exactement quand elle a commencé.

Comment arrivait-on à s'y reconnaître ?

Les quelques exemples ci-dessous montrent la grande variété qui régnait sur nos routes avec les plaques d'immatriculation du système de 1901.

561 - Y

Arrondissement de Rouen - 1902 -
format 123-A

453-K

Arrondissement de Poitiers - 1904 -
format 123-A

741-MM

Arrondissement de Marseille - 1904 -
format 123-A

783-R-2

Arrondissement d'Arras - 1907 -
format 123-A1

2369-B

Arrondissement de Bordeaux - 1914 -
format 1234-A

481-P6

Arrondissement de Poitiers - 1910 -
format 123-A1

9490T

Arrondissement de Toulouse - 1922 -
format 1234-A

44 7 6-AA

Arrondissement d'Alès - 1922 -
format 1234-AA

**1597
U I**

Arrondissement
de Paris - 1926 -
format 1234-A1

188-Z-86

Arrondissement de Versailles
pour la Seine-Inférieure - 1926 -
format 123-A12

À cette énumération, on constate aisément que les séries spéciales témoignent d'une vie bien plus longue que la série normale, puisque les plaques W - série « garage », WW - série « provisoire », RATP, font encore partie de notre environnement, aujourd'hui.

Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 1)

Partie constitutive du Reich allemand de Bismarck au traité de Versailles de 1871, l'Alsace-Lorraine attendit 1906 pour recevoir ses immatriculations, au démarrage de la première série nationale allemande. Fondé sur l'attribution de lettres ou de chiffres romains caractéristiques de la province mais aussi de l'entité territoriale secondaire, ce système employait aussi des tranches de numéros pour dénoter l'appartenance à un troisième niveau de subdivision territoriale.

Le *Reichsland* Elsaß-Lothringen se trouvait alors découpé en trois *Bezirke* (Unter-Elsaß - Strasbourg, Ober-Elsaß - Colmar, et Lothringen - Metz) eux-mêmes subdivisés en *Kreise* - l'équivalent de nos arrondissements, toutes ces informations se trouvant reflétées sur la plaque...

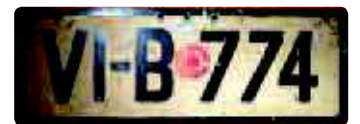
Après la victoire et le traité de Versailles, la France ne se pressa pas de basculer la région vers la série mise en place en 1901. Les immatriculations allemandes¹⁷ préfixées VI-A, VI-B, VI-C furent endossées par la France, comme affectées respectivement aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, créés sur la base des trois *Bezirke* préexistants. Cette situation fut confirmée par une circulaire du printemps de 1920, ce qui signifie que les autorités françaises continuèrent l'émission d'immatriculations selon le format allemand¹⁸. Il est à remarquer que la même circulaire instituait en parallèle une série préfixée SAAR pour les véhicules du territoire correspondant, qui restera sous mandat de la Société des Nations et administré par la France jusqu'en 1935.

L'arrondissement de Strasbourg fut créé postérieurement à la réorganisation minéralogique de 1919 dont il a été question (les trois départements concernés ne sont pas cités dans la circulaire de 1919). De fait, les immatriculations françaises ne débutèrent en Alsace et en Lorraine qu'en avril 1922¹⁹, avec utilisation de la lettre indicative J restée inattribuée jusque-là par crainte sans doute de confusion avec la lettre I.

¹⁷ Cf. *Andreas Herzfeld Die Geschichte der deutschen Kfz-Kennzeichen Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde*, Leipzig 2006, pp. 96-97, dont l'ouvrage constitue autrement une source très importante sur l'histoire des immatriculations allemandes.

¹⁸ 17 avril 1920. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures d'Alsace-Lorraine, de la Sarre et des provinces du Rhin.

¹⁹ Curieusement, l'arrêté portant création de l'arrondissement de Strasbourg ne semble pas avoir été publié, il en est de même de la circulaire attribuant à celui-ci la lettre J. D'avril 1922 à la fin du système en 1928, l'arrondissement ne distribua que des immatriculations sous le format 1234-J1, affectées par blocs complets à chacun des trois départements.



Immatriculation du *Bezirke* Unter-Elsaß (Strasbourg) (blocs VI-B x71 à 85 attribués au *Kreise* de Rappoltswiler [Ribeauvillé] à partir de 1912)

Immatriculation du *Bezirke* Lothringen (Metz) (blocs VI-C x81 à x90 attribués au *Kreise* de Saarburg [Sarrebouurg] à partir de 1912)

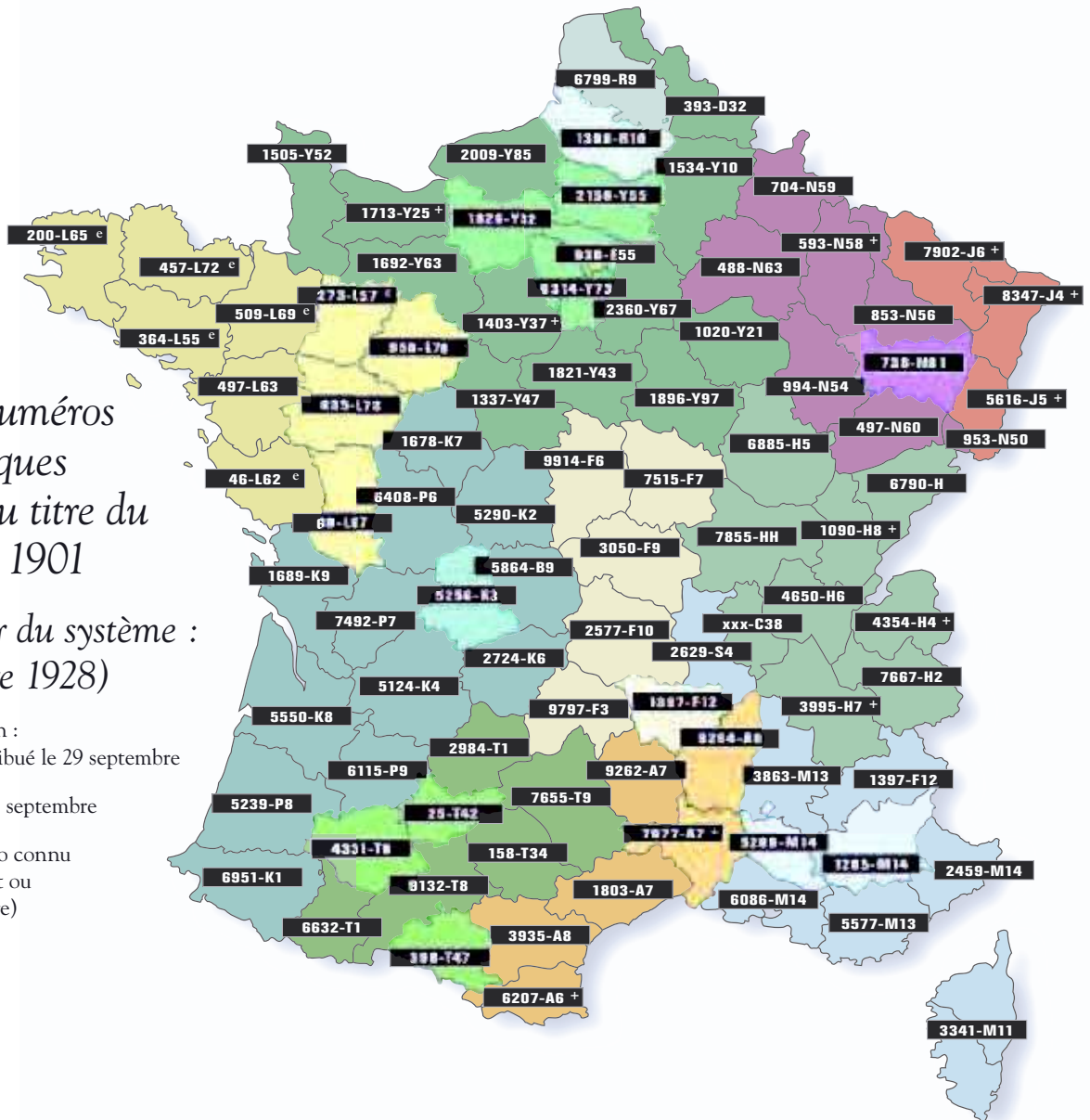
Derniers numéros minéralogiques attribués au titre du système de 1901

(dernier jour du système :
29 septembre 1928)

sans autre indication :
dernier numéro attribué le 29 septembre

e : estimation au 29 septembre

+ : plus haut numéro connu
(attribué en août ou
à la mi-septembre)





Une scène de tous les jours...
Immatriculation du département de Seine-et-Oise 1938

AB à AE en finissant avec l'Yonne, de ZU à ZY. Le territoire de Belfort, érigé depuis 1922 au rang de département à part entière, figurait dans la liste entre l'Aveyron et les Bouches-du-Rhône et non pas en fin de classement.

Au niveau de la progression des numéros de série, on avait prévu dès le début des numéros à 4 chiffres. Un « indice numérique »

La période 1928-1950²⁰

On a évoqué plus haut les caractéristiques générales qui avaient présidé à la naissance du système mis en place en 1928 pour répondre aux attentes que celui de 1901 n'avait pu satisfaire : format invariable, blocs pré-affectés.

Dans le détail²¹, chaque département se vit assigner des blocs de deux lettres, en nombre variable (de 1 à 17, et 99 pour la Seine) suivant son importance et l'estimation du volume à venir de véhicules à immatriculer. Tous les bigrammes furent donc attribués, à l'exception des lettres doublées (AA, ..., ZZ) qui avaient été prises par le système de 1901 et des bigrammes utilisés ou dont l'utilisation avait été prévue en tant que représentatifs d'un pays, pour la circulation internationale - les ovales internationaux (GB, NL, PL, ...). Une seule interrogation subsiste, quant à l'omission de CU : sans doute pour faire du politiquement correct, puisque le code international CU pour la colonie néerlandaise de Curaçao ne fut fixé qu'en 1935.

Les blocs de deux lettres attribués suivaient à peu près systématiquement la progression alphabétique, à commencer par l'Ain avec les blocs

représentatif d'un cinquième chiffre (comme une dizaine de milliers) figurait *derrière* le bloc de lettres, pour ne pas compliquer la lecture. Bien sûr, cet indice numérique ne figurait pas pour la première tranche de dix mille numéros, de 1 à 9 999. Quand les 9 indices numériques ajoutés à la suite d'un bloc avaient été utilisés, on avait déjà immatriculé 99 990 véhicules, on pouvait passer au bloc suivant.



Immatriculation du département du Rhône 1929

²⁰ Le système de 1928 a fait l'objet d'un article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in *Route Nostalgie* numéro 8 pp. 34-38, avec un développement particulier sur les séries spéciales démarrées pendant la guerre - remorques, tracteurs agricoles et vélomoteurs.

²¹ 30 avril 1928. Circulaire interministérielle (Intérieur - Travaux Publics) aux préfets. Automobiles. Déclaration de mise en circulation. Immatriculation.

Le système de 1928

361

1928 (30 AVRIL).

matriculation à utiliser à partir du 1^{er} octobre prochain, il contiendra d'observer rigoureusement la répartition indiquée dans le tableau ci-annexé donnant, par groupe de deux lettres accolées, les caractéristiques spéciales à chaque département. Ces diverses combinaisons de lettres devront être employées dans l'ordre où elles figurent sur le tableau. Chacune d'elles permet l'ouverture de dix séries de 9.999 numéros, les lettres caractéristiques pouvant être utilisées avec ou sans un indice numérique d'un seul chiffre. C'est ainsi que les lettres caractéristiques AB donnent naissance aux séries de numéros :

1 à 9.999 AB	1 à 9.999 AB 5
1 à 9.999 AB 1	1 à 9.999 AB 6
1 à 9.999 AB 2	1 à 9.999 AB 7
1 à 9.999 AB 3	1 à 9.999 AB 8
1 à 9.999 AB 4	1 à 9.999 AB 9

une progression
unique

IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES.

LETTRES CARACTÉRISTIQUES AFFECTÉES, PAR GROUPES DE DEUX,
À CHAQUE DÉPARTEMENT.

DÉPARTEMENTS.	COMBINAISONS ATTRIBUÉES.
AIR.....	AB, AC, AD, AE
AISNE.....	AE, AG, AH, AJ, AK, AL.
ALLIER.....	AN, AP, AQ.
BASSES-ALPES.....	AR.
HAUTES-ALPES.....	AS.
ARDÈCHE.....	AT, AU.
ARDENNES.....	AV, AX, AY.
ARIÈGE.....	AZ.

des blocs
pré-attribués

Série [AB ici]		A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	V	X	Y	Z
(ii)	effectivement utilisée, avec n° actuel du département	A.	01	01	01	01	02	02	02	02	02	02	03	03	03	03	04	05	07	07	08	08	08	09
	Idem. série	B.	05	05	05	05	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
	utilisée après la 2 ^{ème} guerre	C.	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
(iii)	Série [AC ici] prévue, jamais attribuée	D.	16	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Séries non utilisées		E.	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
	Lettre doublée (déjà utilisée par le système de 1901)	F.	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
	Réservee - colonie	G.	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
	Ovale - Convention	H.	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
	1909	J.	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	1926	K.	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
		L.	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
		M.	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
		N.	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
		P.	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
		Q.	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
		R.	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
		S.	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76
		T.	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
		U.	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76
		V.	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
		X.	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76
		Y.	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79
		Z.	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84

un système bien pensé, loin d'être saturé en 1950, au moment de la mise en place du système suivant.

Affolement et hystérie à Marseille le 9 octobre 1934 après l'assassinat d'Alexandre de Yougoslavie et du ministre français Louis Barthou. La Rolls-Royce était neuve Immatriculation du département des Bouches-du-Rhône 1934



Les autorités n'avaient pas prévu de réimmatriculer les véhicules issus du système de 1901, c'est la raison pour laquelle les blocs avec une lettre doublée avaient été omis, dans le but d'éviter toute confusion avec des immatriculations déjà distribuées. De fait, il n'y eut pas de

réimmatriculation systématique jusqu'à la mise en place du système suivant, les préfectures se contentant de réimmatriculer un véhicule quand sa carte grise devait être modifiée, en particulier suite à modification, revente ou changement de département.

Le système de numérotation ne reçut pas d'adaptation pendant les 22 années de sa courte existence. Certains départements réservèrent quelques blocs pour des usages spécifiques, mais cet usage fut très limité²². En fait, moins d'un quart des blocs qui avaient été pré-attribués furent effectivement utilisés²³, et une dizaine d'années supplémentaires auraient pu être couvertes, y compris dans les cas les plus défavorables, s'agissant de départements pour lesquels la réservation de blocs effectuée en 1928 se serait révélée limitée face à la progression réelle du parc constatée dans les années 1950. En particulier, seuls 8 départements, dépassant la barre des 100 000 immatriculations, eurent l'occasion de mettre en service un ou plusieurs blocs, à la suite du bloc initial²⁴.

La disparition du système de 1928 n'est surtout pas à mettre sur le compte de l'épuisement des séries. La raison est ailleurs – c'est une victime tardive de la Seconde Guerre mondiale, on en verra la justification après l'exposé de la situation pendant cette période troublée.

La situation pendant la Seconde Guerre mondiale

Les Français ont eu la vie dure pendant la guerre, c'est un euphémisme, mais on ne peut pas porter les immatriculations au nombre des éléments – déjà trop nombreux – qui ont provoqué leur malheur. C'est plutôt au niveau des restrictions de circulation, des annulations de cartes grises (pour les modèles les plus anciens, dont la date de réception était antérieure à 1925) et en tout premier lieu du rationnement en carburant, que l'automobile a fait souffrir les Français. Si l'on met de côté la débâcle de 1940, le service de l'immatriculation n'a pas cessé, et les séries ouvertes en 1928 ont progressé, à vitesse très réduite bien sûr.

Quelle que soit la zone, entre les zones d'occupation militaire allemande (celle basée à Paris,

pour la zone d'occupation principale, mais aussi celle de Bruxelles, pour l'occupation de la France du nord) et la zone non occupée jusqu'en novembre 1942, l'administration française était présente et a assuré sa part de travail en la matière. À l'opposé, dans les régions annexées de fait, il en était tout autrement, avec une situation suffisamment dramatique pour faire l'objet plus bas d'un développement complet.

C'est ainsi que différentes séries spéciales ont été créées, qui n'ont duré que le temps de la guerre. On commença très tôt, dès mai 1940, pour les véhicules des Belges qui avaient fui leur pays devant l'invasion, et trouvé refuge en France²⁵. Le volume d'immatriculations utilisées fut très limité, de l'ordre de la dizaine dans les départements desquels les Français fuirent à leur tour quelques semaines après, de quelques centaines dans les départements de la zone non occupée où les émigrés avaient trouvé un refuge sinon plus confortable, au moins plus sûr.

Il est un domaine où les autorités de Vichy peuvent avoir devancé le souhait de l'occupant, comme elles l'ont fait dans d'autres beaucoup plus critiques, c'est celui des immatriculations de vélo. Avec la pénurie d'essence, l'homme de la rue ne circulait plus en automobile, et tout vélo était devenu en quelques semaines un objet très convoité, dont le prix avait atteint le niveau du salaire mensuel d'un employé. Le nombre des vols avait grimpé en flèche, et la décision d'immatriculer les vélos peut avoir été prise comme une mesure d'ordre public, pour circonscrire le fléau autant que possible et laisser les Français aller au travail ou au ravitaillement sans trop de mal... Mais le contrôle de leur propriétaire, rendu dès lors possible, se trouva vite faciliter la répression, pour le profit des autorités d'occupation, puisque les exemples ne manquent pas d'arrestations de résistants ou de juifs, à la suite d'un contrôle de plaque de vélo.

Quoi qu'il en soit, les départements, l'un après l'autre, instituèrent à partir de novembre 1940

²² Il s'agit en particulier des départements ayant réservé des séries complètes pour organiser une gestion séparée des immatriculations attribuées aux véhicules des touristes étrangers originaires des pays non signataires des conventions sur la circulation internationale de 1909 et 1926. En effet, jusqu'à la création de la série TT en 1933, ces véhicules étaient réimmatriculés dans la série normale à leur arrivée en France. Comme le premier de ces pays était les États-Unis, dont les ressortissants débarquaient par milliers par les ports de la Manche, on ne s'étonnera pas d'y compter la Seine-Inférieure (bloc XB) et la Manche (série KFI).

²³ L'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw (idem note 20) présente une carte de France éclairante à ce sujet, avec les plus hauts numéros attribués à la veille de la disparition du système, pour chaque département.

²⁴ Dans l'ordre décroissant : Seine, Seine-et-Oise, Nord, Bouches-du-Rhône, Rhône, Gironde, Seine-Inférieure, Pas-de-Calais.

²⁵ 30 mai 1940. Circulaire du ministre des Travaux Publics et des Transports aux préfets. Immatriculation provisoire des véhicules des étrangers réfugiés en France. Son texte n'a pas été publié après la guerre, mais les registres versés aux archives de trois départements au moins – Aveyron, Seine-et-Oise, Haute-Vienne – conservent la mémoire du format retenu pour les immatriculations et de la période pendant laquelle elles ont été émises.

l'immatriculation des vélos, bien sûr en parallèle à l'émission de leurs cartes grises²⁶... On a ainsi immatriculé à la hâte, en l'espace de trois ou quatre mois, quelques millions de vélos, un effort gigantesque, dont on ne connaît rien aujourd'hui de la logistique sous-jacente, quant à la mise à contribution des mairies, l'enregistrement et le traitement des demandes, la diffusion des cartes grises. On a immatriculé à Paris environ 1,5 million de vélos de 1941 à 1944, juste un peu plus que d'automobiles entre 1928 et 1950 ! On peut s'en douter, les immatriculations de vélo furent rapidement supprimées à la Libération.

On avait choisi pour les plaques de vélo un format identique à celui utilisé pour les motos, en prenant la précaution de les faire de couleur jaune – les poètes disaient jonquille – au lieu du noir en vigueur pour la série normale²⁷. Cela valait mieux, puisque les vélos ont utilisé les mêmes séquences que celles mises en place pour la série normale, cette situation créant autant de doublons que d'immatriculations attribuées, rapprochant des objets sans aucun rapport, ce qui n'est pas le propre d'une immatriculation...

Enfin, l'histoire de Vichy enseigne que les Chantiers de la Jeunesse ont été créés en juillet 1940 pour accueillir les jeunes hommes en âge d'être incorporés, mais qui n'avaient pu l'être à la suite de la défaite, les encadrer et essayer de leur inculquer les valeurs morales du régime. Le parc automobile des Chantiers provenait bien sûr de celui de l'armée française, ou de ce qu'il en restait après les destructions de guerre, les réquisitions allemandes et la formation de l'armée d'armistice conservée en zone non occupée. On formalisa tardivement – en janvier 1942 – l'appartenance d'un véhicule aux Chantiers, avec la mise en place d'une série spéciale²⁸, gérée à l'échelon national par la préfecture de Clermont-Ferrand et caractérisée par le suffixe CJ. Les Chantiers ont disparu à la mi-1944, la série est sans doute la plus éphémère de toutes celles ayant jamais existé dans notre pays.



Série des véhicules des réfugiés étrangers
1940 - 1944 - Vendée



Série des vélos
1941 - 1944 - Loiret



Série CJ - Chantiers de la Jeunesse
1942 - 1944

Faire le ménage

À la fin de la guerre, et juste après, le parc automobile civil français se trouvait bien sûr dans une situation difficile vis-à-vis de sa consistance. Dans un sens, réquisitions civiles et militaires françaises, réquisitions allemandes, sans compter les destructions de guerre l'avaient notablement réduit de sa substance. Dans l'autre, prises à l'ennemi après 1944, et surtout achats auprès des « surplus » de l'armée américaine effectués

²⁶ Le texte ministériel autorisant les préfets à déployer des immatriculations de vélo dans leur département – il semble que cette décision ait été laissée à leur initiative – n'a pas été retrouvé. A l'opposé, on connaît les détails de sa mise en œuvre, par l'analyse de ce qui avait été arrêté dans le département de la Seine, ou de ceux concernant les procédures de suivi, par celle des dispositions prises en Seine-et-Oise, par exemple.

²⁷ 9 novembre 1940.

Arrêté du préfet de police.

Modalités précises de [...]

l'immatriculation des cycles avec ou sans moteur auxiliaire.

²⁸ 8 janvier 1942. Note

dactylographiée du secrétaire d'État aux Communications au préfet du Puy-de-Dôme.

Immatriculation des véhicules automobiles des Chantiers de la Jeunesse.



*Profitez des premiers congés payés !
Immatriculation des Alpes-Maritimes 1937*

par des civils avaient pu le remonter, dans une mesure assez réduite, mais surtout sans qu'on pense toujours à immatriculer sérieusement ces nouveaux véhicules.

Du côté des préfectures, le paysage devait manquer de visibilité, d'autant plus que, suite aux réquisitions françaises, la situation de très nombreux véhicules, entre propriétaire privé, administration civile, armée, et aussi entre location à l'État ou achat, n'était pas claire. On verra juste après que c'est cette même situation qui a motivé la création des immatriculations administratives en 1948, et la refonte complète des immatriculations militaires en 1949.

Pour la série normale, il semble bien que l'on ait voulu initialement assainir la situation sans procéder à la mise en place d'un nouveau système ; on trouve à la place, dans les textes législatifs de l'époque, mention d'une « revalidation des cartes grises », assortie d'un « impôt spécial », pour financer l'opération et aussi la reconstruction. Sans doute jugé insuffisamment radical pour jeter les bases d'un redémarrage sous contrôle, ce traitement plus léger ne fut pas mis en œuvre. Ne demandant guère plus de travail à l'adminis-

tration qu'une revalidation générale des cartes grises, il était nettement plus intéressant de mettre en place un nouveau système, ce qui fut fait le 1^{er} avril 1950, cette fois avec la perspective de réimmatriculer tous les véhicules sous un délai donné (fixé par la suite à juillet 1955). Le système initialisé en 1928 était rationnel, la structure de ses immatriculations, très simple. Supprimé juste après une des périodes les plus troublées de l'histoire française, alors que l'on n'avait pas épuisé le quart de ses réserves, on ne se trompe pas en disant que c'est une victime de la guerre.



*Faire sa place au soleil...
Immatriculation du département de l'Ain 1937*

Les séries spéciales de la période 1928-1950

On a examiné dans le paragraphe consacré à la guerre les séries spéciales qui n'ont pas duré plus que la période de conflit. Il reste à parler de celles, fort nombreuses, qui sont apparues au cours de la vie du système, dont

l'usage s'est pérennisé, même pour celles créées pendant la guerre.

C'est d'abord en 1933 que l'on porta remède à un problème ouvert depuis la veille de la Première Guerre mondiale au moins : **l'immatriculation des véhicules étrangers non taxés en France**, qu'ils soient importés temporairement à l'occasion de vacances, achetés pour être exportés à l'issue d'un séjour touristique, ou encore dont les propriétaires jouissaient d'une exonération au titre de leur statut personnel, les diplomates.

Jusqu'alors, le problème n'avait pas reçu de traitement satisfaisant. Si l'on exclut les véhicules des touristes étrangers originaires des pays signataires des conventions internationales de 1909 et 1926, qui étaient temporairement importés sous couvert de l'immatriculation d'origine, tous les autres véhicules circulaient sous couvert d'une carte grise et d'une immatriculation normale françaises. Cela, alors qu'aucun véhicule n'avait acquitté de droits douaniers ou de taxe intérieure – situation normale – et pouvait être revendu sur le marché français sans les acquitter au final – situation de fraude.

²⁹ 10 octobre 1933. Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Facilités spéciales accordées à certains touristes débarquant dans les ports français. Immatriculation des voitures étrangères (Cartes T.T.). Instructions.

³⁰ Fort préoccupante si l'on en juge par les 5 circulaires prises dans ce domaine entre 1933 et 1942, chacune venant exposer qu'une situation potentiellement génératrice de fraude avait été identifiée, et les mesures prises pour empêcher celle-ci.

³¹ 9 décembre 1933.

Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures étrangères (Cartes T.T.). Instructions complémentaires.



Véhicule ré-équipé d'un gazogène et circulant sous couvert d'une immatriculation W garage en attendant la refection de la carte grise. Immatriculation du département du Rhône 1938, plaque garage W 11 de l'arrondissement minéralogique de Lyon

En octobre 1933, la série TT (pour transit temporaire) fut créée²⁹, pour munir les véhicules concernés d'une carte grise spéciale et surtout des plaques rouges qui sont depuis son signe distinctif fort, en accompagnement



À Fontenay-sous-Bois, 1932
Immatriculation du département de la Seine 1928

du TT. Abandon de la carte grise normale, contrôles de police facilités par l'aspect des plaques, tels étaient les bénéfices à retirer de la création de la nouvelle série TT, dans la perspective d'éradiquer la fraude, fort préoccupante pour les autorités de l'époque³⁰.

La mise en place de la série TT vint à point pour s'appliquer telle quelle aux zones franches de l'Ain (pays de Gex) et de la Haute-Savoie. En effet, après une période d'atermolements qui avait duré dix ans, la France avait été obligée de rétablir ces deux zones, supprimées au début de la guerre, en consentant à l'exemption des droits de douane pour les véhicules de marques étrangères importés par leurs résidents. Le risque étant le même que pour les véhicules hors taxes possédés par des étrangers, la décision fut prise d'immatriculer ces véhicules dans la série TT³¹ au premier jour du rétablissement – 1^{er} janvier 1934, avec usage des suffixes Q et W, qui n'avaient pas été affectés au lancement de la série TT en octobre 1933.

Les véhicules diplomatiques, concernés au premier chef par les dispositions sur le statut hors taxes, circulèrent dès lors sous couvert d'une immatriculation TT. Malheureusement, la

spécificité de la série et la couleur des plaques attiraient plus de contrôles de police que nécessaire, s'agissant de diplomates, de sorte que dès 1936, la France créait sa première série diplomatique, caractérisée par un préfixe CD bien apparent et la couleur jaune de ses plaques³². Comme cette série CD ne s'appliquait qu'aux véhicules bénéficiant d'un statut hors taxes, la Troisième République créa au début de 1940 une série spéciale pour les véhicules diplomatiques n'en bénéficiant pas (généralement, parce qu'ayant été achetés d'occasion sur le marché intérieur), mais c'est l'état français qui la déploya à partir de la fin de 1940, au profit des ambassades repliées à Vichy.

On a évoqué un peu plus haut l'impact des restrictions nées de la guerre sur l'ensemble du parc automobile et sur les conditions de circulation. Au niveau individuel du véhicule, les autorités de Vichy s'attachèrent en permanence à complexifier, pour mieux contrôler et restreindre le marché, les procédures de réception des modèles, les conditions d'achat, de détention et de revente des véhicules. Dans cette démarche, elles étendirent à des catégories jusque-là non immatriculées, l'obligation de réception et d'immatriculation.

Les remorques de plus d'une tonne en charge



*Une Simca 5 toute neuve !
Immatriculation du département
de la Seine 1938*

et les tracteurs agricoles se retrouvèrent immatriculés à partir de la fin 1941³³, les vélomoteurs (caractérisés par une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³), à partir de la mi-1943³⁴, chaque catégorie disposant dès lors de blocs réservés parmi ceux attribués en 1928 à chaque département.

Il semble que l'immatriculation des vélomoteurs ait été peu appliquée dans l'immédiate après-guerre, si l'on en juge par les instructions faites aux préfetures pour continuer à le faire³⁵. Quoi qu'il en soit, l'immatriculation de ces trois catégories de véhicules perdura, leurs séries étant purement et simplement incorporées à la série normale – c'est-à-dire cette fois sans bénéfice de tranches réservées – lors du passage au nouveau système de 1950.

Les immatriculations militaires sont bien sûr un sujet passionnant quand elles se rapportent à une période de conflit, ce sont également celles sur lesquelles une connaissance consolidée est la plus difficile à présenter.

La série militaire mise en place en 1923 arriva à saturation en 1938, on étendit les plages d'immatriculation par adjonction d'une lettre caractéristique, normalement placée avant le drapeau tricolore. Environ 300 000 véhicules civils furent réquisitionnés dans les derniers mois de 1939, auxquels on affecta à la suite de leur militarisation un numéro d'ordre national, avec ajout d'une lettre caractéristique pour apporter l'indication de la région militaire de rattachement.

Après la défaite, de nombreux véhicules se retrouveront soustraits des réquisitions allemandes grâce au service de Camouflage du Matériel, qui créera pour eux de fausses immatriculations civiles – identiques à celles originaires de la Seine – en utilisant l'indice numérique placé derrière le bloc de lettres non pas comme un indicatif des dizaines de milliers, mais du fabricant du véhicule.

Le paysage des immatriculations dans les

³² 17 août 1936. Circulaire du ministre des Travaux Publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures du Corps Diplomatique.

³³ 17 novembre 1941. Circulaire du secrétaire d'État aux Communications aux préfets (tous départements). Immatriculation des véhicules remorqués et des tracteurs agricoles.

³⁴ 13 septembre 1943. Circulaire du ministre secrétaire d'État de la Production industrielle et des Communications. Code de la Route.[...]1° Procédure d'immatriculation des vélomoteurs.[...].

³⁵ 24 août 1948. Circulaire du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, relative à l'immatriculation des vélomoteurs.



Rallye Paris-Cannes, avril 1946 - à gauche : immatriculation du département de la Seine 1938 - à droite : immatriculation du département de la Seine 1931

maquis, les réseaux de Résistants, les Forces françaises de l'Intérieur est très peu connu. On en a une indication au travers d'une remontrance du ministre de l'Intérieur au préfet de police³⁶, en juillet 1945, qui dénonçait le désordre qui régnait à Paris, en rapportant l'usage irrégulier des préfixes MNPDGR, CRF, GP, PP. On dispose aussi de la liste complète des véhicules dont un maquis s'était trouvé doté, à la suite de prises à l'ennemi ou de réquisitions faites auprès de collaborateurs, qui montre à l'opposé que toutes les automobiles françaises avait conservé leur immatriculation civile d'origine.

La dernière péripétie que vécut le parc militaire français au terme de 5 années de malheur fut bien sûr l'arrivée des troupes alliées, qui se dessaisirent après la victoire de nombre de véhicules au titre de l'aide d'après-guerre. L'armée se retrouvait alors avec des véhicules de provenance, de construction et d'usage multiples, qu'il était obligatoire de classer et de répertorier, pour en permettre la gestion opé-

rationnelle. L'État-Major mit en place en 1948 un très important programme³⁷ destiné à fichier - le vocable fiche mécanographique est toujours d'usage - tous les véhicules selon des critères multiples, dont la liste représentait plus de 20 pages du Bulletin Officiel des Armées.

Et, au printemps de 1949, l'armée entamait la complète réimmatriculation de son parc, en sélectionnant les plus pertinents des critères des fiches mécanographiques (armée d'appartenance, nature du véhicule, charge utile des camions, ...) pour former l'immatriculation en elle-même³⁸. C'est en particulier avec la série militaire de 1949 que sont apparus les symboles d'armées que nous connaissons encore aujourd'hui en tête de l'immatriculation, comme l'ancre de marine ou la grenade de la gendarmerie.

Enfin, le printemps de 1948 voyait le lancement de la dernière des grandes séries spéciales françaises, celle créée pour **les véhicules civils appartenant à l'État**. Jusqu'avant la guerre, l'État avait prôné de ne pas possé-

³⁶ 2 juillet 1945. Note dactylographiée du ministre de l'Intérieur au préfet de police. Réglementation de la circulation automobile.

³⁷ Direction centrale du Matériel ; Bureau « auto-chars ». Instruction provisoire N° 12171 D.C.M. / X. du 19 mars 1948 sur la gestion du matériel automobile ressortissant au service du matériel.

³⁸ Direction centrale du Matériel ; Bureau « auto-chars ». Instruction interministérielle N° 5005-D. N. / E. M. P. du 27 avril 1949 relative à l'immatriculation des véhicules automobiles dépendant du ministère de la défense nationale [...].

Les plaques militaires françaises



Série militaire utilisée
jusqu'en 1949 - numéro à 5 chiffres



Série militaire 1949 - 1960 - numéro à 6 chiffres
(insigne de la gendarmerie)



Série militaire utilisée 1960 - 1989
numéro à 7 chiffres (insigne de l'Armée de l'Air)



Série militaire 1989 - 2009 - numéro à 8 chiffres
(insigne de l'Armée de Terre)

La série militaire est de loin la plus stable dans notre pays. Depuis sa création au cours de la Première Guerre mondiale, ses plaques ont toujours porté un bandeau tricolore à gauche de l'immatriculation, dont la structure est uniquement faite de chiffres. Les diverses réformes qui se sont succédées n'ont consisté qu'à augmenter le nombre de chiffres, passé de 5 à 6, puis 7 et enfin 8 aujourd'hui.

Les raffinements ainsi rendus possibles ont permis successivement de dénoter l'armée d'appartenance et la catégorie du véhicule, puis son année de mise en service, et de préciser s'il est éventuellement issu d'une reconstruction sur la base d'un véhicule plus ancien. L'insigne de l'armée ou du service centralisé d'appartenance est souvent présent depuis 1949, seul ou en complément du drapeau national.

Elle fait partie des séries qui ne survivront pas à la mise en place du SIV.

Citons aussi deux séries non militaires à proprement parler, mais qui sont apparentées :



Série des véhicules civils des Forces militaires
françaises stationnées en Allemagne - hors SIV



Série des véhicules civils des Forces militaires
françaises stationnées à Berlin - périmée

der de véhicules de tourisme, craignant les abus et préférant payer des indemnités à ses fonctionnaires, s'ils utilisaient leur véhicule personnel pour les besoins du service. Les réquisitions civiles de la période de guerre avaient complètement changé la donne, et l'opinion publique s'était émue dans l'immédiate après-guerre d'un parc pléthorique, pas forcément adapté, le statut exact de nombre de véhicules n'étant pas connu. Il convenait de faire le ménage. Là encore, la décision d'immatriculer dans une série spéciale (avec le suffixe D pour Domaines)³⁹ fut prise, pour reprendre le sujet par le commencement, à savoir qui possède quoi et bien sûr maîtriser le nombre de véhicules investis.

Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 2)

Contrevenant en cela aux termes de l'armistice signé le 22 juin 1940 qui ne contenait aucune disposition dans ce sens, l'Allemagne réalisa purement et simplement l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine, en rétablissant la frontière et les divisions territoriales d'avant la Première Guerre mondiale. Le Grand Reich mettait en application la ligne de conduite de son chef, qui n'avait jamais voulu reconnaître le traité de Versailles. L'administration allemande fut installée au milieu de l'été 1940, commençant sans attendre un programme de germanisation accélérée. L'Alsace fut incorporée au *Gau* de Baden pour former le *Gau* Baden-Elsaß, qui prit Strasbourg comme chef-lieu, la Lorraine au *Gau* de Sarre-Palatinate (Saarpflaz) pour former celui de Westmark, dont Sarrebruck devint le chef-lieu.

Au niveau des immatriculations⁴⁰, les *Kreise* alsaciens prirent le chiffre romain IV déjà utilisé pour Baden, mais avec le raffinement inédit qu'une lettre à sa suite indiquait le *Kreis* ou un groupement de *Kreise*, comme IV T pour

les *Kreise* de Mulhouse, Thann et Altkirch. La Lorraine bénéficia du code Wm attribué globalement à la Westmark⁴¹, l'information du *Kreis* de provenance n'étant cette fois incluse dans l'immatriculation que parce que les numéros de série étaient affectés aux *Kreise* par tranches complètes, comme c'était l'usage avant 1919.

Au titre du programme de germanisation mentionné plus haut, les Allemands réalisèrent la réimmatriculation des automobiles françaises. Sans doute le volume des automobiles concernées fut-il limité – les Alsaciens et les Mosellans avaient été nombreux à se réfugier dans le sud-ouest de la France dès le début de la guerre. Le cas est attesté d'une automobile déjà immatriculée à Strasbourg avant la guerre, et réimmatriculée en 1941 dans la série IV ST pour Strasbourg, en même temps que son propriétaire voyait son prénom et le nom de sa rue germanisés.

L'administration française fut rétablie dans la région à l'hiver 1944 à mesure de l'avance des armées alliées et le peu de véhicules rescapés de cette époque (les Allemands en avaient aussi réquisitionnés pour fuir à l'approche de leur défaite, qui furent détruits comme pendant l'exode de 1940), repris dans les séries françaises.

Une brève conclusion sur la période 1928-1950

L'analyse du système mis en place en 1928 pour la série normale ne présente guère d'intérêt, même si elle montre qu'il avait été bien pensé ; ses évolutions ont été limitées et n'ont guère eu de pittoresque, il était né à terme.

Pour ce qui concerne les séries spéciales, on peut dire que la période 1901-1928 avait été caractérisée par la création de séries certes obligatoires à la promotion et à la diffusion d'un moyen de transport nouveau – immatriculations

³⁹ 30 avril 1948. Circulaire du ministre des Travaux Publics et des Transports aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et aux chefs de service, relative à des instructions pour l'application du décret n° 47-1959 du 9 octobre 1947 [sur les parcs automobiles des administrations publiques civiles].

⁴⁰ Cf. Andreas Herzfeld, *op. cit.*, p. 172.

⁴¹ *Ibid.*, p. 171.

Les principales séries d'après 1978



Série normale
France de 1970 à 1990



Série militaire utilisée
jusqu'en 1949
numéro à 5 chiffres



Série temporaire
TT 1933-1954
Cherbourg 1936



Série des vélomoteurs
1943-1950
Finistère 1948



Série des véhicules
des réfugiés étrangers
1940-1944 - Vendée



Série des vélos
1941-1944
Loiret



Série normale
Seine - 1949



Série diplomatique
1936-1954 - Paris début
des années 1950



Série militaire
1949-1950
numéro à 6 chiffres



Série administrative
initiale - 1948



Série des tracteurs
agricoles 1941-1950
Indre-et-Loire 1946

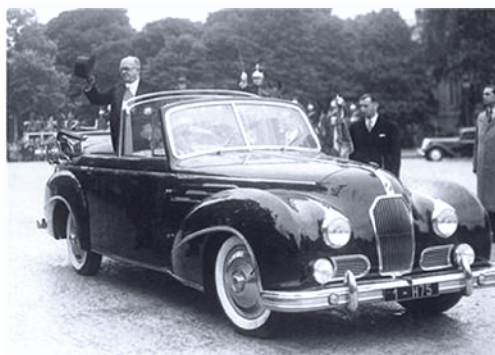


Série Chantiers
de la Jeunesse
1942-1944

garage, immatriculations provisoires, mais quelque peu « utilitaires ». À l'opposé, c'est pendant la période 1928-1950 que la France finit de se doter, en lançant les séries spéciales quasiment obligatoires dans tout pays : temporaires, diplomatiques, administratives. Toutes existent encore aujourd'hui, certaines sous une forme très similaire à celle de l'époque, comme les TT et les CD. Le record de longévité revient bien sûr aux immatriculations des zones franches de l'Ain et de la Haute-Savoie, toujours en TTQ et TTW après 75 ans d'existence !

Enfin, l'examen de la situation pendant la guerre est passionnant, autant pour les péripéties qui en ont directement découlé – séries civiles de circonstance, séries militaires – que pour l'impact qu'elle a eu sur la vie des immatriculations, puisqu'elle est la cause directe de la création des séries majeures de 1948, 1949, 1950.

La période 1950-2009⁴²



Le Président Vincent Auriol et la Talbot-Lago de l'Élysée
Immatriculation du département de la Seine 1950

Mis en place le 1^{er} avril 1950, le nouveau système⁴³ se caractérisait d'abord par un principe jusque-là inutilisé : la progression globale des numéros d'immatriculation n'était plus uniquement assurée par une progression numérique, elle faisait aussi appel à une progression alphabétique, qui devait employer une, puis deux lettres de série.



La DS du Général de Gaulle à l'immatriculation pourtant banalisée, après l'attentat du Petit-Clamart. Immatriculation du département de la Seine 1959

Que la progression passe de 999 Z à 1 AA, puis de 999 AA à 1 AB semble parfaitement évident avec le recul, mais le concept était nouveau.

La progression numérique était assurée au moyen d'un numéro de série à 3 chiffres. Parce que l'on pensait déjà à l'épuisement du système, la Seine fut dotée dès le premier jour de numéros à 4 chiffres, cette disposition étant étendue en novembre 1950 aux 6 départements ayant dépassé le cap des 150 000 immatriculations entre 1928 et 1950. En 1954, on abaissa ce seuil à 100 000, au profit de deux autres départements, le Pas-de-Calais et la Seine-Inférieure.

Mais l'élément le plus original, c'était l'identification directe du département au moyen d'un code numérique, tiré d'une liste qui n'avait que quelques années d'existence, au sein du Code géographique national. Lancé dès 1941 sous une forme pilote par le Service national des Statistiques, repris par l'INSEE à sa création en 1946, le code sert depuis à recenser les communes, en leur affectant une immatriculation qui commence avec le numéro du département, le même que celui de nos plaques.

C'est donc le Code géographique national qui a rétrogradé le territoire de Belfort à la place 90,

⁴² Pour ce qui concerne la série normale, on pourra encore se référer à l'article de Bruno Vernhes et Jean-François Zuraw in *Route Nostalgie* n° 9, pp. 34-39, qui comporte en particulier une iconographie très complète.

⁴³ Circulaire du 11 mars 1950 du ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme aux préfets, relative à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la délivrance de cartes grise d'un nouveau modèle.

*Derniers numéros
minéralogiques attribués
le 31 mars 1950
au titre du système
de 1928*



en le privant du 13 porte-bonheur qu'il aurait tiré si on l'avait laissé en tête du peloton des B. C'est surtout de sa faute s'il y a autant de crispations aujourd'hui à l'annonce de leur suppression sur les plaques, puisque c'est le code qui a forgé ces éléments identitaires aussi forts que très récents sur l'échelle de l'histoire !

Si le code officiel a toujours prévu pour l'ensemble des départements des numéros à deux chiffres, les créateurs du système de 1950 avaient pensé faire une économie – saugrenue – en omettant le 0 des 9 premiers départements. Il fallut attendre une bonne année pour se rendre compte de ce que certaines immatriculations à émettre dans le futur auraient été déjà attribuées soit au titre du système de 1901, soit surtout à celui du système de 1928, ce qui était plus problématique ! Tout rentra dans l'ordre en août 1951, avec la mise en place effective des codes 01 à 09, mais le mal était fait, puisqu'on ne chercha pas à réimmatriculer les véhicules déjà en « faute »...

On a expliqué plus haut que le système de 1950 avait permis la réimmatriculation du parc français. Indépendamment de l'immatriculation des véhicules neufs, toute opération conduisant au changement de la carte grise d'un véhicule déjà immatriculé – déménagement, revente, modification – donna bien sûr lieu à sa réimmatriculation dans la nouvelle série. Cependant, l'objectif ambitieux de la réimmatriculation systématique obligeait à migrer tout véhicule vers le nouveau système, même si aucune opération d'une telle nature n'était prévue, ce qui fut fait en plusieurs étapes.

On commença par les véhicules commerciaux légers, pour finir par les véhicules privés : les propriétaires furent invités à procéder au changement de carte grise, pour se conformer au nouveau système au plus tard le : 1^{er} janvier 1951 (véhicules de charge totale comprise entre 1 et 2 tonnes) – 1^{er} juin 1951 (véhicules de charge totale supérieure à 2 tonnes, autocars et autobus, tracteurs) – 1^{er} juin 1955, reporté au

1^{er} juillet 1955 (tous les autres véhicules). En fait, la date du 1^{er} juillet 1955 ne fit pas l'objet d'un autre report, mais ne fut pas respectée non plus, puisqu'on trouve dans les registres trace de réimmatriculations jusque dans les années 1960, marginales sans doute mais réelles.

Une seule vraie réforme en soixante ans : le passage à trois lettres

Bien pensé, apte à évoluer selon chaque angle sous lequel on est venu le prendre – épuisement des blocs de deux lettres, création de nouveaux départements, le système de 1950 ne rend les armes que sur ordre, et surtout pas parce qu'il est proche de la saturation.

La première véritable évolution fut la prise en compte du redécoupage administratif de la région parisienne, qui se traduisit par la mise en place des immatriculations⁴⁴ dans les départements nouvellement créés – avec les codes 91 à 95, de la mi-1965 au début de 1967. Porter de façon directe l'indication du département présentait l'important avantage de pouvoir en gérer de nouveaux sans remettre en cause l'existant, ce qu'il aurait été par exemple impossible de faire avec le système de 1928 et ses blocs tous pré-affectés.

Des 99 codes auxquels une information purement numérique donnait naturellement accès, on passait à un nombre à peu près illimité si l'on s'autorisait à y incorporer un élément alphabétique, étape qui fut franchie en 1976 pour prendre en compte le découpage de la Corse en deux nouveaux départements, quand le 20 laissa la place⁴⁵ aux 2A et 2B. Les Parisiens réfractaires au SIV n'auraient sans doute pas renâclé à passer à 7A...

Au niveau des numéros de série, c'est la nécessité de fournir toujours plus de nouvelles immatriculations qui conduisit à autoriser l'uti-

⁴⁴ 30 mars 1965. Arrêté interministériel du ministre des Affaires économiques, du ministre des Travaux Publics et des Transports et du ministre de l'Intérieur. Modification et complément de la codification départementale utilisable pour l'immatriculation des véhicules.

⁴⁵ 30 janvier 1976. Arrêté interministériel du ministre de l'Intérieur, du ministre de l'Économie et des Finances et du ministre de l'Équipement. Modification de la codification départementale utilisable pour l'immatriculation des véhicules.

Les plaques diplomatiques françaises



Série diplomatique 1936-1954
Paris début des années 1950



Série diplomatique
depuis 1965



Série diplomatique - depuis 1965
organisations internationales (E.S.A.)



Série diplomatique - depuis 1966
personnels techniques d'ambassade

Série diplomatique 1954-1965
Seine début des années 1960



Série diplomatique - depuis 1965
véhicule de l'ambassadeur



Série diplomatique - depuis 1966
personnels consulaires



Série diplomatique - depuis 1965 - délégués auprès
d'une organisation internationale (O.C.D.E.)



Série diplomatique - depuis 1965 - véhicule acheté
sur le marché intérieur mais bénéficiant de
l'exemption fiscale



Lancée en 1936, la série diplomatique a été initialement calquée sur la série temporaire, en employant en particulier les codes de « ports » spécifiés pour celle-ci, avec la lettre X attribuée à Paris, et le Z pris pour Vichy. Elle a été refondue de la même manière en 1954 (mise en place de la départementalisation), avant d'être encore complètement transformée en 1965 et 1966.

Un système aussi complexe que très complet indique aujourd'hui le statut diplomatique précis du propriétaire, son pays ou son organisation internationale de rattachement - les deux dans le cas d'un délégué auprès d'une organisation internationale importante, le département d'attache pour les consulats de province. Le statut fiscal du véhicule n'est pas non plus oublié, entre exemption fiscale et douanière (cas le plus courant), exemption fiscale seule (des droits de « carte grise » et de « vignette »), et pas d'exemption (s'agissant en général d'un diplomate de nationalité française en poste en France).

C'est sa complexité bien nécessaire en la matière qui sauve la série diplomatique : elle sera absorbée par le SIV mais conservera in extenso les formats en usage aujourd'hui !

Les plaques administratives françaises

■ Série administrative initiale
■ 1948



■ Série administrative
■ fonte de 1992

Série administrative - adjonction d'un
suffixe (à partir de la fin des années 1950)



Série administrative
- sous-série zonale introduite en 2005

lisation de numéros de série à 4 chiffres dans tous les départements, à partir de 1965. Cette possibilité fut employée en premier par la Haute-Garonne à compter du bloc QF, et les préfectures reçurent comme instruction de la mettre en œuvre au plus tard en conjonction avec le passage au bloc QA. Les départements peu peuplés, qui pouvaient estimer ne jamais devoir atteindre ce niveau, franchirent cette étape de leur propre initiative, cette période de migration s'étant étendue sur une quinzaine d'années, pour prendre fin en 1989 avec la Lozère.

Le volume des immatriculations parisiennes n'arrivant pas à être contenu, même avec des numéros à quatre chiffres, c'est au niveau des blocs de lettres qu'il fallait travailler, la lisibilité de numéros à 5 chiffres représentant un problème insoluble depuis plus de 80 ans dans notre pays. Au début de 1972, ce qui a constitué à coup sûr la plus importante évolution du système de 1950 était décidé⁴⁶ : la prolongation du système, à la suite de la structure 4 chiffres - 2 lettres, résidait dans le format 3 chiffres - 3 lettres. Paris mit en œuvre cet aménagement en mars 1974 quand le 9999 ZZ 75 fut atteint, suivi depuis en métropole par 26 départements, le dernier à tout jamais étant le Gard⁴⁷, à l'été 2008.

L'encadrement réglementaire imposé aux préfectures leur laissait peu de latitude en matière d'application, on vient de voir que la réglementation avait même arrêté pour elles le critère d'émission de numéros de série à 4 chiffres. C'est en matière d'omission de blocs de lettres que les départements purent démontrer une belle autonomie, associée même à un peu d'arbitraire, puisque rien n'était imposé en la matière - à part les blocs réservés comme CD, D, TT - et que chaque département eut sa propre « sensibilité ». Si l'on exclut les SS et SA oubliés pour ne pas rappeler de pénibles souvenirs, c'est généralement dans le but de pourchasser la vulgarité où qu'elle puisse se nicher que l'on a par exem-

ple omis des KK, PD, QQ, WC, même si pour certains blocs sautés, on s'interroge encore pour trouver une raison bien valable⁴⁸.

À l'opposé, c'est le pouvoir central qui imposa en 1976, sous la signature de Michel Poniatowski⁴⁹, l'abolition du privilège fort remarqué que représentait l'attribution d'un numéro de série compris entre 1 et 10, ou encore identique au code numérique du département... Las, le privilège s'est reporté sur les numéros qui vont de 11 à 19, mais cette décision a eu comme conséquence qu'hormis Paris, les départements passant à trois lettres l'ont fait avec un 11 AAA plutôt qu'un 1 AAA.

La dernière suppression décidée officiellement a été celle de la lettre U, réclamée par le terrain il semble, du fait de la confusion toujours possible entre un U et un V, quand ils sont écrits à la main sur un procès-verbal... Lancée en 1984, cette importante réforme n'a abouti qu'en 1991.

Les séries spéciales de la période 1950-2009⁵⁰

On a vu plus haut que la période 1928-1950 avait connu la création de séries majeures dans ce domaine - temporaire, diplomatique et administrative. La période actuelle a vu leur consolidation, celle-ci étant en général accompagnée de raffinements plus ou moins importants ou provoquée par une refonte plus profonde. Entre 1950 et 1960, presque toutes firent l'objet d'une départementalisation, c'est-à-dire le transfert aux départements de la responsabilité de les émettre et de les gérer, qui s'accompagnait de l'incorporation du code départemental au numéro d'immatriculation.

La plus stable des séries est certainement la **série militaire**, qui conserve un format uniquement numérique, dont le nombre de chiffres a été augmenté au cours des années - en 1960 puis

⁴⁶ 3 janvier 1972. Circulaire et Arrêté interministériel du ministre de l'Intérieur et du ministre de l'Équipement et du Logement. Composition du numéro d'immatriculation des véhicules automobiles immatriculés dans les séries normales.

⁴⁷ Pour l'anecdote, ce sont le Loiret, le Haut-Rhin, puis le Calvados qui l'auraient suivi, si le système actuel avait joué les prolongations...

⁴⁸ Pour s'orienter dans ce dédale, on pourra consulter le site Internet de l'association Francoplaque, à la page http://plaque.free.fr/f_rec5f.html qui donne une liste à peu près exhaustive, pour chaque département, des séries omises, mais aussi de la date du passage à des numéros de série à quatre chiffres.

⁴⁹ 22 octobre 1976. Circulaire du ministre de l'Intérieur aux préfets. Immatriculations des véhicules automobiles.

⁵⁰ Le lecteur désireux de connaître dans le détail la réglementation sur les séries spéciales en usage aujourd'hui consultera avec profit le site Internet de Jean-François Zuraw sur la réglementation française <http://pagesperso-orange.fr/docimmat/>, quasiment exhaustive pour la période considérée.

Les plaques temporaires TT françaises



Série temporaire 1933-1954
Cherbourg - 1936



Série temporaire - Alpes-Maritimes - 1958



Série temporaire - Seine -
début des années 1960



Série temporaire - Hauts-de-Seine - années 1980



Série temporaire - Hauts-de-Seine - 2004
(série réservée Renault)



Série IT - Bas-Rhin - 1996

Par rapport à d'autres pays de l'Europe de l'ouest, la France a été longue à introduire sa première série temporaire, à la fin de 1933.

Concernant initialement des touristes étrangers qui débarquaient dans nos ports avec leur automobile, l'immatriculation intégrait alors une lettre suffixe indiquant le port d'arrivée. Celle-ci a disparu en 1954 quand la série a été départementalisée. Le volume toujours croissant a conduit à adopter très vite des blocs de lettres à 3 chiffres dans le département de la Seine, disposition qui s'est généralisée ensuite dans tous les départements. La série actuelle s'adresse dans une très large part à des touristes étrangers louant à l'avance des véhicules dont ils prennent possession à leur aéroport d'arrivée. Les immatriculations sont émises en centralisé par les trois marques Renault, Peugeot et Citroën (dans l'ordre décroissant des immatriculations émises), il s'agit du rare cas où le véhicule quitte l'usine avec ses plaques « définitives ». Chaque marque dispose pour cet usage de blocs réservés.

À noter l'existence d'une série IT sur fond rouge aussi, réservée à des étrangers bénéficiant d'une exonération de longue durée, sans cependant pouvoir se réclamer d'un quelconque statut diplomatique.

La série temporaire sera absorbée par le SIV, tout en conservant son fond rouge et sa lettre T, bien spécifiques depuis 1933.

en 1989 – pour prendre en compte l'année de fabrication et le type de construction du véhicule. Insignes de l'armée ou du service centralisé d'appartenance sont la caractéristique bien apparente des plaques militaires. Toujours émise au niveau national, elle représente le contre-exemple le plus important à la tendance à la départementalisation dont on parlait juste plus haut.

Les **séries temporaires** ont aussi peu changé. La départementalisation les a touchées en 1954, elles ont réintégré depuis le début des années 1960 l'indication de l'année de validité du statut hors taxes – et le mois depuis 1985. Elles ont vu leurs blocs de lettres passer à 3 caractères pour faire aussi face à la croissance du parc, mais les plaques rouges restent toujours le même service qu'en 1933.

La **série diplomatique** a été refondue deux fois, la première en 1954 pour prendre en compte la départementalisation, avec la mise en place du bloc spécial IT – pour importation temporaire – et de plaques à fond vert clair pour la caractériser. Cette série a laissé la place en 1965 et 1966, respectivement, à deux séries assez distinctes, l'une pour les membres du corps diplomatique – lettres CD et CMD, et l'autre pour les membres du corps consulaire et personnels assimilés – lettres C et K. Toujours en usage aujourd'hui, ces plaques ont un fond vert sombre reconnaissable entre tous, les caractères orange étant normalement l'apanage des immatriculations CD et CMD, les plaques C et K devant se contenter de caractères gris ou argentés...

Introduite en 1948 avec la lettre caractéristique D, la **série administrative** se complexifia à partir des années 1960, avec la mise en place d'une lettre suffixe et de tranches affectées, pour distinguer véhicules de la police, des autres administrations, du gouvernement central. Elle fut complètement refondue à la fin de 1991, la notion de département de rattachement du véhicule n'apparaissant qu'à cette occasion – en plus de la notion de son périmètre ordinaire de circulation, alors que celle

d'appartenance à un corps ou à un autre de l'État disparaissait cette fois. Même si le département figure dans l'immatriculation, on ne peut pas parler de départementalisation dans ce cas particulier, puisque la série administrative est gérée de façon centralisée et nationale.

Enfin, survivance de l'époque héroïque, les **immatriculations garage** – W – et **provisoires** – WW – avaient continué d'être émises par les bureaux des mines, cette situation complètement inadaptée et surtout génératrice d'engorgements étant dénoncée dans la circulaire qui départementalisa les deux séries en même temps, en 1959.

On peut mentionner pour finir diverses séries peu importantes en volume, qui ont été introduites, refondues ou simplement pérennisées depuis 1950 : la série des tracteurs agricoles, celle des autobus de la RATP, celle des véhicules de la brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, qui partagent au moins un facteur en commun : elles disparaîtront toutes avec le SIV.

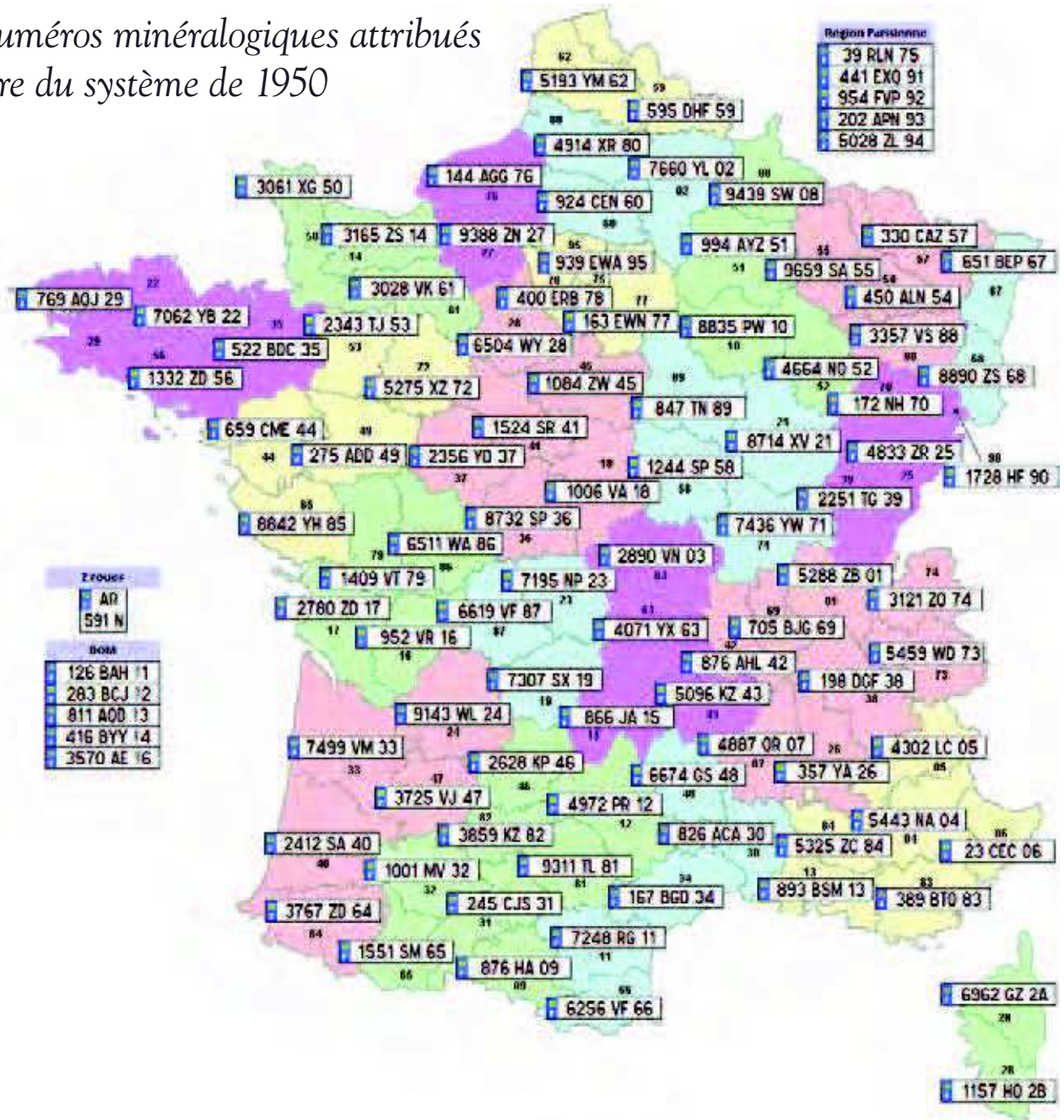
Pourquoi le SIV⁵¹ ?

D'abord, qu'est-ce que le SIV ? Pour se placer dans la perspective proposée par cet article, le SIV représente bien le **4^{ème} système français**, qui va être déployé à partir du 15 avril 2009, en commençant par l'immatriculation des véhicules neufs.

Au-delà des principes novateurs retenus pour sa gestion, qui sont détaillés plus bas, le SIV se caractérisera par un format unique, c'est-à-dire uniformément appliqué à toutes les séries. Tous les composants participant à l'immatriculation – 2 lettres, 3 chiffres, 2 lettres – devront être compris comme des éléments de série, de sorte que la notion d'identité départementale va disparaître, alors qu'elle figure aujourd'hui sur la plupart des séries. Pour limiter la frustration – qui était prévisible et qui n'a pas tardé à se manifester dès

⁵¹ Le ministère de l'Intérieur a publié à l'été 2008 un dossier de presse complet sur le SIV, suffisant pour une information générale, et qui ne craint pas de présenter aux Français ce qui se passe dans le reste de l'Union européenne. Il est disponible sur http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/vos_demarches/nouvelle-immatriculation/nouvelle-immatriculation/downloadFile/attachedFile/Dossier_de_presse.pdf. Le ministère a publié depuis le début de 2006 une lettre d'information à destination de la profession, dont le site du Conseil national des professions de l'Automobile http://www.cnpa.fr/art_content.php?aid=1893 contient les différentes éditions. Leur lecture comparée est intéressante pour mesurer les évolutions qui ont marqué le SIV tout au long de sa conception, les derniers réglages en particulier.

Progression au 31 décembre 2008
des numéros minéralogiques attribués
au titre du système de 1950





les premières annonces du projet, en 2003 – des inconditionnels de la référence territoriale, les plaques de la série normale porteront le logo d'une région, accompagné d'un code numérique départemental⁵². Il n'y aura d'autre contrainte que celle que le département choisi par le propriétaire – pas nécessairement celui de sa résidence – appartiendra effectivement à la région administrative qui figurera conjointement⁵³.

Qui dit série unique, dit forcément série nationale. Les principes du SIV ont été mis en œuvre – sauf pour ce qui a rapport à la référence territoriale – dès la mi-2004 dans une série nationale pré-SIV, pour l'immatriculation des cyclomoteurs neufs. Il est prévu que les cyclomoteurs mis en circulation avant la mi-2004 soient immatriculés au titre du SIV – système des deux roues de moins de 50 cm³ – tout au long de 2009.

Pourquoi le SIV, donc ? On aura pu s'en rendre compte à la lecture des précédents paragraphes, ce n'est pas l'épuisement des séries qui menace le système de 1950. Même à Paris, le département de très loin le plus avancé, les séries n'arriveront pas à saturation avant une bonne quinzaine d'années, et différentes directions auraient pu être suivies pour repousser – fort loin – l'échéance, comme la création d'un nouveau code pour Paris.

Autre mauvaise raison invoquée, et alors que la communication du promoteur du SIV – le ministère de l'Intérieur – est particulièrement claire sur le sujet, il circule encore aujourd'hui cette contre-

vérité que l'on a du mal à chasser : non, ce n'est pas l'Europe qui dicte cette réforme. La seule mise en conformité imposée par l'Europe dans ce domaine, c'est celle qui a concerné les cartes grises, dont le nouveau modèle est déployé depuis la mi-2004. Les contraintes réglementaires qui sous-tendent la création des séries et la structure des immatriculations dans un pays donné sont trop locales pour que la Commission européenne cherche à harmoniser celles-ci avant longtemps.

Il ne faut pas confondre système d'immatriculation – ce qui est sur les plaques – et la gestion des immatriculations – tout ce qu'il faut derrière. Ce que la France veut remettre à plat, pour les raisons principales que l'on va expliquer, c'est ce qui est derrière, et le nouveau système n'est qu'une composante, un instrument du changement.

Au principal, la refonte du SIV s'inscrit dans la démarche de modernisation de l'État (une forme moderne du vocable « économies »), par au moins deux de ses volets : l'attribution d'un numéro à vie pour chaque véhicule, qui va simplifier les procédures associées à sa revente, à son transfert dans un autre département, et la centralisation de sa gestion – pour la retirer du champ opérationnel des préfetures et sous-préfetures. À la mi-2004, une fiche établie par le ministère de l'Intérieur dans le cadre de ses actions prioritaires faisait état d'un minimum de 200 postes impactés, sur les 1 200 affectés à ces tâches dans les préfetures. Bien sûr, le particulier verra normalement ses démarches facilitées, c'est un intérêt direct de la modernisation, comme la grande majorité des démarches pourra s'effectuer avec Internet, les cartes grises confectionnées en centralisé étant envoyées par courrier suivi.

Au deuxième titre, le système informatique actuel dédié à la gestion des immatriculations (le FNI – Fichier national des immatriculations), qui date des années 1980, a atteint aujourd'hui ses limites, sa maintenance est complexe, situation sans doute inutilement aggravée par le fait qu'il doit stocker les informations se rapportant à 150 mil-

⁵² Initialement facultative – c'est-à-dire laissée à l'appréciation du propriétaire, la présence de l'identifiant territorial sera obligatoire, à la suite d'une décision ministérielle en date du 28 octobre 2008.

⁵³ On voit que la polémique engagée depuis l'annonce du système et qui n'a pas faibli – perte ou pas perte de l'identité départementale des plaques – n'est que la partie émergée de l'iceberg. Si la prise de position n'est pas du ressort de « Pour Mémoire », cette problématique identitaire est suffisamment importante, s'agissant d'un domaine pas si confiné qu'il n'y paraît, pour faire l'objet d'un article à la suite.

lions de véhicules, alors que seulement 40 existent et circulent réellement...

Au troisième et dernier titre, toutes les séries ne sont pas gérées aujourd'hui dans le FNI - il s'en faut de beaucoup, alors que toutes le seront dans le SIV. C'est un pré-requis facile à comprendre dès lors que l'on veut pouvoir passer un véhicule d'une série à une autre, s'il porte la même immatriculation à vie...

L'État (ministère de l'Intérieur) est le premier bénéficiaire de cette unification, qui le conduit à adopter ce format unique d'immatriculation pour toutes les nombreuses séries dont il assure la gestion, via les préfectures aujourd'hui. Celles gérées par d'autres ministères (Défense et Finances) vont suivre le même destin, pour des raisons d'économies aussi, bien que l'on puisse penser que ces ministères sous-estiment encore la difficulté que l'abandon d'immatriculations taillées aujourd'hui sur mesure (série militaire, série Sapeurs-Pompiers de Paris, en particulier) apportera à la gestion opérationnelle de leur parc.

Toutes les séries actuelles se conformeront donc au format imposé par le SIV, certaines conservant une identité distinctive au niveau du numéro d'immatriculation (W et WW des séries garage et provisoires, en particulier), toutes les autres, non. Seules les séries diplomatiques conserve-

ront leur format actuel d'immatriculation, tout en étant bien sûr gérées dans le SIV.

Cette réforme est capitale. En effet, si on compare la complexité des séries actuelles françaises à celle des immatriculations de nos voisins les grands pays d'Europe de l'ouest, on peut la qualifier de moyenne : en gros, bien moins que l'Italie, moins que l'Allemagne, autant que la Grande-Bretagne, plus que l'Espagne. Avec le SIV, la France se singularise, tout en prenant un net avantage dans la course à la modernisation, avec une complexité - apparente - voisine de zéro, puisque toutes les séries prennent le même format.

À l'opposé de l'unification de format que le SIV s'impose, l'uniformisation des couleurs des plaques ne sera pas faite, à l'évidence pour des raisons de lisibilité, ces dernières dictées par des impératifs de police. Ce n'est pas un hasard si les plaques des véhicules hors taxes conserveront un fond rouge - pour faciliter les contrôles. Dans la même direction, les plaques militaires ne bénéficieront pas d'un fond spécial, mais l'insigne d'appartenance continuera d'y figurer...

Tout au long de cet article, on a vu vivre et mourir les séries françaises, sur un peu plus d'un siècle. Il ne faut pas craindre de penser alors que le SIV, présenté aujourd'hui comme la panacée, aura sa propre vie. Ces dernières discussions sur cou-

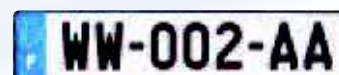
Les séries spéciales du SIV



Série temporaire TT



Série militaire



Série provisoire WW



Série garage W



Série agricole (sous réserve)

leurs, incorporation des séries spéciales, sont à comprendre comme autant de soins destinés à lui éviter trop de maladies de jeunesse, ou plutôt à tirer le meilleur parti d'une longue gestation, puisqu'il n'est pas encore né.

Pour filer la métaphore, le SIV ne sortira de l'enfance que lorsqu'il aura honoré en particulier un des espoirs fondés aujourd'hui sur lui : assurer la réimmatriculation complète du parc français.

Même si les dispositions ne sont pas prises aujourd'hui – il a fallu 5 ans pour les arrêter avec le précédent système – la simple cohérence exige que cette réimmatriculation se fasse, quand on déplore que 110 millions de véhicules recensés sur 150 ne roulent plus, et que l'ère des radars automatiques est avenue. Ce faisant, notre pays s'attellera à une tâche qu'aucun pays de taille notable n'a accomplie depuis longtemps, à part la Russie post-soviétique. ★

Le SIV - Logos officiels et régions



Plaques d'immatriculation, enjeux territoriaux, construction européenne :

Une lecture géopolitique

par **Jean-Emmanuel Chevry**, Président de l'association Francoplaque - jechevry@gmail.com

Il n'est d'autre continent que l'Europe où la diversité des états et la densité des infrastructures routières ne permettent autant d'observations de véhicules étrangers. Pour tout observateur curieux de comprendre ce qui se cache derrière la codification d'une plaque d'immatriculation européenne, la tâche n'est pas toujours aisée, mais la recherche de l'explication, souvent passionnante. L'organisation Interpol ne s'y est pas trompée, puisque pour la seconde fois en 30 ans, elle vient de publier, avec l'aide d'associations européennes de collectionneurs, un guide destiné à faciliter la tâche des fonctionnaires de police et des douanes, en matière d'identification de plaques d'immatriculation.

Rendons hommage à quelques passionnés britanniques, tel Neil A. Parker, qui les premiers ont publié en 1968 l'ouvrage « Registration Plates of Europe », devenu au cours des éditions la référence internationalement reconnue « Registration Plates of the World » ou « RPW ». L'association Francoplaque s'inscrit complètement dans cette démarche historique, collaborant avec son ainée, l'association Europlate, et contribuant notamment à l'enrichissement des contenus désormais disponibles sur Internet ¹.

L'observation des plaques d'immatriculation permet aisément à chacun d'aborder l'histoire et la géopolitique : imaginez vous en 1988, puis soudainement en 2008, en train d'observer les automobiles à Berlin. Au lieu de véhicules de personnels britanniques, français, ..., stationnés en Allemagne, de Trabant immatriculées en RDA, ..., vous verrez nombre de véhicules arborant sur leurs plaques les étoiles européennes au dessus des lettres LT, EST ou PL. Nul besoin de consulter les journaux des années 90 pour comprendre la portée de l'élargissement de l'Union européenne à l'est de l'Europe !

La plaque d'immatriculation, vecteur identitaire

Dans le Caucase et la Géorgie, plusieurs observateurs avaient relevé dès 2006, dans les deux républiques autonomes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud, des plaques de véhicules privés conçues sur le modèle russe, comportant les lettres ABH ou RSO et les emblèmes retenus par ces républiques. A l'été 2008, ce sont les plaques des forces de police et militaires d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud qui viennent également de s'inscrire dans la logique d'une administration russe.

¹ Europlate :
<http://europlate.org.uk/>,
Portail :
<http://plates.portal.free.fr>,
Francoplaque :
<http://plaque.free.fr>

Les systèmes d'immatriculation du Caucase et de la Russie



Géorgie, 2006



Moscou, Russie, 2005



Abkhazie, 2006



Ossétie du Sud, 2006

La plaque d'immatriculation devient, plus encore que le drapeau, le timbre-poste ou le passeport, le support d'identification préféré des administrations « nationales », quand elles établissent leurs règlements sur un territoire et leurs habitants. Elle devient donc un vecteur identitaire, visible de tous, et traduit les enjeux des uns et des autres, d'autonomie ou d'indépendance, ou tout au contraire les attentes d'intégration dans un ensemble plus grand. En parallèle à ces états adossés à un territoire, indépendants ou non, reconnus ou non, les « forces externes » (américaines, de l'ONU, l'OTAN, l'OSCE, ou l'UE, ...) intervenant sur ces territoires mettent en place des plaques distinctives, pour répondre en premier lieu à des impératifs de sécurité. Au cours de l'histoire, les frontières de ces états évoluent, de même que le périmètre d'intervention des forces externes, à un rythme plus ou moins rapide.

Les modifications de tracé des frontières dans l'ex-Yougoslavie sont illustrées de façon éclatante et souvent dramatique par les plaques d'immatriculation. Sur le seul plan des lettres d'identification nationales (plaques de forme ovale) se sont succédées : A et H (Autriche-Hongrie), MN (Monténégro), SB (Serbie), puis SHS (Royaume des Serbes, Croates et Slovènes), puis, Y, YU, et à partir de 1992 : SLO, HR, BIH, MK, SCG, SRB, MNE, KS, ... Depuis 1992, la plupart des républiques devenues indépendantes ont cherché à se démarquer des anciens symboles yougoslaves, en supprimant notamment l'étoile rouge.

La Slovénie a choisi une série de blasons régionaux

rappelant ceux de ses voisins alpins (Autriche, Suisse), la Croatie a introduit son emblème national, ces deux états évoquant ainsi également leur appartenance à l'ancien empire austro-hongrois. Dans le cas de la Slovénie, la volonté d'intégration à l'UE se traduit par l'adoption de la bande bleue « Eurobande » dès mai 1994, décision facilitée par l'absence d'incertitude quant à ses limites territoriales. Pour la Croatie, la volonté de repousser ses propres frontières est traduite par l'adoption dans la république autoproclamée d'Hercegovine entre 1991 et 1994 (aujourd'hui en Bosnie-Herzégovine) de plaques très similaires à celles retenues à Zagreb.

Il est intéressant de constater que dans le cadre de la Bosnie-Herzégovine, Bernard Kouchner alors représentant spécial du Secrétaire Général des Nations-Unies a imposé en 1998 à l'ensemble du pays, y compris pour la Republika Srpska à majorité serbe, un type de plaque sans symbole national, excluant également les lettres pouvant être considérées comme signifiantes en cyrillique ou en alphabet latin (C ou S l'avaient été pour Sarajevo). Cette initiative a ensuite été reprise par les Nations-Unies au Kosovo, alors province de la Serbie, dès le 30 novembre 1999, avec l'adoption des lettres KS pour l'ensemble des communautés, contre l'avis de Belgrade, et bien avant la proclamation de son indépendance par ce nouvel état. Les plaques d'immatriculation, par une sollicitation visuelle de tous les instants, véhiculent ou cristallisent les désirs d'autonomie ou d'intégration des états.

L'expression des nationalismes pendant les guerres en ex-Yougoslavie



Yougoslavie, Belgrade (BG), pre-1991



Bosnie-Herzégovine,
système national unifié en 1998



Croatie, Našice (NA), 2000



Monténégro, Bijelo Polje, 2008



Bosnie-Herzégovine, Tuzla (TZ), partie musulmane
durant le conflit



Slovénie, Ljubljana (LJ), 2004



Force de maintien
de la paix de l'OTAN au Kosovo (KFOR)



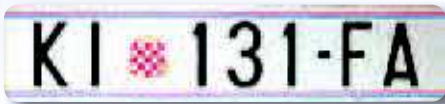
Bosnie-Herzégovine, Republika Srpska, Sarajevo (C),
partie serbe durant le conflit



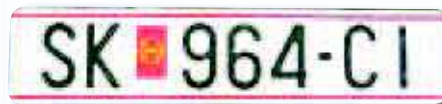
Serbie, Belgrade (BG), 2007



Kosovo, système unifié, 2001



Bosnie-Herzégovine, Herceg Bosna, Kiseljac (KI),
partie croate durant le conflit



République de Macédoine, Skopje, 2000

Qu'en est-il pour nos voisins immédiats ?

La Belgique a pris la précaution de ne pas différencier la Flandre de la Wallonie sur ses plaques d'immatriculation automobile, à l'exception des plaques de bicyclettes et de mobylettes immatriculées jusqu'en 1994. Aujourd'hui, la très grande majorité des Belges ajoutent la lettre B sur leur véhicule, plutôt que VL (Vlaanderen) ou BXL par exemple. Alors que Bruxelles est la capitale

européenne, la Belgique n'affiche l'eurobande que sur certaines catégories de véhicules, tels ceux des garages, ou sur les remorques. Ainsi, la priorité affichée est celle de l'intégrité de l'état belge, avant l'intégration au sein de l'Union Européenne.

Au Benelux, le Luxembourg a toujours utilisé un système national et les Pays-Bas ont abandonné la référence à leurs régions dès 1951. En 1988, le Luxembourg a été le premier à afficher le drapeau européen de façon éclatante, sur ses plaques d'immatriculation arrière.

Les systèmes d'immatriculation gérés au niveau national



Islande, 2007



Grèce, 2007



Danemark, 2003



Norvège, 2007



Belgique, 2006



Pays-Bas, véhicule commercial (V), 2008



Hongrie, 2004



Luxembourg, voiture de location, post-1988



Andorre, 2005



Liechtenstein, 2003



Portugal, janvier 2006

Plus récemment, l'Italie et l'Espagne ont respectivement adopté en 1994 et 2000 un système géré au niveau national, supprimant la mention de la province d'origine du véhicule. Comment ne pas lier ce choix « unitaire » de l'Italie et de l'Espagne avec la montée en puissance de certaines formations politiques, telles la « Ligue du Nord » ou celles réclamant un statut spécifique pour la Catalogne ou le Pays Basque espagnol ? Historiquement, l'Italie avait toujours identifié les villes, soit par un code numérique de 1905 à 1927, soit par des lettres entre 1927 et 1994. Depuis l'adoption de l'eurobande en 1999, les automobilistes, notamment dans le nord, disposent de la faculté, tout à fait réglementaire, d'ajouter la mention de la ville de leur préférence à droite de la plaque sous la forme d'un autocollant.

Depuis 1994, les plaques italiennes comportent 2 lettres, 3 chiffres et 2 lettres, suivant un format identique à celui retenu par la France pour le futur SIV. La présence de deux bandes bleues sur les plaques des deux pays risque également d'apporter un peu de confusion entre les deux pays transalpins. De son côté, l'Espagne n'a pas prévu de dispositif permettant à l'automobiliste de mentionner sa ville préférée dans le système introduit en 2000, alors que les Espagnols ont toujours été habitués à cette référence locale, et ceci dès le début du vingtième siècle. La préférence régionale est alors souvent portée par une eurobande régionale, indiquant CAT pour Catalogne par exemple, qui vient cacher la lettre E.

Les systèmes d'immatriculation ayant récemment évolué vers le niveau national



Italie, code provincial en orange, Rome, de 1976 à 1985



Italie, code provincial en blanc, Rome, avant 1976



Italie, système national sans eurobande, 1994



Italie, Rome, système actuel avec eurobande



Italie, Code provincial en noir sur fond blanc, Aoste, de 1985 à 1993



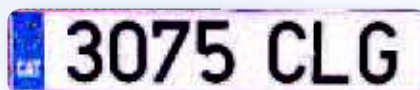
Italie, code provincial en noir sur fond blanc, Pise, de 1985 à 1993



Espagne, Barcelone, avant 2000



Espagne, système national



Espagne, système national avec autocollant catalan

La Suisse, état fédéraliste par excellence, a toujours arboré les blasons des ses cantons mais a néanmoins attendu 1932 avant que celui-ci ne soit également repéré par deux lettres significatives.

L'Allemagne, qui depuis longtemps prône la décentralisation, a identifié dès 1906 et jusqu'en 1945, ses régions ou Länder, souvent par un chiffre romain tel II (Bavière) ou III (Württemberg), puis la ville par une ou plusieurs lettres significatives. L'histoire des plaques allemandes est complexe et passionnante car elle montre comment les administrations concernées ont pu gérer de

nombreuses évolutions des limites territoriales (avec l'Alsace, la Lorraine, les « protectorats » occupés en 1939-1945, l'administration française de la Sarre, la création de la RDA et la réunification, ...). Le système actuel avec ses 500 « Kreise », datant de juillet 1956, puis complété en 1994 par l'introduction de l'euro-bande, pourrait être remplacé par un système purement national dans 5 ans environ.

Un état peut ainsi choisir de gérer les immatriculations à un niveau plus ou moins fin d'entités territoriales, en plaçant le curseur où il le souhaite et en utilisant ou non des références historiques ou culturelles.

Les systèmes d'immatriculation basés sur une identité locale



Royaume Uni, Aberdeenshire, Écosse 1964 (B)



Allemagne, Lübek (HL), 2000



Royaume-Uni, Northampton (KY),
09-2006 à 03-2007 (code 56)



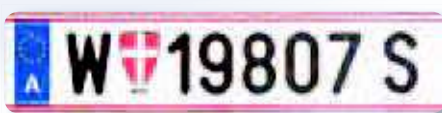
République Tchèque, Moravskoslezský kraj (T), 2007



Suisse, Grisons 1905-1914



Roumanie, Teleorman (TR), 2007



Autriche, Vienne (W), 2003



Turquie, Aydin (09), 1996





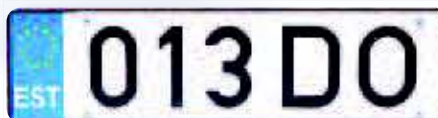
En ces périodes troublées qui ont marqué le vingtième siècle, l'Allemagne n'a évidemment pas pu anticiper et correctement organiser ses systèmes d'immatriculation. Osons un parallèle risqué pour affirmer que l'Union européenne vit la même difficulté : bien peu de normes communautaires s'imposent en la matière à un état

de l'UE - ou à un autre demandant son admission -, ce qui accroît les risques d'erreurs. L'indépendance des pays baltes, se traduisant par l'adoption par ces derniers de modèles de plaques plus scandinaves que soviétiques, finit aujourd'hui par créer des confusions entre les plaques de Suède et de Lituanie par exemple.

Les systèmes d'immatriculation des Pays Baltes et de Scandinavie



Estonie, URSS, 1984



Estonie, 2004



De façon anecdotique, rappelons deux cas pour lesquels des règles communes avaient pu être établies entre deux entités :

★ L'empire austro-hongrois, entre 1906 et 1919, avait su définir des règles communes aux deux monarchies (avec des couleurs différentes pour les lettres et des chiffres romains pour les milliers) sans risque de confusion avec l'Allemagne et le royaume de Prusse.

★ Le Royaume-Uni, avait affecté en 1904 à l'ensemble des comtés d'Irlande des codes à deux lettres incluant un I ou un Z, un système cohérent qui ne fut pas remis en cause par l'Etat Libre d'Irlande à sa création en 1922. Ainsi, la République d'Irlande utilisa jusqu'à fin 1986 des codes définis par l'ancienne puissance, cohérents avec ceux utilisés encore aujourd'hui en Irlande du Nord.

De fait, même si aucun organisme international, européen ou dépendant des Nations-Unies n'a le pouvoir d'imposer des règles communes en la matière, certaines bonnes pratiques finissent par être partagées. Ainsi, depuis qu'il a été conseillé en 1993 aux états membres de l'Union européenne d'adopter des plaques à fond clair

et comportant une eurobande, d'autres pays ont suivi ces préconisations. Malte et Chypre ont ainsi adopté l'emblème européen avant d'être membres, une façon de démontrer leur volonté d'intégration, et ceci dès fin 1995 pour les plaques émises officiellement par Malte.

La plupart des pays d'Europe de l'Est ont également adopté une bande bleue avec leur drapeau national, plusieurs années avant que ce drapeau ne soit remplacé par les étoiles européennes. Plus intéressant est l'initiative de la Turquie, qui dès 1996 a intégré une bande bleue sans emblème et avec les seules lettres TR, tel un message adressé à l'occident. Depuis, l'utilisation de la bande bleue pour faire apparaître le code international du pays se généralise peu à peu, en lieu et place des lettres d'identification nationales sur plaque ovale, puisqu'elle a été adoptée par le Liban, Israël, et même par certains Néo-zélandais. Dans le même temps, quelques dépendances britanniques (Jersey, Isle of Man, ...) ou territoires danois (Faeroe, ...) non intégrés à l'UE marquent leurs différences en affichant leurs emblèmes de façon distincte.

Détail sur les eurobandes des pays désirant intégrer l'Union Européenne



Chypre et Malte,
eurobandes avant
leur adhésion
à l'Union
Européenne



Turquie,
bande bleue

L'apport des Systèmes d'Information sur la gestion des registres d'immatriculation

Alors que les véhicules se comptent aujourd'hui par dizaines de millions, que les moyens informatiques garantissent l'optimisation de tous les secteurs de l'économie, que les télécommunications permettent interconnexions et télétransmissions, ..., comment imaginer que les règles d'immatriculation pourraient rester indépendantes de l'évolution des Systèmes d'Information ?

Dans la majorité des pays, les premiers systèmes d'immatriculation ont souvent été déterminés au regard du nombre de véhicules pouvant être gérés par une entité administrative, au travers de registres sur papier. Le plus souvent, la région plutôt que l'état a donc été choisie, pour des raisons plus techniques que politiques.

Mises à part les péripéties historiques de chaque état, deux variables sont toujours à prendre en compte : la croissance du parc automobile et la montée en puissance des moyens de gestion de ce parc. Alors que la croissance du parc a été constante depuis plus d'un siècle, l'informatisation et la centralisation des registres ne date que des 30 dernières années, pour prendre l'exemple français, notre pays n'ayant pas à rougir en la matière.

Pour l'opinion publique, tentée d'imaginer une forme de diktat imposé par l'UE sur les États la

composant, ou une manœuvre nationale préfigurant la disparition d'entités territoriales de niveau intermédiaire - les départements, n'est-il pas plus simple de s'en tenir aux gains de productivité apportés par les techniques de l'Information et des Télécommunications au sein de l'administration ?

Le futur SIV semble être un bon système pour la France, alliant références historiques et modernité, même s'il convient de regretter le choix d'un format déjà retenu par l'Italie. La confusion aggravée par l'adoption de plaques également blanches ne sera que partiellement corrigée par l'ajout de tirets entre les blocs, lors d'observations visuelles. À l'opposé, le fait de relier les départements à leur région doit être considérée comme extrêmement positive, une façon pédagogique d'apporter plus de sens à une codification numérique des départements rarement connue dans son intégralité. La mention du département permet en même temps de ne pas renier les systèmes élaborés en France en 1928 et 1950.

Enfin, le choix d'un système unique pour toutes les catégories de véhicules, diplomatiques exceptés, est une véritable première mondiale qu'il convient de mettre en lumière : pour la première fois seront confondus dans un même registre informatisé les véhicules des séries courantes, de métropole et des DOM, mais aussi militaires, administratifs et temporaires. Attendons quelques années avant d'observer quelles distinctions s'avèreront nécessaires, matérialisées par exemple par la mise en place de plaques de couleurs différentes.



Exemples d'immatriculation dans les autres continents



Afrique du Sud, Province du Nord du Cap, 2006



Canada, Territoires du Nord-Ouest, 1985



Iles Vierges Américaines, Amis du Parc National, 2000



Dubai, Émirats Arabes Unis, 2007



Canada, Québec, Moto post-1979



Mexique, État du Sinaloa, 2005



Thaïlande, 2004



USA, New York, plaque régionale Manhattan, 2000



Argentine, 1967



Thaïlande, 2004



USA, Indiana, plaque de soutien à l'éducation, 2008



République de Palau, État de Ngaremlengui, 1997