

Les immatriculations des véhicules automobiles 1940-1945 en Moselle annexée, dans le contexte des découpages territoriaux rétablis par l'Allemagne

par [Thierry Baudin](#) - Francoplaque

1^{ère} Partie : de Juin 1940 à l'Automne 1941

Après l'armistice signé le 22 juin 1940 avec la France, l'Allemagne soustrayait le 2 août les départements alsaciens et lorrain de la zone des armées, en les plaçant sous administration ce qui marquait le début de l'annexion. La Moselle devint le CdZ-Gebiet Lothringen, chef-lieu Saarbrücken, avec à sa tête le leader nazi Josef Bürckel. Sur le plan du parti, l'ensemble (Sarre et Palatinat), placé depuis sa création en 1935 sous l'autorité de Bürckel en tant que *Gauleiter*, se trouvait augmenté de la Lothringen, en conservant son chef-lieu à Neustadt Weinstraße dans le Palatinat. Prenant en décembre 1940 le nom de Gau Westmark, il restera dirigé par Bürckel jusqu'à la mort de celui-ci à la fin de septembre 1944.

La germanisation accélérée mise en place dès cette date ne fut pas la plus préjudiciable, quant au destin des populations, des politiques suivies par l'administration allemande... À ce prétexte, les noms de rue et de villes changèrent sur les permis de conduire allemands qui se substituèrent aux documents français. Le passage des véhicules à moteur sous immatriculation allemande représentait l'autre volet de la réglementation automobile à imposer.

Territoires et immatriculations en Allemagne

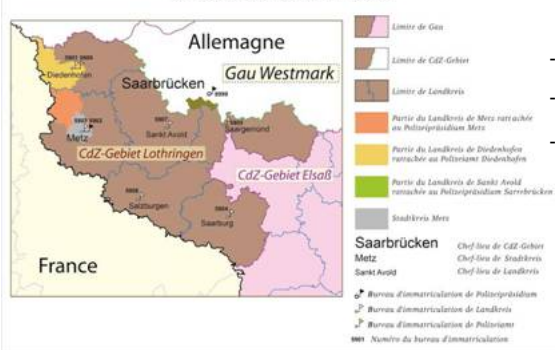
Depuis sa mise en place en Allemagne en 1906, l'immatriculation avait toujours été réalisée sur une base territoriale de petite taille, le *Kreis* – c'est toujours le cas en 2017 –, et la commune disposant des pouvoirs de police, sous la responsabilité ultime du ministère de l'Intérieur du *Reich*, puis de la République. Cette autorité disposait de son propre bureau d'immatriculation (*Zulassungsstelle*), identifié à partir de 1936 avec un numéro unique *Schlüsselnummer*^[1].

Dans un *Kreis* rural (*Landkreis*), c'était le responsable de l'administration civile – le *Landrat* – qui détenait les pouvoirs de police. Dans un *Kreis* urbain (*Stadtkreis*), la police était assurée par des entités de police plus ou moins importantes^[2], dénommées *Polizeiamt*, *Polizeidirektion*, ou encore *Polizeipräsidium*, selon la taille de l'agglomération, rapportant toutes à la zone de police (*Präsidiabezirk*). Il arrivait aussi qu'à l'intérieur d'un *Landkreis* certaines communes (*Gemeinden*) fussent regroupées^[3] – sans être détachées du *Landkreis* –, pour des raisons de police confiées globalement à un *Polizeiamt* ou une *Polizeidirektion*, rapportant seulement au *Präsidiabezirk*. Cette logique territoriale s'imposait d'elle-même, de sorte que la reconfiguration du territoire entraînait le changement de l'autorité chargée de l'immatriculation dans la ou les *Gemeinde(n)* concernée(s). Enfin, pour en revenir à notre propos, pour toute plaque d'immatriculation devait porter le sceau peint en rouge de l'autorité de délivrance, avec sa localisation et sa nature, comme « Landkreis Diedenhofen – Der Landrat ».

Les nouveaux découpages territoriaux

Un peu fastidieux, cet énoncé du contexte était utile pour au moins deux raisons : les immatriculations en Moselle 1941-45 se sont adossées à la structure territoriale qui venait d'être reconstituée en 6 mois, mais aussi cette structure a été modifiée plus que de coutume – par exemple beaucoup plus que dans l'Alsace voisine – durant le cours de la guerre. Les découpages rétablis à l'annexion, avec les ajustements apportés au dernier trimestre de 1940 sont rappelés^[4] :

Territoires et immatriculations dans la Moselle annexée 1941-1945 - Situation au 1er avril 1943



1^{er} octobre : les *Bezirke* et *Kreise* se substituent aux départements et arrondissements français, respectivement maintenant à chaque fois le périmètre des communes ; à Metz, les notions d'arrondissements « vil campagne », héritées de l'annexion de 1871, sont conservées avec un Stadtkreis Metz créé en parallèle ;

1^{er} octobre : les nouveaux *Landkreise* ne sont pas épargnés par les ajustements, le premier consistant dans la création du Landkreis Diedenhofen-West de 7 communes, au profit de celui de Metz ;

1^{er} décembre : les deux *Landkreise* de Bolchen et de Forbach, qui avaient été créés sur la base des arrondissements de Boulay et de Forbach disparaissent, fusionnés pour former le nouveau *Landkreis* Avold ; les deux *Kreise* de Diedenhofen-Ost et West – ex-arrondissements de Thionville-Est et Oue – fusionnés au sein du *Landkreis* unique de Diedenhofen.

Dispositions intermédiaires : des *Winkels* jaunes sur les plaques françaises...

Les immatriculations allemandes ne pouvant être déployées immédiatement, les Allemands firent durer le système français (code LH pour la Moselle), en immatriculant un millier de véhicules entre juillet/août 1940 et février 1941... En



Cette plaque n'est pas lorraine, mais vient de l'Alsace voisine : elle a été émise fin mai 1938 dans le Bas-Rhin. Lorraine, l'Alsace et la Pologne sont connues pour avoir des plaques nationales révalidées avec des *Winkels* – toujours avant d'être changées pour des plaques allemandes. Peu importe l'autorité d'émission – Der Polizeipräsident St –, comme sur n'importe quelle plaque allemande de l'époque (particulière)

parallèle, toutes les plaques françaises furent révalidées par l'autorité allemande, autant pour dénombrer les véhicules que pour réglementer leur utilisation. Comme en France, un véhicule privé ne pouvait circuler que si son propriétaire disposait d'un permis spécial, accordé au motif d'une profession assurant un service essentiel à la population, ou d'une activité industrielle ou commerciale autorisée.

Pour faciliter les contrôles, les Allemands avaient apporté un raffinement inédit, à savoir une marque (un *Winkel*, comme un chevron) ajoutée à la peinture sur les plaques minéralogiques des véhicules autorisés. Dès le 25 juillet 1940 le CdZ-Gebiet Lothringen n'échappait pas à la réglementation et les plaques françaises furent validées avec un *Winkel*, en complément du sceau de l'entité locale en charge des immatriculations. Seulement, on utilisa de la peinture jaune sur le fond noir français, au lieu du rouge sur le fond blanc allemand...

Premières plaques allemandes : février 1941

C'est sur la base territoriale exposée plus haut que le Grand Reich établit, à partir du 4 février 1941, l'immatriculation des véhicules dans le système allemand, avec le code Wm pour Westmark. Allant plus loin que son homologue Robert Wagner en Alsace, Josef Bürckel n'avait pas hésité à nommer ce que la Lothringen deviendrait dès que la guerre aurait fini : une partie du Reichsgau Westmark, lequel *Reichsgau* comprendrait également la Saarpfalz.

Les plaques d'immatriculation comportaient des caractères noirs sur fond blanc, les véhicules déjà immatriculés dans le système français en usage en 1940 – code LH – devant être réimmatriculés.

Le 31 mars 1941, deux modifications vinrent affecter, non le découpage administratif en lui-même, mais le découpage des zones de police, avec une influence directe sur le processus d'immatriculation^[6], comme on l'a vu plus haut :

- pour l'administration de la police, 10 communes du *Landkreis* de Metz sont regroupées pour dépendre directement du *Präsidiabezirk* de Metz ; corrélativement leurs immatriculations dépendent dès ce moment du *Polizeipräsidium* de Metz ;
- de la même façon, 13 communes du *Landkreis* de Diedenhofen (dont Diedenhofen) passent dans le ressort du *Präsidiabezirk* de Metz, leurs immatriculations étant assurées par le *Polizeiamt* de Diedenhofen créé à l'occasion ; le reste du *Landkreis* continue d'être immatriculé par le *Landrat* du *Landkreis*.

2^{ème} Partie : de l'Automne 1941 à la Libération

Situation à l'automne 1941, ultimes aménagements

En septembre 1941, le dénombrement officiel des différents *Zulassungsstellen* reflétait la structure territoriale décrite ci-dessus. Comme c'était le cas dans tout le pays, chaque bureau d'immatriculation disposait d'une tranche bien identifiée de numéros, pris au sein de l'allocation 300 000 – 399 999 [7] :

- Polizeipräsidium Metz : Wm 300000 – 329999 ;
- Landkreis Metz : Wm 330000 – 339999 ;
- Landkreis Diedehofen : Wm 340000 – 359999 ;
- Landkreis Sankt Avold : Wm 360000 – 369999 ;
- Landkreis Saargemünd : Wm 370000 – 379999 ;
- Landkreis Sarrebourg : Wm 380000 – 389999 ;
- Landkreis Salzbirgen : Wm 390000 – 394999 ;
- Polizeiamt Diedenhofen : Wm 322500 – 323999, Wm 325500 – 326999, Wm 328500 – 329899 (tirées de l'allocation initiale du PP Metz).

Qui dit plaque dit carte grise... Ce certificat d'immatriculation (*Kraftfahrzeugschein*) a été délivré en juin 1944 à un habitant de Metz par le *Polizeipräsidium* de la ville, dont le cachet est présent, même si peu lisible. Le support est typique, un papier entoilé très brillant, vert jade ici et par exemple gris moyen pour les permis de conduire de l'époque. Sur le plan de la nomenclature allemande, la dénomination actuelle de cette Franz Hellinger Straße n'a pas été retrouvée, ne figurant pas sur les listes de correspondance publiées au début de l'annexion. (coll. Ascomémo)



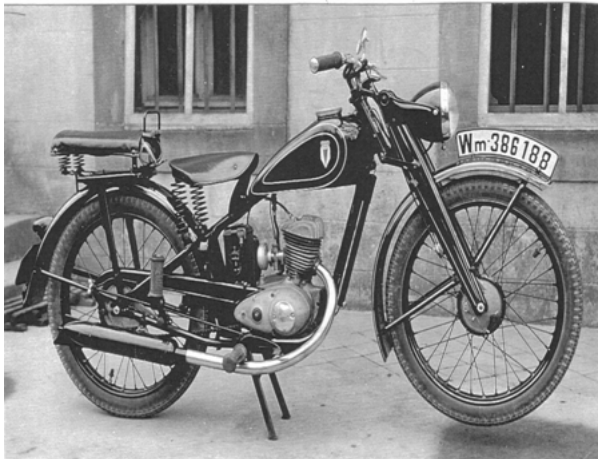
1.

Sceau – Der Landrat Salzbirgen – et *Winkel* sont présents sur cette plaque arrière dont le petit numéro dans la série – 153 – indique à peu près à coup sûr une automobile. (coll. particulière)



À l'opposé, nombre de plaques de la Westmark retrouvées ne portent pas de *Winkel*, ni même de sceau, comme ces plaques du Landkreis Saarburg (coll. de l'auteur) et du Polizeiamt Diedenhofen (coll. Ascomémo). C'est le cas de la plupart des plaques conservées aujourd'hui, dès qu'elles proviennent d'un endroit ou d'un autre du Grand Reich à son extension maximale, à partir de 1941.

La dernière modification d'importance intervint en avril 1943, quand la Stadt Saarbrücken absorba Forbach, et trois communes avoisinantes [8]. Le peu de véhicules à immatriculer nouveau Verwaltungsbezirk Forbach le fut bien sûr au titre du Polizeipräsidium Saarbrücken, via un *Zulassungsstelle* spécial, réduit à la tranche Wm 368000 – 369499 prise au Sankt Avold. Pour la Stadtkreis Saarbrücken, l'autre *Zulassungsstelle* (n° 3401) continua de fonctionner en émettant des immatriculations séparées, avec le code Saar rétabli en 1935.



Pas de sceau non plus sur la plaque de la moto d'oncle Gérard, une DKV RT 125 des années de guerre. Son frère avait acheté la même mais l'a cachée jusqu'à la Libération... Le numéro 386188 ne doit pas faire accroire que plus de 6 000 véhicules ont été immatriculés sur Sarrebourg en quatre années de privation : des tranches étaient réservées pour chaque usage, d'abord les voitures, puis les utilitaires, ensuite les motos et peut-être les tracteurs pour finir. (coll. de l'auteur)

Dans la campagne mosellane, une Citroën Traction Avant avec des phares noircis pour le blackout pour éviter d'être repéré par l'aviation et l'immatriculation 300198 du *Polizeipräsidium* de Metz. Là aussi, on remarque un phare Nettek sur l'aile gauche. (coll. Ascomémo)



Ce "pov' paysan" de Rémering-lès-Puttelange n'est pas aussi modeste qu'il peut en avoir l'air... Si l'état de son camion est conforme à la pénurie ambiante, il a eu les moyens d'installer un phare de défense passive Notek – toujours monté à gauche –, un dispositif que l'on trouve d'habitude sur les véhicules militaires ou ceux des dignitaires nazis. (coll. Ascomémo)

Repassage sous immatriculation française

Après la Libération, les véhicules présents en Alsace-Moselle – ce qui en restait après les destructions et les réquisitions allemandes des derniers mois de guerre – furent réincorpérés dans les séries françaises. Il semble que les procédures de réimmatriculation furent allégées, beaucoup de propriétaires ayant conservé les documents français, ce qui permit à leur véhicule de reprendre le numéro d'immatriculation d'avant 1940^[9]. En tant que souvenirs tangibles de cette époque douloureuse, très peu de plaques subsistent aujourd'hui, que cela soit localisées chez les familles ou les musées, ou chez les collectionneurs de plaques d'immatriculation.

Notes

[1] Andreas HERZFELD *Handbuch Deutsche Kfz-Kennzeichen Band 1 Deutschland bis 1945*, Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde, Berlin, 2015 ; nombre d'informations présentées ici sont tirées de ce ouvrage, de même que d'échanges avec l'auteur.

[2] Selon son importance, un *Stadtkreis* avait à sa tête un *Bürgermeister* ou un *Oberbürgermeister* – ce dernier titre en usage pour un *Stadtkreis* plus peuplé, découpé en différents quartiers (*Orsteile*) homologues au *Landrat* d'un *Landkreis* ; par simplification, on a omis de dire que dans un *Stadtkreis* peu ou moyennement peuplé, les pouvoirs de police étaient confiés à son *Bürgermeister* ou *Oberbürgermeister* : dans la Moselle annexée, le *Stadtkreis* Metz ou l'agglomération de Thionville avaient la taille critique pour entraîner l'installation d'une entité de police nationale (*staatlich Polizeit*

[3] Comme pour la mise en place d'unités de la police nationale dans les *Stadtkreise*, c'était la taille des agglomérations qui imposait ces regroupements de communes. Dans l'*altes Reich* le seuil pour d'un *Polizeiamt* variait de 5 000 à 15 000 habitants selon le Land ; entre ce seuil et 100 000 habitants, une *Polizeidirektion* était de règle, et toujours un *Polizeipräsidium* pour plus de 100 000 habitants l'on ne sait pas quels seuils ont servi pour la Moselle annexée, les statistiques allemandes de l'époque – se contentant de reproduire les chiffres du recensement de 1936 – font état de 108 000 habitants *Stadtkreis* Metz et de 43 000 à Thionville, de loin la plus grosse commune devant Sarreguemines (16 000 habitants).

[4] Le site web "territorial.de" de Rolf JEHKE <http://www.territorial.de/inujdex.htm> représente une source quasiment exhaustive sur les découpages territoriaux allemands, de 1874 à 1945 ; diverses informations proviennent d'échanges complémentaires avec son *webmaster*.

[5] Une *Stadt* a une structure administrative unitaire, c'est-à-dire qu'une *Gemeinde* absorbée par la *Stadt* voisine perd son statut de commune, en passant en général au rang de quartier (*Ortsteil*).

[6] Dans les deux cas, les changements de bureaux d'immatriculation semblent avoir été officialisés au début du mois de septembre suivant.

[7] C'est pour éviter une confusion toujours possible avec les plaques de la Marine (WM pour Wehrmacht Marine) que les numéros de série pour la Westmark Wm débutaient à 300 000. Les immatriculations de la Marine ont passé au début de la guerre la barre des 100 000, on fit la réservation pour WM jusqu'à 300 000. [Prise vers la fin de 1941, une photo atteste en effet l'utilisation de WM 297345 sur Panhard des reporters de guerre qui couvrent l'actualité des sous-marins de la base de Saint-Nazaire (Loire-Inférieure)]

[8] La *Stadt* Forbach avait déjà absorbé Schoeneck et Stiring-Wendel en avril 1941 ; deux ans après, avec Alsting, Petite-Roselle et Spicheren, c'étaient 6 communes françaises qui se retrouvaient de l'autre côté de la frontière.

[9] Du côté de l'Alsace, on a le cas de la Peugeot 402 d'un médecin de Strasbourg, immatriculée 3811 NV4 au début de 1939, passée en IV St 167 de la série allemande en mars 1941, et repassée en 3811 NV4 sans autre procès il semble que de reprendre le bon numéro sur la plaque...