

### 3 Articles à lire pour comprendre les immatriculation Françaises de 1950 à 2009 :

**1 : Lire la Retrospective complète rédigée par Thierry Baudin, pour la Conférence organisée par le MEEDDAT le 2 décembre 2008**

#### **2 : Article rédigé en 2007 par Jean-François Zuraw**

1950 a vu un changement radical dans la numérotation, puisque chaque département sera représenté par un ou deux chiffres et non plus par des lettres, ce qui augmente considérablement les numéros pouvant être attribués.

C'est donc une circulaire du 11 mars 1950, mise en application le 1er avril, qui définit ces nouvelles immatriculations pour lesquelles les lettres et séries D, I, O, W, AL, CD, MA, TT, TU (dans la série normale. Les numéros d'ordre reviennent à trois chiffres, exception faite de Paris où en prévision du nombre élevé des immatriculations, il est prévu un numéro d'ordre à quatre chiffres. Les départements d'Outre-mer reçoivent leur codification à l'été 1950, les départements algériens étant concernés dès le 1er juin 1951.

Enfin, les services du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme constatent que certains départements avancent trop vite et rendent obligatoire, le 7 novembre 1950, pour les départements des Bouches-du-Rhône, de la Gironde, du Nord, du Rhône et de Seine-et-Oise.

Constatant également que pour les neuf premiers départements des doublons existent ou peuvent exister avec les deux systèmes précédents, il est décidé le 21 août 1951 d'accorder le code départemental, sans changement pour les numéros déjà émis. Les départements numérotés 1 à 9 deviennent ainsi 01 à 09.

La numérotation des transits temporaires, jusque-là gérée par « port » de débarquement, est départementalisée le 11 février 1954.

Le 20 juillet 1954, c'est au tour des départements du Pas-de-Calais et de la Seine-Inférieure de passer à quatre chiffres. Ce même jour, les séries AL et CD ne sont plus supprimées normalement attribuées.

Les plaques agricoles, reproduisant le numéro de l'exploitation, sont mises en place le 25 janvier 1956, tandis qu'une renumérotation des départements algériens est effectuée le 1er juillet 1956. Le 15 novembre 1958, c'est au tour des immatriculations provisoires d'évoluer avec la mise en place des séries actuelles W et WW.

Les plaques rélectorisées sont autorisées dès le 5 novembre 1963, mais elles restent principalement utilisées sur les véhicules utilitaires et notamment les cars.

Les numéros diplomatiques, déjà modifiés le 1er février 1954 avec des plaques vertes et caractères noirs, évoluent une nouvelle fois avec la création du système encore en vigueur de nos jours : le 1er janvier 1965 (circulaire du 7 octobre 1964) pour les séries CMD et CD avec des plaques vertes et caractères orangés et le 1er janvier 1966 (circulaire du 23 novembre 1965) avec des plaques vertes et caractères blancs.

Toujours à cette époque, la codification des nouveaux départements issus du redécoupage de l'Île-de-France est mise en place le 30 mars 1965.

Quant aux fameux « quatre-chiffres », ils sont officiellement proposés à tous les départements à partir du 1er juin 1965, la Haute-Garonne en ayant fait la demande en premier. Mais facultatif et rien n'est précisé concernant la série choisie pour le basculement. Ce sera chose faite le 18 avril 1966 avec la série QA qui est choisie comme première série qui devra disparaître à la fin des années 1980 aura finalement raison des numéros d'ordre à trois chiffres et les fera disparaître.

Concernant les séries supprimées dès 1950, il n'en reste plus que deux au tournant des années 1960 : MA et TU. Elles sont finalement autorisées dès le 8 novembre 1966.

Au début des années 1970, le département de la Seine arrive bientôt au terme des séries à deux lettres. Il est donc décidé, le 3 janvier 1972, d'autoriser des numéros d'immatriculation à quatre chiffres. Le numéro 9999 ZZ 75 soit suivi du numéro 1 AAA 75 et ainsi de suite. Le numéro d'ordre revient alors à trois chiffres pour avoir au maximum huit caractères sur la plaque.

La Corse est découpée en deux nouveaux départements le 1er janvier 1976 (arrêté du 30 janvier 1976). Le code départemental 20 cède alors sa place aux codes 2A et 2B.

L'attribution des numéros d'ordre comportant un seul chiffre et celui représentant le numéro du département faisant l'objet de trop nombreuses demandes, il est décidé le 22 octobre 1976 l'utilisation. Chaque série démarre donc maintenant à 11.

Deux nouvelles séries temporaires TT et TTT sont mises en place le 1er janvier 1984 (arrêté du 1er décembre 1983). La série TTT est d'ailleurs rapidement remplacée par l'actuelle série TTTT. C'est aussi à cette période, le 5 novembre 1984, que la lettre U est supprimée pour les séries à venir, la réimmatriculation obligatoire des séries déjà émises intervenant finalement deux ans plus tard. L'informatisation gagne du terrain et est généralisée en 1989.

Les années 1990 voient quelques changements avec la mise en place des immatriculations domaniales actuelles le 1er janvier 1992 (décret du 14 octobre 1991), avec l'adoption des plaques rélectorisées le 1er janvier 1993 (arrêté du 18 février 1992) ainsi qu'avec la modification du système des immatriculations transits temporaires le 1er janvier 1994 (arrêté du 6 décembre 1993). Les années 2000, qui clôtureront donc le système FNI, voient la mise en place en trois temps (1er septembre 1999, 1er juin 2000 et 1er septembre 2002) des immatriculations expérimentales. Un changement intervenu ces dernières années et qui a préfiguré le SIV du 15 avril 2009, a été la mise en place depuis le 1er juillet 2004 de la nouvelle numérotation concernant les cyclomoteurs.

#### **3 : L'article ci-dessous a été rédigé pour être publié dans le magazine "Route Nostalgie N°9", en 2005 - Les points modifiés apparaissent en rouge**

##### **Le système 1950-2009**

Il date du 1er avril 1950. Mis en service car le système précédent donne des signes de saturation après seulement 22 ans (voir Route Nostalgie N° 7 et 8), ce n'est plus un groupe de lettres qui identifie le département mais un groupe de 1 ou 2 chiffres. Cette fois-ci le principe est bon puisque ce système est encore en vigueur plus de 55 ans après et pourra encore pendant une bonne vingtaine d'années.

##### **Le principe de numérotation**

Chaque département (les mêmes que pendant la période précédente) utilise un code de 1 à 90 comme identifiant.

Le 21 août 1951, les départements 1 à 9 deviendront 01 à 09. Les formats seront 000 A 00 et 000 AA 00 pour la plupart des départements tandis que les plus importants auront droit aux formats 0000 A 00 et 0000 AA 00 (Paris dès le début suivi vers novembre 1950 par les Bouches-du-Rhône, la Gironde, le Nord, le Rhône et la Seine-et-Oise)



© Francoplaque – Ain 1950



© Michel RAULET – Seine 1950

La partie numérique du numéro évolue de 1 à 999 (de 1 à 9999 pour les gros départements cités ci-dessus), la partie alphabétique évoluant de A à Z puis de AA à ZZ chaque fois qu'un chiffre (ou 9999) est atteint.

En 1954, deux autres départements, le Pas-de-Calais et la Seine-Inférieure, sont venus enrichir l'équipe des gros départements en passant eux aussi de 3 à 4 chiffres respectivement.



© Jean-François ZURAW  
Seine-Inférieure 1954

##### **Les particularités**

Plusieurs particularités sont apparues au cours de l'histoire de ce système.

En premier lieu, la série AL sera supprimée dans tous les départements qui l'ont atteinte avant juillet 1954. En effet, jusqu'à cette date l'Algérie utilisait encore ce couple de lettres précédées de deux autres chiffres. Ceci aurait donc pu créer des doublons.

Plus tard, c'est la série MA, utilisée par le Maroc, qui sera supprimée. La série TU, supprimée dès le début elle aussi, sera autorisée dès novembre 1966 (tout comme le MA). Dans aucun département n'ayant atteint cette série TU avant cette date, elle n'aura donc jamais été supprimée.

D'autres lettres ou séries de lettres seront supprimées de la séquence pour diverses raisons :

- le D réservé pour les véhicules des Domaines,
- le CD à partir de 1965 pour les véhicules diplomatiques,
- le TT pour les transits temporaires,
- les W et WW respectivement pour les véhicules utilisés par les garagistes et pour les véhicules en attente d'immatriculation définitive.

Des séries plus douteuses seront, elles aussi, supprimées de la séquence. Suivant les départements ce seront KK, PD, QQ ou encore SS qui pourront être omises à la demande de la préfecture. Le Cantal, en hommage à George Pompidou, n'a pas utilisé la série GP 15.

Une circulaire du 22 octobre 1976 (appelée circulaire Poniatowski) supprimera les numéros 1 à 10 ainsi que le numéro correspondant au département (ex 13 NH 13). Ces numéros éconvoités par des personnes désireuses d'avoir un joli petit numéro sur leur véhicule !



© Joël MARSSY – Loir-et-Cher 1976

La décennie 80 verra la suppression progressive de la lettre U dans tous les départements. Le dernier U 12 sera le 9999 LU 12 fin 1982, le Finistère terminant avec le 9999 SU 29 | 1982. La raison mise en avant pour cette suppression est la confusion avec la lettre V.

Le premier département à avoir supprimé cette lettre est celui des Hauts-de-Seine avec le 9999 BU 92 le 2 juillet 1971. À l'opposé, le dernier U attribué en France aura été le 9999 T avril 1991, cette série TU ayant été émise par erreur selon la Préfecture du Loiret.



© Bruno VERNHES – Aveyron 1982



© Jean-François ZURAW  
Finistère 1982

### L'évolution

Le parc automobile ne cesse de progresser et la numérotation doit pouvoir fournir de plus en plus de combinaisons. Pour cette raison, le 1<sup>er</sup> juin 1965, une circulaire instituant la passer à 4 chiffres pour tous les départements qui le souhaitent entre en vigueur.

La Haute-Garonne sera le premier département à utiliser cette nouvelle possibilité en passant à 4 chiffres à partir de la série QF 31. Ensuite une multitude de départements, comme l très avancé dans l'alphabet (SA 38), feront de même : le 57 (Moselle) à la série QT, le 77 (Seine-et-Marne) à la série QP et bien d'autres.

Par la suite, la plupart des départements passeront à 4 chiffres à la série QA (comme le 19). Cependant, au début des années 70, certains départements ruraux ou moins p nécessitant pas une telle modification utiliseront quand même ce format. C'est le cas du 82 (Tarn-et-Garonne) à la série GS ou du 12 (Aveyron) à la série LA dès 1973. En 1975, par le 09 (Ariège) passera à quatre chiffres à la série FA, le 15 (Cantal) le faisant à partir de la série GA. En 1989, le 48 (Lozère) deviendra le dernier département à passer à 4 chiffres GA.



© Bruno VERNHES – Haute-Garonne 1966



© Bruno VERNHES – Aveyron 1974



© Jean-François ZURAW – Corrèze 1980

En 1964, la décision de redécouper la région Parisienne et de créer de nouveaux départements est prise. C'est chose faite dès le mois de mai 1965 avec la création des départ (Essonne) et 95 (Val-d'Oise). En octobre de la même année suivra le 94 (Val-de-Marne), les 92 (Hauts-de-Seine) et 93 (Seine-Saint-Denis) clôturant ce nouveau découpage en février petite couronne utilisera les 4 chiffres dès le début au contraire des 91 et 95 qui y passeront à la série QA.



© Jean-Emmanuel CHEVRY – Essonne 1965



© Wouter BREGMAN – Essonne 1966



© Jean-Emmanuel CHEVRY  
Hauts-de-Seine 1974



© Francoplaque – Seine-Saint-Denis 1977

Alors que rien n'avait été prévu après la série ZZ, une circulaire du 3 janvier 1972 comblera cette lacune en autorisant des séries à trois lettres. Paris sera le premier département l'emblématique série ZZ en mars 1974. Le premier département après Paris à passer ce cap sera le 91 mais pas avant janvier 1989. Depuis cette époque, de nombreux départements ce format à 3 lettres. Au printemps 2005, ils sont 25 (dont 4 départements d'Outre-mer).



© Fränk KRAUS – Paris 1974

En janvier 1976, la Corse est scindée en deux nouveaux départements. Le 20 disparaît le 31 décembre 1975 avec le numéro 292 GJ 20 pour être remplacé par le 2A (Corse-du-sud (Haute-Corse)). Ces deux départements, qui commenceront par des séries de 999 numéros, passeront, fin 1986, à 4 chiffres.



© Vic BRUMBY – Corse 1972



© Jean-Emmanuel CHEVRY  
Corse-du-Sud 1976

Vers le milieu des années 80, le système va s'informatiser petit à petit, ce qui va créer des ruptures de séquences plus ou moins longues entre le dernier numéro manuel et le premi informatisé. Par exemple, l'Aveyron passera ainsi du 2053 LZ 12 (dernier numéro le 26/11/84 au soir) au 11 MA 12 (premier numéro le 27/11/1984 au matin). Autre exemple, la passera début 1986 tout simplement du QM au QR 53 profitant ainsi de l'informatisation pour supprimer le QQ (ainsi que les séries QN et QP dans la foulée !!).



© Bruno VERNHES – Aveyron 1984

Étape suivante : l'informatisation nationale. Avec la création d'un fichier national, les particularités entre les départements s'estompent. Ainsi, jusque-là, les départements pouvaient chacun à leur manière. Certains avec des tranches parallèles par arrondissement, d'autres avec des tranches pour les véhicules d'occasion et les véhicules neufs. Les séries deviennent aussi plus rares. Seule la série SS est systématiquement supprimée. Pour les autres, une demande spécifique doit être faite par le Préfet (ex : suppression en février 2 série AZF 31 après la catastrophe de l'usine du même nom à Toulouse en septembre 2001).

## Format des plaques

Cette période (1950-2009) aura vu de nombreux changements dans le format des plaques :

- Au tout début, la plupart des numéros étaient imprimés au pochoir de couleur grise, à même la carrosserie dans un rectangle de peinture noir.
- L'embossage sur des plaques métalliques s'est généralisé petit à petit jusqu'à la fin des années 70 pour devenir, à ce moment-là, obligatoire. Les plaques métalliques de couleur (plus rarement jaune et blanche, surtout sur les utilitaires) devaient obligatoirement être rivetées sur la carrosserie. Les caractères devaient être argentés ou blancs.



© Jean-François ZURAW – Finistère 1971  
plaque présente sur un camion de pompier

- Le 1<sup>er</sup> janvier 1993, la norme européenne imposera des plaques réfléchissantes à fond jaune à l'arrière et à fond blanc à l'avant.
- Utilisée de plus en plus à partir de l'été 1998, la bande bleue de l'Union Européenne (eurobande) est devenue obligatoire le 1<sup>er</sup> juillet 2004.



© Jean-François ZURAW – Finistère 1966



© Bruno VERNHES – Aveyron 1992



© Bruno VERNHES – Aveyron 1993



© Jean-François ZURAW – Finistère 2004

## Le futur

Comme nous le précisons en introduction, le système actuel pourrait vivre encore de nombreuses années. Même le cas particulier du 75 (Ville de Paris) peut être résolu lorsque arrivera au fatidique 999 ZZZ 75. Les solutions pourraient être de rajouter un 4<sup>e</sup> chiffre (à partir de 1000 RAA 75 par exemple) ou tout simplement utiliser un nouveau code comme le ! Cependant, les autorités, sûrement dans un souci de meilleure gestion du parc automobile, **mettront en oeuvre en avril 2009** un autre système (national cette fois-ci), à l'image de ce déjà pour les cyclomoteurs de moins de 50 cm<sup>3</sup>. Mais ceci est une autre histoire.



© Frédéric ÉVERARD  
série 2 roues 2004



© Bruno VERNHES  
série 2 roues 2005



© Jean-François ZURAW - photomontage  
(le fond jaune sera ensuite remis en cause, de même que le choix du blason présenté ici)

# 2009



Bruno VERNHES, contact : [bvernhes@free.fr](mailto:bvernhes@free.fr)  
Jean-François ZURAW, contact : [jfzuraw@gmail.com](mailto:jfzuraw@gmail.com)  
et l'association Francoplaque.

Francoplaque : <http://plaque.free.fr/>  
Le site des numéros d'immatriculation : <http://stni.free.fr/>  
(L'ex Site Français des Plaques d'Immatriculation : <http://sfpi.asurtech.com/>)