n°5
hiver 2008

« pour mémoire »

comité d'histoire

...

• revue du comité d'histoire du ministère • revue du comité d'histoire du ministère •

L'histoire des plaques minéralogiques

Le 15 avril 2009, la France changera de dispositif d'immatriculation des véhicules automobiles pour la quatrième fois en un peu plus d'un siècle.

Il nous a paru intéressant dans le cadre de cette actualité, de nous pencher sur l'histoire du dispositif d'identification des véhicules, en retraçant les motivations des différents systèmes successivement adoptés et l'aspect qu'à pris cette immatriculation, à la suite des différentes réformes intervenues dans notre pays depuis le début du siècle dernier.

Ce voyage dans le temps va d'abord nous permettre de redécouvrir l'origine de l'expression « plaque minéralogique » grâce aux travaux de Jean Orselli, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, sur l'évolution de la réglementation depuis la fin du XVIIIème siècle jusqu'aux premières années du XXème siècle.

Nous revivrons ensuite avec Thierry Baudin, Secrétaire général de l'association Francoplaque, l'incroyable saga des formes, successives que revêtirent ces plaques depuis 1901 jusqu'à nos jours, grâce à un article très pédagogique et documenté sur les réformes de 1901, 1928 et 1950.

Enfin nous verrons à travers l'article de M. Jean Emmanuel Chevry, président de l'association Francoplaque, que contrairement à ce que l'on a pu lire ça et là, lors des débats qui ont accompagnés le projet de réglementation nouvelle préparé par le Gouvernement français, l'Europe n'est pour rien dans cette nouvelle réforme, la plupart des pays européens ayant des réglementations très diverses qui ont évoluées dans des sens contraires au cours des vingt dernières années.

Le florilège de ces plaques en Europe et dans le monde est tellement riche et varié que nous avons du consacrer quelques pages couleurs à sa présentation.

Ce qui apparaît le plus clairement à l'issue de ce voyage historique dans l'univers des plaques minéralogiques, est que la motivation première de l'immatriculation était d'identifier les automobilistes coupables de délits de fuite quand, leur absence de maîtrise de véhicules de plus en plus rapides multiplièrent le nombre d'accidents mortels.

Devant le développement rapidement exponentiel du nombre d'automobiles, les administrations en charge durent déployer des trésors d'imagination pour parvenir à immatriculer sans double compte, les automobiles dans l'ensemble du pays.

D'emblée, notre système fut territorial tandis que d'autres pays adoptaient un système national.

Ce système fit, durant une centaine d'années l'objet, d'un consensus dans le pays alors qu'ailleurs en Europe la plaque minéralogique, marque d'affirmation sereine d'une identité territoriale, comme en Suisse, pouvait être ailleurs, l'objet d'enjeux de pouvoir, conséquences de menées irrédentistes ou sessesionistes.

Nous pensions notre pays à l'abri de ces problèmes lorsqu'une nouvelle réforme individualisant à vie le numéro d'immatriculation, dans un désir de simplification et d'économie, mais qui supprimait toute référence départementale, mobilisa contre elle suffisamment de parlementaires pour que le ministère de l'Intérieur, décide finalement de conserver le numéro de département sur la nouvelle plaque d'immatriculation qui entrera en vigueur au 15 avril 2009.

Ainsi encore une fois, le passé éclaire-t-il l'avenir et nous remercions nos trois auteurs qui ont animé une passionnante conférence sur l'immatriculation des véhicules automobiles, d'avoir mis leur érudition et leur passion au service du comité d'histoire du MEEDDAT.

© Les illustrations de ces articles proviennent, pour leur majorité, des archives Francoplaque.

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 compulser 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'Herceg Bosna 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

Danemark, 2003

Belgique, 2006

Hongrie, 2004

Andorre, 2005

Grèce, 2007

Norvège, 2007

Pays-Bas, véhicule commercial (V),2008

Luxembourg, voiture de location, post-1988

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 coté, 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, système national sans eurobande, 1994

Italie, code provincial en blanc, Rome, avant 1976

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'eurobande, 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, Lûbek (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

Royaume-Uni, Peterborough, Angleterre, 1999-2000

Slovaquie, Bratislava (BA), 2006

Irlande, Cork (C), 1998

Pologne, Zachodnie
Pomorze province (Z) Łobez (LO), 2007

Suisse, Argovie (AG), 2000

Bulgarie, Vidin (BH), 2004

Autriche, Bludenz (BZ), Voralberg, 2007

Albanie, Elbasan (EL)

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

Finlande, 2000

Lettonie, années 1990

Lituanie, Vilnius 1992

Lettonie, 2004

Lituanie, 2006

Suède, 2003

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

Dubaï, 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

« pour mémoire »
la revue du comité d'histoire

rédaction ★ Tour Pascal B 19.29
92055 La Défense Cedex
téléphone : 01 40 81 36 75
télécopie : 01 40 81 67 13
comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

directeur de la publication ★ Pierre Chantereau

rédacteur en chef ★ Alain Monferrand

secrétariat général de rédaction, iconographie
★ Françoise Sappin

secrétariat ★ Sylvie Robert

conception graphique ★ Éric Louis
réalisation graphique ★ Philippe Cordier
ISSN ★ 1955-9550

impression ★ couverture ★ Le Révérend
Intérieur ★ SG/SPSSI/ATL 2/Repro