

## Une petite histoire des plaques d'immatriculation en France

Les plaques d'immatriculation font partie de notre paysage quotidien, nous savons tous repérer un véhicule français d'une autre région ou un camion originaire d'un pays étranger... Mais savez-vous que le système actuel français, qui a débuté le 15 avril 2009 – dénommé SIV pour Système d'immatriculation des véhicules – est le quatrième du genre, et que le premier remonte à 1901 ? La description qui suit va remettre en perspective ces différents systèmes : pourquoi des plaques d'immatriculation sur nos voitures, et pourquoi quatre systèmes se sont-ils succédé en un peu plus de 100 ans ?

### 1901 – Naissance des immatriculations en France

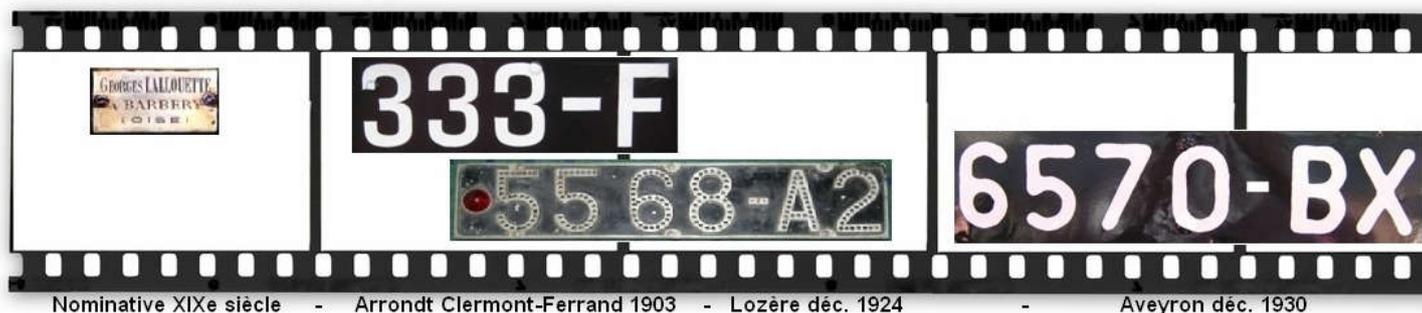
Pendant la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, l'automobile s'était tellement développée dans les pays européens que le législateur ressentit partout la nécessité de réglementer son usage, en particulier vis-à-vis de la sécurité, suivant des initiatives locales telles que celle du Parc de la Tête d'Or à Lyon. En 1899, la France mit en place ses premières cartes grises : tout véhicule automobile circulant sur la voie publique devait avoir été homologué par l'administration, et avoir été aussi enregistré auprès de celle-ci.

Il n'était pas encore prévu d'identifier le véhicule au moyen de plaques bien repérables, mais les chauffards étaient déjà nombreux, et l'opinion publique, très critique envers ce nouveau mode de transport jugé aussi polluant que dangereux. En août 1901, un accident mortel suivi d'un délit de fuite démontra qu'une automobile ne pouvait être identifiée au passage si elle ne portait une immatriculation aux numéros très lisibles. Un mois plus tard, le 11 septembre 1901, la France lançait son 1<sup>er</sup> système.

En 1899, c'était l'administration des Mines, en charge de la sécurité industrielle, qui avait été désignée pour homologuer les véhicules à moteur. En 1901, la tâche d'attribuer les numéros d'immatriculation lui échet logiquement, d'où la dénomination de « plaques minéralogiques ». Pour la mise en œuvre de ce système, l'administration des Mines se fonda sur son découpage national, qui comportait une quinzaine d'arrondissements minéralogiques, chacun d'entre eux, identifié par son chef-lieu, regroupant jusqu'à une dizaine de départements. Les numéros d'immatriculation reflétèrent le découpage : un numéro de série, suivi d'une lettre prise dans une liste créée pour la circonstance pour désigner les chefs-lieux, avec une logique grossièrement alphabétique : A pour Alès, B pour Bordeaux, ...

Ces premières tranches, de mille numéros seulement, se retrouvèrent vite épuisées, et de 1901 jusqu'à la fin du système en 1928, on assista à une course poursuite entre les nouvelles tranches créées à la va-vite et le parc de véhicules à immatriculer, dont la rapide croissance n'avait ralenti que pendant la période de guerre.

Jusqu'à 1928, les arrondissements minéralogiques formèrent des séquences de numéros sans concertation, sans utiliser en particulier les mêmes progressions. Depuis le début des années 1920, des blocs d'immatriculations bien identifiés avaient été attribués à chaque département, mais le lien entre un numéro et le département d'émission restait tenu, ce qui compliquait le contrôle et la répression des infractions. Enfin, si les services des Mines attribuaient toujours les immatriculations, c'étaient les préfetures qui délivraient les cartes grises au public, cette gestion à deux niveaux étant génératrice de retard, entre le dépôt d'un dossier de carte grise et la délivrance de celle-ci en préfeture.



### 1928 – Un deuxième système, purement départemental

Le 1<sup>er</sup> octobre 1928, un nouveau système remplaçait le premier, pour mettre fin aux diverses imperfections recensées. Les services des Mines n'interviendraient plus dans les opérations d'immatriculation, les préfetures en gérant toutes les étapes, en particulier l'émission de l'immatriculation en elle-même, sur une base simplement départementale. Cette attribution était facilitée par la définition préalable, pour chaque département, des blocs de deux lettres entrant dans la composition du numéro d'immatriculation, de sorte que la séquence à employer était complètement déterminée. Par exemple, le département de l'Oise avait reçu les blocs LS, LU... à LZ ; après avoir affecté les immatriculations 1 LS à 9999 LS, il passerait à 1 LS1, jusqu'à 9999 LS1, et ce de même avec LS2 jusqu'à LS9, avant d'employer selon le même schéma les blocs suivants LU, LV, ...

Bien conçu et bien dimensionné, le système de 1928 assura parfaitement sa mission, en particulier pendant la période troublée de la Seconde Guerre mondiale, jusqu'à sa disparition en 1950. Ce qui provoqua sa disparition est lié au contexte de l'après-guerre, plus qu'à l'épuisement des séries :

- le recensement du parc automobile subsistant après 5 années d'hostilités était aléatoire, à la suite des réquisitions diverses, des destructions et aussi de l'apport des véhicules issus des surplus des armées alliées après 1945 ; une opération de remise à zéro des registres permettrait d'y voir plus clair ;
- la départementalisation des Antilles et de la Réunion en 1946, les questionnements survenus dès 1945 sur la colonisation de l'Algérie devaient se traduire sur place par des immatriculations identiques à celle de la métropole, le problème étant que les blocs départementaux étaient tous été pré-affectés en 1928...

## 1950 – Le système préféré des Français ?

Le 1<sup>er</sup> avril 1950, après seulement 22 ans d'existence, le système de 1928 laissait la place à celui qui vient seulement d'être détrôné par le SIV. Toujours émise à l'échelon du département, l'immatriculation était caractérisée dans le système de 1950 par deux éléments novateurs :

- l'emploi d'un code le plus souvent numérique – par exemple 60 pour l'Oise – indiquant directement le département, un principe fort utile si l'on venait à en créer des nouveaux ;
- l'emploi de blocs d'une, puis deux lettres – trois à partir de 1974, à commencer par Paris – en tant qu'élément de progression de la série : après A, B, ... Z, puis AA, AB, ... AZ, et après AAA, AAB, ...

C'est ainsi que furent pris en compte les départements d'outre-mer (971 à 974) dès 1950, ceux de l'Algérie française de 1951 à 1962 (91 à 94 puis 9A à 9T et 8A, 8B), puis ceux de la région parisienne (91 à 95) à partir des années 1965 à 1967, les deux départements de la Corse (2A et 2B) en 1976 et enfin Mayotte (976) en 1990.

L'extension du nombre de lettres permet de fournir autant de numéros que l'adoption de l'automobile par toutes les classes de la société le rendait nécessaire. Ce qui obligea au changement de 2009 fut la nécessité de gérer un contexte particulier, de créer une rupture, et non l'atteinte des limites.

Les Français sont tellement attachés au système de 1950 avec son numéro de département bien apparent que la rupture ne s'est pas faite sans mal.



## 2009 – le SIV – Système d'immatriculation des véhicules

Ce système d'immatriculation désigné par son abréviation, SIV, apporte de grands changements vis-à-vis de celui de 1950. Les immatriculations SIV ne sont plus émises à l'échelon départemental, mais pour le pays tout entier, départements d'outre-mer compris. La progression des immatriculations, selon le format AA-000-AA, ne laisse pas la place aux interprétations que le système de 1950 avait tolérées – blocs de lettres omis, utilisation de 3 ou de 4 chiffres de série,...

Plus important, une immatriculation SIV est émise une fois pour toutes pour un véhicule donné, ce qui n'avait jamais été le cas jusque-là, par exemple lors de sa revente dans un département différent, ou son passage dans une série différente. Tous les véhicules militaires, et ceux de l'administration nationale, qui bénéficiaient de séries spéciales, sont maintenant immatriculés dans la série SIV, de façon indifférenciée.

La structure d'une immatriculation SIV, système parmi les plus globalisants au monde, n'intègre pas d'élément territorial, comme cela avait été le cas depuis 1901. Cette globalisation a été jugée inacceptable par nombre de Français, qui se sont fait entendre à la fin de 2008 par la voix de leurs députés : même si elle n'a aucune importance dans la composition de l'immatriculation, la « référence territoriale » (logo de la région et numéro du département, comme avec le précédent système) doit obligatoirement figurer sur une plaque SIV...

Même avec cet aménagement, on peut se demander quand les Français se mettront à préférer ce nouveau système à l'ancien, celui du progrès social de l'après-guerre et des « Trente glorieuses » !