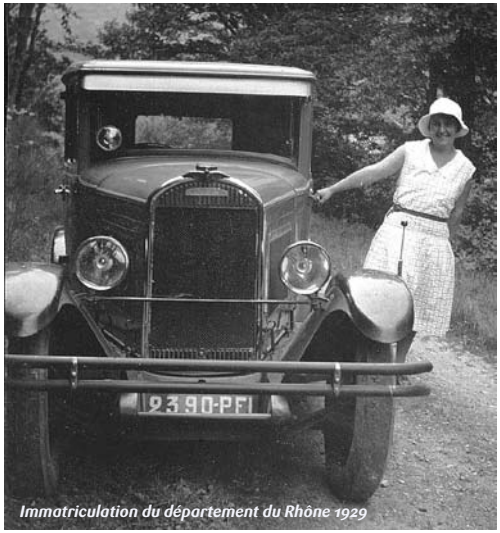
Une scène de tous les jours...
Immatriculation du département de Seine-et-Oise 1938

La période 1928-1950[20]

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 détail[21], 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 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 » 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

triculation à utiliser à partir du 1er octobre prochain, il conviendra 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 progession unique

IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES.

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

DÉPARTEMENTS.	COMBINAISONS ATTRIBUÉES.
Ain	AB, AC, AD, AE
Aisne	AE, AG, AH, AJ, AK, AM.
Allier	AN, AP, AQ.
Basses-Alpes	AR.
Hautes-Alpes	AS.
Ardèche	AT, AU.
Ardennes	AV, AX, AY.
Ariège	AZ.

des blocs pré-attribués

01 Série [AB ici] effectivement utilisée, avec n° actuel du département

59 Idem, série utilisée après la 2ème guerre

01 Série [AC ici] prévue, jamais attribuée

Séries non utilisées

Lettre doublée (déjà utilisée par le système de 1901)

AL Réservée – colonie

Ovale - Convention

BG 1909 BR 1926

	-A	-B	-C	-D	-E	-F	-G	-H	-J	-K	-L	-M	-N	-P	-Q	-R	-S	-T	-U	-V	-X	-Y	-Z
A-		01	01	01	01	02	02	02	02	02	AL	02	03	03	03	04	05	07	07	08	08	08	09
B-	06		06	06	06	06	BG	06	06	06	06	06	10	10	10	BR	10	11	11	11	12	12	90
C-	13	13		13	13	13	13	CH	13	13	13	13	13	13	CQ	13	CS	14	CU	14	14	14	15
D-	DA	16	16		16	16	17	17	17	DK	17	17	18	18	18	19	19	20	21	21	21	21	21
E-	22	22	22	23		23	24	24	24	25	25	25	25	25	EQ	25	27	ET	27	27	27	27	27
F-	26	26	26	26	28		28	28	29	29	FL	29	30	30	30	30	31	31	31	31	31	32	32
G-	33	GB	33	33	33	33		33	33	33	33	33	33	34	34	GR	34	34	34	35	35	35	35
H-	36	36	36	37	37	37	37		37	38	38	38	38	38	38	39	39	39	40	40	41	41	41
J-	42	42	42	42	42	42	43	44		44	44	44	44	45	45	45	45	46	46	47	47	47	48
K-	49	49	49	49	49	50	50	50	51		51	51	51	51	52	52	53	53	54	54	54	54	54
L-	55	55	55	55	56	56	56	57	57	57		57	57	58	58	LR	60	LT	60	60	60	60	60
M-	MA	59	MC	59	59	59	59	59	59	59	59		59	59	59	59	59	59	59	59	61	61	61
N-	62	62	62	62	62	62	62	63	63	63	NL	64		64	64	64	65	66	66	67	67	67	67
P-	PA	68	68	68	PE	69	69	69	69	69	PL	69	69		69	PR	69	69	69	69	69	PY	69
Q-	70	70	70	71	71	71	71	71	72	72	72	72	73	73		74	74	74	77	77	77	77	77
R-	RA	75	RC	75	75	75	75	RH	75	75	75	75	75	75	75		75	75	75	75	75	75	75
S-	SA	75	75	75	SE	SF	75	75	75	75	75	SM	75	75	75	75		75	SU	75	75	75	75
T-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	TR	75		75	TU	75	75	75
U-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	US	75		75	75	75	75
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	79	79	79	80	80	80	80	80	80	81		81	81
Y-	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	78	82	82	83	83	83		83
Z-	84	84	84	84	85	85	85	86	86	86	87	87	87	87	88	88	88	88	89	89	89	89	

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 limité[22]. En fait, moins d'un quart des blocs qui avaient été pré-attribués furent effectivement utilisés[23], 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 initial[24].

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 fuit leur pays devant l'invasion, et trouvé refuge en France[25]. 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 KF1).*

[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 grises[26]... 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 normale[27]. 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 spéciale[28], 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

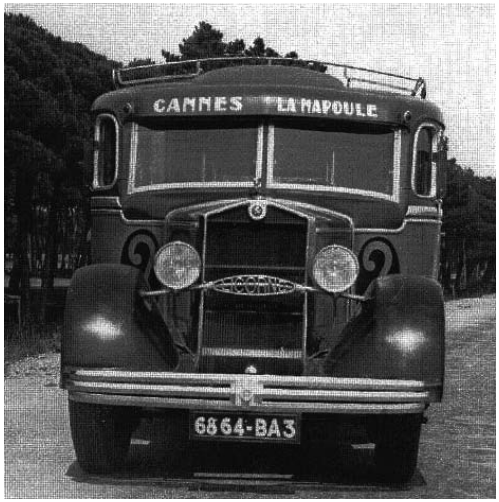
Faire le ménage

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.



Profitons 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'administration qu'une revalidation générale des cartes grises, il était nettement plus intéressant de mettre en place un nouveau système, ce qui fut fait le 1er 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.

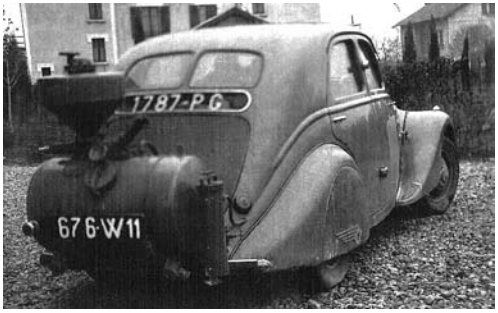
Faire sa place au soleil...
Immatriculation du département de l'Ain 1937

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

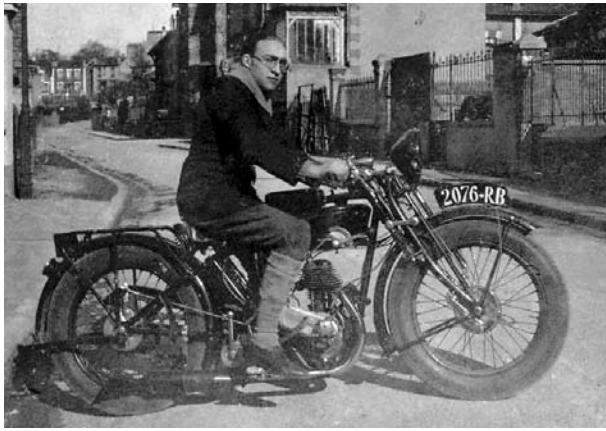
l'usage s'est pérennisé, même pour celles créées pendant la guerre.

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.



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

En octobre 1933, la série TT (pour transit temporaire) fut créée[29], pour munir les véhicules concernés d'une carte grise spéciale et surtout des plaques rouges qui sont depuis son signe distinctif fort, en accompagnement 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'époque[30].



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

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'atermoiements 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 TT[31] au premier jour du rétablissement – 1er 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

[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.

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 plaques[32].
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 et les tracteurs agricoles se retrouvèrent immatriculés à partir de la fin 1941[33], les vélomoteurs (caractérisés par une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³), à partir de la mi-1943[34], chaque catégorie disposant dès lors de blocs réservés parmi ceux attribués en 1928 à chaque département.

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

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 préfectures pour continuer à le faire[35]. 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 police[36], 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 classifier et de répertorier, pour en permettre la gestion opérationnelle. L'État-Major mit en place en 1948 un très important programme[37] destiné à ficher – 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-même[38]. 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 « autochars ».* 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 « autochars ».* 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 […].

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-Palatinat (Saarpflaz) pour former celui de Westmark, dont Sarrebruck devint le chef-lieu.

Au niveau des immatriculations[40], 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 Westmark[41], 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 1928

Série normale
Eure-et-Loir - 1930

Série normale
Seine - 1949

Série militaire utilisée
jusqu'en 1949
numéro à 5 chiffres

Série diplomatique
1936-1954 - Paris début
des années 1950

Série temporaire
TT 1933-1954
Cherbourg 1936

Série militaire
1949-1960 -
numéro à 6 chiffres

Série administrative
initiale - 1948

Série des vélomoteurs
1943-1950
Finistère 1948

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

Série des véhicules
des réfugiés étrangers
1940-1944 - Vendée

Série des vélos
1941-1944
Loiret

Série Chantiers
de la Jeunesse
1942-1944

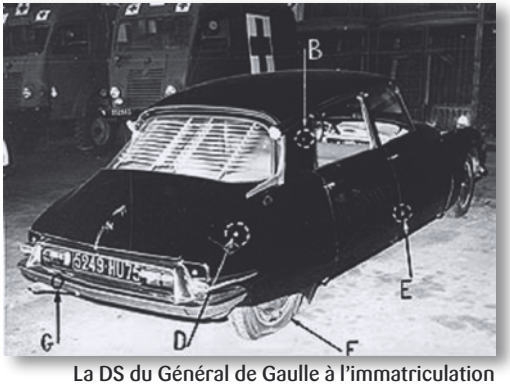
garage, immatriculations provisoires, mais quelque peu « utilitaires ». À l'opposé, c'est pendant la période 1928-1950 que la France finit de se doter, en lançant les séries spéciales quasiment obligatoires dans tout pays : temporaires, diplomatiques, administratives. Toutes existent encore aujourd'hui, 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 1950-2009[42]

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

Mis en place le 1er avril 1950, le nouveau système[43] 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.

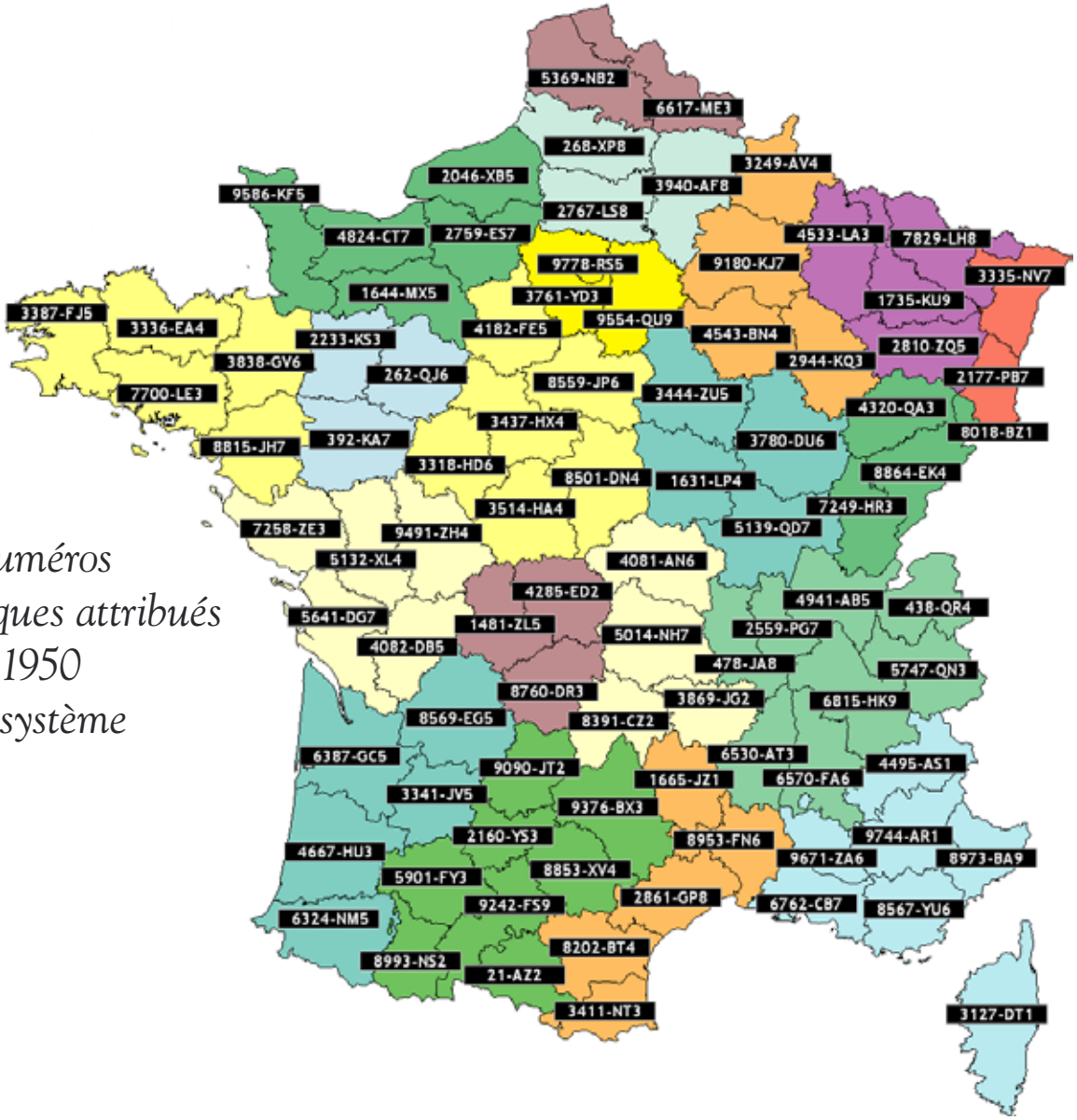
La progression numérique était assurée au moyen d'un numéro de série à 3 chiffres. Parce que l'on pensait déjà à l'épuisement du système, la Seine fut dotée dès le premier jour de numéros à 4 chiffres, cette disposition étant étendue en novembre 1950 aux 6 départements ayant dépassé le cap des 150 000 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