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.

De la « plaque nominative » à la « plaque minéralogique »

Par **Jean Orselli,** ingénieur général des Ponts et Chaussées

Plaque de charrette, avant 1850, au nom de Veuve Tanguy, à Nivernic-le-Cloître, Pleven-Christ. Photo Lucien Rohou.

La Loi contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes, du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797), prescrivait, pour contrôler la perception des taxes sur « les voitures de toute espèce »[1] :

> *« Art. 9 : Tout propriétaire de voiture de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères apparents, son nom et son domicile ; cette plaque sera clouée en avant de la roue gauche de la voiture, et ce, sous peine de 25 francs d'amende ; l'amende sera double si la plaque portait, soit un nom, soit un domicile faux ou supposé. »*

Le décret concernant *le poids des voitures et la police du roulage,* du 23 juin 1806, reprend cette obligation dans son article 34, sous les mêmes termes exactement. Ces deux textes avaient évidemment pour finalité la préservation des chaussées et la perception de péages destinés à les entretenir et non la sécurité.

Le terme *« roulage »* désignait stricto sensu le transport de marchandises, et les « voitures de voyageurs » qui étaient aussi soumises aux péages, n'étaient pas obligées de porter la *« plaque »*. Ces textes ne font pas encore de distinction entre les *« voitures de voyageurs publiques »* – nous dirions « voitures de transport en commun » – et les *« voitures particulières »* qui n'y sont pas nommées comme telles.

[1] *Des textes antérieurs prévoyaient déjà le numérotage de certains véhicules, comme nous le verrons.*

Cela traduit simplement le fait que les voitures particulières sont extrêmement peu nombreuses en ce début du XIXème siècle et appartiennent toujours à des puissants[2]. Leur trafic doit être de quelques pour cent du trafic total des grandes routes.
Une nouvelle loi sur *la police du roulage et des messageries publiques,* est édictée le 30 mai 1851. Elle va régir la circulation jusqu'en 1958.
En ce qui concerne notre sujet, la signalétique des véhicules, l'article 3 de la Loi de 1851 reprend au décret de 1806 l'imposition du port d'une plaque. Mais, elle précise un certain nombre d'exceptions :
« Sont exceptées de cette disposition :

- ★ les voitures particulières destinées au transport de personnes, mais étrangères à un service public de messageries ;
- ★ les malles-postes et autres voitures appartenant à l'administration des postes ;
- ★ les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant au département de la guerre et de la marine3 ;
- ★ les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transports des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble. »

Le décret *portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques,* du 10 août 1852, et la Circulaire d'envoi du décret du 25 août 1852 précisent l'application de l'article 3 de la loi. On trouve dans la circulaire un détail pittoresque sur la guerre immémoriale entre l'usager et la police :

> *« On a ajouté aux prescriptions du décret l'obligation de donner aux lettres 5 mm au moins de hauteur. Ces dispositions remédient à un abus assez fréquent à Paris et dans plusieurs autres villes, abus qui consiste dans l'emploi de caractères microscopiques, d'une lecture difficile pour les agents chargés d'assurer la répression des délits. »*

L'apparition des *« voitures particulières étrangères à un service de messagerie »,* dans le nouveau texte, traduit le fait que leur trafic doit dépasser les 10 % du trafic total vers 1851. En effet, la principale évolution du trafic routier tout au long du siècle sera le développement de la voiture particulière dont la part atteindra 33 % du total en 1903[4].

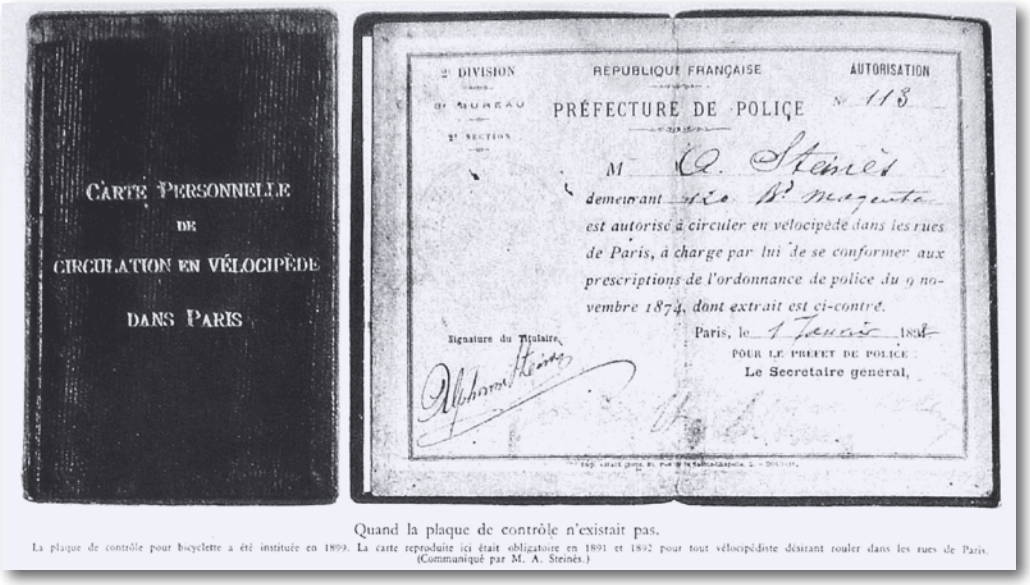
Les *« voitures particulières publiques »* sont très nombreuses, plus de 130 000 à la fin du siècle, soit une pour 12 voitures particulières. Sous divers noms, fiacre, voiture de place, voiture de louage, etc., ce sont les équivalents de nos taxis actuels. Dans les grandes villes, leur nombre dépasse celui des voitures particulières à traction hippomobile : ainsi, en 1901 à Paris, il y a 16 303 voitures particulières publiques attelées et 127 à traction mécanique, contre 12 749 voitures particulières à traction hippomobile et 1 149 automobiles. Elles sont astreintes depuis Louis XV à porter un *« numéro »* très lisible. La gestion de cette disposition relève en fait des municipalités ou de la préfecture de police dans le département de la Seine[5].

Avec le développement du parc des voitures particulières attelées, le port d'une plaque leur sera plus tard imposé par des arrêtés préfectoraux ou municipaux, notamment dans les grandes villes.

La plaque pour les bicyclettes.

Le *« vélocipède »* est inventé en France en 1861 et connaît rapidement le succès. La nouvelle revue *Le Vélocipède Illustré* lance en mai 1869[6]

[2] *Les rares voitures particulières portent généralement les armes de leur propriétaire.*
[3] *Le décret prévoit que l'on définira des plaques spéciales pour ces catégories.*
[4] *Des « comptages » périodiques du trafic ont lieu à partir de 1844/1845. La plupart ont été conservés.*
[5] *Le ressort de la préfecture de police est constitué du département de la Seine et de quatre communes de Seine-et-Oise, Sèvres, Saint-Cloud, Meudon et Enghien, qui « possédaient des châteaux habités par des membres de la famille impériale avant 1870. »*
[6] Le Vélocipède Illustré, *n° 5, 1869, page 4.*



Quand la plaque de contrôle n'existait pas.
La plaque de contrôle pour bicyclette a été instituée en 1899. La carte reproduite ici était obligatoire en 1891 et 1892 pour tout vélocipédiste désirant rouler dans les rues de Paris.
(Communiqué par M. A. Steinès.)

La « *carte personnelle de circulation des vélocipèdes dans Paris* » qui remplace la « plaque nominative pour vélocipède » en 1891-1892. Baudry de Saunier, *Le Cyclisme, in L'Illustration*, 1936, page 188.

un « *Projet de pétition pour les vélocipèdes* » pour réclamer une réglementation nationale. Aussitôt, les revues satiriques comme *Le Tintamarre* imaginent des règlements burlesques, avec le port d'un numéro[7] :

> *« Article 1er. Il est absolument interdit de dormir en conduisant son vélocipède... Art 2. Lorsque, sur la voie publique, un vélocipède sera broyé par une voiture, il devra s'arrêter immédiatement pour que l'on puisse prendre son numéro [...] »*

L'ordonnance du préfet de police *concernant la Circulation des Vélocipèdes* du 9 novembre 1874, impose effectivement le port *« d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes. »*

De nombreuses municipalités réglementent à leur tour les vélocipèdes, dans un joyeux désordre, et beaucoup d'entre elles imposent une plaque.
Au cours des années 1870, la *« bicyclette »* avec une chaîne de transmission est apparue à côté du vélocipède à pédalier solidaire de la roue avant qui subsistera jusqu'à la fin des années 1980. Les *« motocycles »* (tricycles et quadricycles à moteur) font leur apparition vers 1885. Les *« bicyclettes à moteur »* les suivent de près.

Une commission, établie en 1894 pour unifier les réglementations locales, aboutit à la circulaire du 22 février 1896, qui reprend l'obligation de port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur (Art. 3).
Le préfet de police prit son propre *arrêté*[8] le 17 juin 1896, avec une disposition particulière qui prévoit l'envoi en fourrière pour défaut de plaque sauf à être muni d'une « *carte d'identité* » spéciale :

> *« Art. 9. Les vélocipèdes circulant sur la voie publique, qui ne rempliront pas les conditions indiquées dans l'article 3 ci-dessus [le port d'une plaque], seront saisis et envoyés à la fourrière, sauf le cas où leurs propriétaires-possesseurs seraient en mesure de justifier de leur identité d'une façon suffisante. »*

[7] *Ibidem, n° 10, 1869, page 4.*
[8] *Ordonnance portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 17 juin 1896.*

Plaques d'automobile Gobron-Brillé, mise en service en 1898, avec le nom et le numéro de série du constructeur et le nom et l'adresse du propriétaire. Musée de l'automobile et du tourisme de Compiègne. Photo de l'auteur.

Le commentaire de l'arrêté instituait, en alternative à la plaque dont le défaut entraînait l'envoi en fourrière, des *« cartes d'identité »* facultatives de vélocipédistes avec photographie, nom et adresse.

Les *« vélocipèdes à moteur »* et *« motocycles »*, déjà apparus en 1896, ne sont pas distingués des autres cycles et sont donc soumis au port de la plaque.

La réglementation des automobiles (1893-1899).

C'est de 1893 que date la première réglementation applicable « aux *automobiles* avec l'*ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées »,* du 14 août 1893. Elle leur étend le port de la plaque des voitures attelées en y ajoutant un *« numéro »* distinctif délivré par le constructeur :

> *« Article 17. Tout véhicule à moteur mécanique portera sur une plaque métallique, en caractères apparents et lisibles, le nom et le domicile de son propriétaire et le numéro distinctif énoncé en la demande d'autorisation. Cette plaque sera placée au côté gauche du véhicule ; elle ne devra jamais être masquée. »*

Ajoutons que le conducteur doit être muni en permanence du livret attestant de l'autorisation du véhicule[9] .

Le décret *portant règlement pour la circulation des automobiles,* du 10 mars 1899, renouvelle cette prescription :
« Article 7. [...] Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

- ★ Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;
- ★ Le nom et le domicile du propriétaire. »

Évidemment, cette plaque n'est lisible qu'à l'arrêt : ses caractères sont très petits (5 millimètres) et elle est mal placée.

[9] *Cette autorisation est la préfiguration de la carte grise instituée en 1899.*

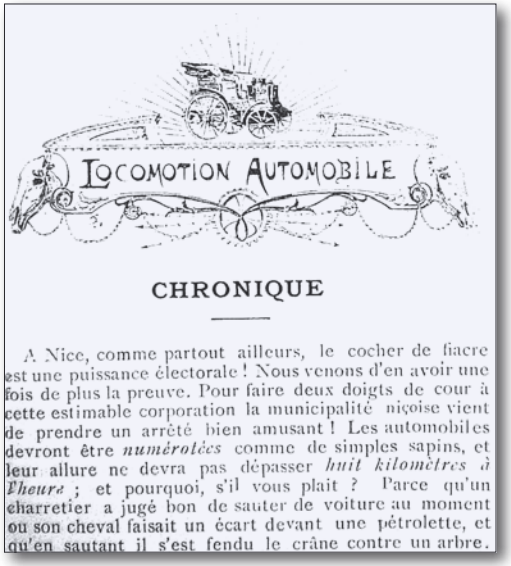
Les premiers « gros numéros ».

Le 6 juin 1896, le célèbre journaliste sportif et écrivain Hugues Le Roux[10], publie dans Le Journal une lettre ouverte au préfet de police, où il s'en prend à la fuite des automobilistes :

> *« Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive. Il était, bien entendu, impossible à rattraper.*
> *L'agent à qui je me suis adressé [...] m'a répondu "Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite ..." [...]*
> *Monsieur le Préfet de police, [...] vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite. [...]*
> *Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tire sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi.[11] »*

On voit apparaître ici un premier problème. La police est désarmée pour dresser une *« contravention au vol »*, car elle ne peut ni identifier, ni rattraper le véhicule.

En 1896, la ville de Nice prend un des premiers arrêtés municipaux imposant un numéro spécifique aux automobiles. La vitesse des automobiles y était déjà limitée à 10 km/h en 1895.
L'accident qui déclencha cette réglementation décrit ainsi[12] :


LOCOMOTION AUTOMOBILE

CHRONIQUE

A Nice, comme partout ailleurs, le cocher de fiacre est une puissance électorale ! Nous venons d'en avoir une fois de plus la preuve. Pour faire deux doigts de cour à cette estimable corporation la municipalité niçoise vient de prendre un arrêté bien amusant ! Les automobiles devront être *numérotées* comme de simples sapins, et leur allure ne devra pas dépasser *huit kilomètres à l'heure* ; et pourquoi, s'il vous plait ? Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment où son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre.

> *« Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment où son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre. L'accident est certainement déplorable, mais pourquoi ce malheureux a-t-il sauté ? S'il était resté dans sa charrette, le cheval se serait tranquillement arrêté au bout de 100 mètres, comme il l'a fait du reste, et le malheur eût été évité. »*
> *Le Conseil municipal décida, presque sans discussion, d'abaisser la vitesse et d'obliger les automobiles à porter un « gros numéro » [...] « M. Martin rappelle l'accident qui s'est produit ces jours derniers [et demande] que des mesures soient prises. [...] M. Sauvan, le Maire [... dit] que, si le Conseil le désire, il réduira la vitesse des automobiles à 8 kilomètres à l'heure. M. Giordan demande que les automobiles soient numérotées.*
> *M. le Maire met aux voix les propositions Martin et Giordan, tendant, la première, à ce que la vitesse des automobiles en ville ne puisse pas dépasser huit kilomètres à l'heure ; la seconde, à ce que ces mêmes voitures soient numérotées comme les voitures de place. Les deux propositions sont adoptées.[13] »*

[10] *Hugues Le Roux (1860-1925) est très en vue en 1896. Il écrit depuis 1882 au Temps, au Figaro, au Journal, au Matin. Premier roman en 1885. Écrivain globe-trotter, essayiste, conférencier, auteur de théâtre, ses œuvres sont très nombreuses (et totalement oubliées). Il finira sénateur de Seine-et-Oise de 1920 à 1925.*

[11] *Pierre Souvestre, Histoire de l'automobile, 1907, pages 369-371. La lettre, datée du 6 juin 1896, paraît dans Le Journal du même jour. Souvestre ajoute : « En réalité, Le Roux n'avait couru aucun danger. Simplement la trompe d'un lourd camion, gravissant péniblement la rue de Courcelles, l'avait désagréablement troublé dans la lecture de son journal ! ». Même anecdote, un peu modifiée et démentie par Le Roux, dans la Revue du T. C. F., 1900, page 3.*

[12] *Revue du Touring-Club, janvier 1897, page 16. C'est nous qui soulignons.*
La municipalité niçoise fit d'ailleurs vite la paix avec les riches touristes automobilistes qui organisèrent les célèbres festivités automobiles de la « Semaine de Nice » à partir de 1900, et rapporta son arrêté.

[13] *Ibidem.*

D'autres municipalités vont suivre le même mouvement à la fin des années 1890.

L'auteur anonyme de la Chronique « Locomotion automobile » de la Revue du Touring-Club (probablement Abel Ballif, son président) s'indigne contre l'arrêté municipal de Nice[14] :
« Les automobiles devront être numérotées comme de simples sapins. »

Lorsqu'on lit cette réaction et celle d'autres articles de l'époque, on s'étonne des protestations véhémentes contre le projet des plaques à *« gros numéros »*.
C'est que les voitures publiques étaient astreintes depuis Louis XV[15] à porter un gros numéro très lisible, en plus de la *« plaque »* imposée à tous les véhicules dont, rappelons-le, les caractères pouvaient n'avoir que 5 millimètres.
C'est une affaire de distinction, les automobiles ne pouvant être numérotées comme un vulgaire fiacre. Ajoutons que, dans l'argot de l'époque, le terme de *« gros numéro »* désigne aussi une maison close qui se distingue par un numéro plus gros que celui des immeubles voisins.

L'affaire de Villeroy

Le 18 août 1901, un accident à Lisieux soulève une grande émotion[16] dans la presse nationale parisienne, mais qui semble cependant avoir été peu relayée en province. Le journal Le Temps du 19 août relate l'accident ainsi :

> *« Une voiture automobile du genre phaéton, peinte en blanc, portant trois voyageurs inconnus, dont un de forte corpulence, a écrasé hier, vers trois heures de l'après-midi un employé de l'octroi du bureau de Pont-l'Évêque, à Lisieux, au moment où il s'avançait pour demander aux voyageurs s'ils n'avaient pas d'objets soumis aux droits. La voiture, qui venait de la direction de Trouville, a continué sa course à toute vitesse se dirigeant vers Bernay. Le signalement des trois féroces chauffeurs a été envoyé dans toutes les directions. »*

Le chauffeur n'est identifié que le 30 août et se révèle être un garçon de 14 ans, Maurice de Villeroy, fils d'un riche propriétaire de la région. Il est condamné en correctionnelle à 2 mois de prison avec sursis le 21 décembre 1901 (la famille de la victime a été dédommagée par son père).

Un comportement nouveau semble donc être apparu, lié aux possibilités nouvelles de prendre la fuite après un accident à bord d'une automobile, même lente. À la réprobation morale et sociale de ce comportement s'ajoutait le sentiment de nouveauté d'une dégradation des mœurs inconnue jusque là.

Auparavant, il était possible, d'échapper à ses responsabilités en cas d'accident avec une voiture à chevaux, ou pour un cavalier, mais c'était difficile[17]. Ce n'est pas seulement un ordre de vitesse nouveau qui le permettait aux automobiles, mais aussi leur ubiquité (relative), ce qu'on dénommait à l'époque leur « mobilité ». En effet, le « rayon d'action » d'un cheval ou d'un attelage est très limité, contrairement à celui des automobiles, et ils sont généralement connus localement, contrairement aux automobiles qui peuvent venir de loin.

Le sénateur Denoix qui propose, en début 1902, d'étendre à toutes les automobiles, même lentes, le port de la « plaque d'identité » imposée aux seuls véhicules dépassant 30 km/h par le Décret du 10 septembre 1901, résume parfaitement cette nouvelle problématique.

> *« Il n'est point douteux qu'une voiture pouvant marcher à moins de 30 kilomètres à l'heure peut permettre à son conducteur de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il aura encourue si elle ne porte aucun signe permettant de fixer son identité.*

[14] *Ibidem. Le soulignement est en italiques dans le texte. Un « sapin » désigne un fiacre « construit en bois ». Le terme existe depuis la fin du XVIIIème siècle.*

[15] *Arrêt du Conseil du Roi du 2 mai 1725 in* Code Louis XV, T1, *277.*

[16] *Le journaliste Victor Breyer qui suivit l'affaire pour Le Vélo témoigne 50 ans après : « Il est malaisé, pour qui ne l'a pas vécu, d'imaginer la sensation que suscita le "drame de Lisieux" et le débordement d'autophobie qui en résulta. »*

[17] *Félicien Hennequin, dans son enquête de 1903 sur les accidents, signale un cas de fuite d'une voiture attelée ayant envoyé au fossé une automobile, contre 9 cas de fuite d'automobilistes. In* Rapport sur les accidents de la circulation, en 1903, *page 46. Christophe Studeny,* L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle, *NRF Éditions Gallimard, 1994., relate une enquête sur une fuite en 1828 (pages 131-132). Il cite aussi des accidents suivis de fuite, à l'octroi de Paris, dus à des voitures forçant le passage (pages 130-131).*

248 **1899** (10 avril)

ANNEXE — MODELE N° 1.

RECTO	VERSO
NOTA. — La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (Art. 10 du décret du 10 mars 1899.)	Le Préfet du département d Vu le décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et spécialement les articles 8, 9 et 10 de ce décret, Certifie avoir reçu une déclaration en date du par laquelle M. (1) domicilié à (2) déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit : Nom du constructeur : Indication du type : Numéro d'ordre dans la série du type. Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n° , le 1 . *Le Préfet,*
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE — MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS — DÉPARTEMENT d — CIRCULATION DES AUTOMOBILES (Décret du 10 mars 1899). — RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION.	(1) Nom et prénoms. (2) Indication précise du domicile.

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit *« Carte grise »*, modèle de 1899.

Et si, par le texte que nous proposons au vote du Sénat, les voitures automobiles sont seules soumises à cette prescription, c'est que les voitures à traction animale et les cavaliers ne peuvent obtenir des moyens dont ils disposent des vitesses bien grandes, qu'ils ne voyagent que sur une surface de territoire relativement restreinte et dans laquelle ils sont généralement très bien connus et que, dès lors, il leur est bien difficile, sinon impossible, de se dérober par la fuite.[18]*»*

L'affaire de Lisieux va avoir deux conséquences. Dans l'immédiat, le gouvernement va se décider à imposer enfin les *« gros numéros »* réclamés depuis plusieurs années, ce sera la *« plaque d'identité »* ou *« plaque minéralogique »*.
Le Parlement va être saisi d'une proposition de loi créant un *« délit de fuite »*.

La « plaque d'identité », une invention française

La question de l'identification des automobiles en circulation, commune aux deux problématiques des sanctions des *« contraventions au vol »* et de la fuite après accident, furent à l'origine des premières modifications apportées au

[18] *Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, Rapport, in* Documents parlementaires. *Sénat, 1902, Annexe n°71, page 132.*

décret du 10 mars 1899. C'est l'invention, en 1901, de la *« plaque d'identité »* qui s'imposera rapidement dans tous les pays.

Dès le 10 septembre 1901, le *rapport des ministres de l'Intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*[19], propose des mesures pour faciliter l'identification d'un véhicule en marche.
Le président du conseil, ministre de l'Intérieur, et le ministre des Travaux publics exposent les motifs de ce nouveau décret de la façon suivante.

> *« M. le Président, l'opinion publique s'est à juste titre émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899 avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et 20 kilomètres dans les agglomérations, après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, dans toutes les circonstances où la prudence le commandait.*
> *Ces sages prescriptions ont été perdues de vue ; se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, des conducteurs d'automobiles se montrent trop peu soucieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche ; et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent, sans avoir pu être reconnus. Le Gouvernement doit prendre les mesures réclamées par une pareille situation. »*

Puis, le Président du Conseil, qui avait écarté la limitation des vitesses par construction des véhicules, s'en justifie dans le Rapport au président de la République. Il conclut alors :

> *« Il nous a paru qu'il suffirait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles.*
> *Tel est le but essentiel du règlement que, après avoir pris l'avis du conseil d'État, nous avons l'honneur de vous soumettre pour modifier d'une façon appropriée le règlement du 10 mars 1899. »*

Selon la pratique classique, le décret renvoie pour les détails à des « décisions ministérielles qui s'adapteraient mieux à cette situation que [...] un règlement d'administration publique, forcément très rigide. »
Le décret *modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901[20], crée donc la *« plaque d'identité »* dite rapidement *« plaque minéralogique »* parce que le numéro était porté sur la *« carte grise »* délivrée par le service des mines :

- seules les automobiles susceptibles de dépasser 30 km/h en palier sont concernées ;
- l'assujettissement ou non au port des plaques d'identité doit être indiqué sur le certificat de conformité et sur le récépissé de déclaration ;

Le service des mines doit tenir des *« registres d'immatriculation »* des automobiles.
Un nouveau modèle de *« récépissé de déclaration »* est défini[21]. Il doit porter le numéro attribué par l'arrondissement minéralogique, ou *« spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques [...] »*. Le certificat de conformité délivré par les constructeurs doit *« spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier »*.

Le décret est suivi d'un arrêté du ministre des Travaux publics *sur les plaques imposées aux*

[19] *Le Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, est Waldeck-Rousseau.*
[20] *Accessoirement, le décret modifie le texte de 1899 sur les courses, et la marche arrière n'est désormais imposée qu'au-delà d'un poids de 350 kg au lieu de 250 kg.*
[21] *La proximité des inscriptions du nom de l'arrondissement minéralogique concerné et du numéro d'immatriculation est à l'origine de l'expression « numéro minéralogique ».*
[22] *Arrêté du ministre des travaux publics modifiant l'article 2*

automobiles pouvant marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure, du 11 septembre 1901, qui fixe le détail du modèle de plaques.

> *« Art. 2. Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef [des mines]. Le numéro sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir. »*

Les deux groupes de chiffres et de lettres sont séparés par un trait horizontal. Les dimensions sont toutes précisées et résumées dans le tableau ci-dessous.

Dimensions en millimètres	Plaque avant	Plaque arrière
hauteur des chiffres ou lettres	*75*	*100*
largeur uniforme du trait des caractères et trait de séparation	*12*	*15*
largeur du chiffre ou de la lettre	*45*	*60*
espace entre les chiffres, les lettres ou le trait de séparation	*30*	*35*
longueur du trait de séparation des chiffres et des lettres	*45*	*60*
hauteur de la plaque	*100*	*120*

Seule la plaque arrière doit être éclairée la nuit (éventuellement par transparence).

Une *circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets*, du 11 septembre 1901, commente le décret du 10 septembre et l'arrêté du 11 septembre. Elle donne la liste des arrondissements minéralogiques et de leurs lettres caractéristiques. Le nombre maximum possible de numéros distincts est de 40 000 seulement, ce qui ne témoignait pas d'un grand optimisme sur l'avenir de l'automobile.

> *« Les numéros d'immatriculation se composent d'un nombre qui, provisoirement, ne dépassera pas trois chiffres, suivi de la lettre affectée à l'arrondissement. Après les 999 numéros de cette première série, on inscrira une nouvelle série en redoublant la lettre caractéristique de l'arrondissement. »*

Alais	*A*	*Chambéry*	*H*	*Marseille*	*M*	*Saint-Étienne*	*S*
Arras	*R*	*Clermont-Ferrand*	*F*	*Nancy*	*N*	*Toulouse*	*T*
Bordeaux	*B*	*Douai*	*D*	*Poitiers*	*P*	*Paris*	*E, G, I, U, X*
Chalon-sur-Saône	*C*	*Le Mans*	*L*	*Rouen*	*Y, Z*		

ANNEXE N° 1. — *Modèle du nouveau récépissé de déclaration.*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT d

CIRCULATION DES AUTOMOBILES
(Décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901)

RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION

NOTA

La déclaration faite dans un département suffit pour toute la France (art. 10 du décret du 10 mars 1899).

Le préfet du département d
Vu le décret du 10 mars 1899,
Certifie avoir reçu une déclaration en date du
par laquelle M.
domicilié à

déclare être propriétaire du véhicule à moteur mécanique défini comme il suit :
Nom du constructeur :

Indication du type :

Numéro d'ordre dans la série du type :
Ladite déclaration a été enregistrée à la préfecture sous le n°
, le 19 .

Le préfet,

Décret du 10 septembre 1901,
Arrt minéralogique d

N° d'immatriculation :

1904 (10 septembre)

531

« Récépissé de déclaration de mise en circulation », dit « Carte grise », modèle de 1901, avec la mention de l'arrondissement minéralogique et du « numéro d'immatriculation ».

Pour finir, le ministre des Travaux publics exhorte les préfets à la répression :

> *« Les contraventions ne peuvent être constatées que par les officiers de police judiciaire tels que les maires, commissaires de police, etc. Ces fonctionnaires trouveront toutefois dans les nouvelles dispositions des facilités particulières pour relever les exagérations de vitesse contre lesquelles il importe de réagir. »*

Enfin, comme suite à des réclamations, le cas particulier des motocycles et motocyclettes fit l'objet de deux textes complémentaires[22].
La plaque minéralogique semble ne pas avoir été d'une grande efficacité immédiate. Qu'on considère la difficulté qu'il y a à lire les plaques minéralogiques actuelles, et qu'on y rajoute les salissures dues à la poussière et/ou à la boue des routes de l'époque...
Encore une fois, le sénateur Denoix porte vigoureusement la critique, dès 1902 : pour lui, le numéro est illisible et la répression *« complètement inefficace »* sur route.

« On s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des véhicules. Mais ces mesures insuffisantes, même pour les grandes villes et leur banlieue, là où des forces de police suffisantes existent, sont complètement inefficaces à la campagne. [...]
Et, alors que certaines automobiles conduites avec prudence et habileté font la joie et l'admiration de tous, d'autres, dont l'approche est annoncée par un bruit strident, un coup de corne, ont déjà, avant qu'on ait eu le temps de se rendre compte, de se retourner, passé, soulevant un nuage de poussière au milieu duquel elles ont disparu.
De celles-là, il est inutile de chercher à constater l'identité. Elles sont conduites par des hommes horriblement masqués, enveloppées de poussière au milieu de laquelle les yeux les plus perçants sont dans l'impuissance de découvrir le numéro d'identité placé à l'arrière et trop bas[23]. »

de l'arrêté du 11 septembre 1901 sur l'immatriculations des automobiles, du 12 décembre 1901, et circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Envoi de l'arrêté modifiant celui du 11 septembre en ce qui touche les plaques indicatrices des motocycles et motocyclettes, du 16 décembre 1901. Les motocycles y sont définis comme « tricycles et quadricycles automobiles » et les motocyclettes comme des « bicyclettes à moteur ». Désormais, la taille de leurs plaques minéralogiques est réduite ; elle est identique pour les plaques avant et arrière et « la plaque arrière des bicyclettes à moteur pourra ne pas être éclairée pendant la nuit. »

[23] *Sénateur Denoix, 20-2-1902, Rapport, in* Documents parlementaires, *Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131.*

La fraude – déjà connue sous Louis XV[24] – se développa. En 1904, Abel Ballif la dénonçait ainsi :

> *« On maquille les plaques de façon à dissimuler le numéro, ou encore on arbore carrément un numéro qui n'est pas le vrai, au détriment du malheureux titulaire officiel de ce numéro[25]. »*

Ces pratiques semblent avoir été très courantes. Il existe ainsi un dossier entier aux Archives départementales d'Indre-et-Loire sur des affaires de faux numéros entre 1907 et 1911[26].

Le « délit de fuite »

Très rapidement après l'affaire de Lisieux, le député Guillaume Chastenet dépose une proposition de loi à la Chambre des députés le 24 octobre 1901. Prenant la parole, il rappela succinctement que :

> *« Un décret du 10 mars 1899 a vainement limité le maximum de vitesse, et tout récemment un nouveau règlement d'administration publique, du 11 septembre 1901, s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles[27] ».*

Sa proposition était fort simple :

> *« Tout conducteur de voiture automobile ou d'un véhicule quelconque qui, après un accident auquel il aura concouru, ne se sera pas arrêté et aura essayé d'échapper par sa vitesse à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs.*
>
> *Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal [relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires], les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.*
>
> *Il pourra être fait application de l'article 463 [relatif aux circonstances atténuantes] du Code pénal.[28] »*

Le texte faillit être voté définitivement avant les élections législatives des 27 avril et 11 mai 1902. Mais, par suite de divers retards, notamment parce qu'on créa en juin 1903 une « Commission extraparlementaire pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles » dont on attendit longtemps les conclusions, la loi établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre, dîte « loi sur le délit de fuite » ne fut promulguée que le 17 juillet 1908.

La « contravention au vol »

Le numéro minéralogique va permettre le développement de la pratique de la « contravention au vol » qui ne se limitait pas aux excès de vitesse, comme on pourrait le croire, mais qui pouvait aussi bien être dressée pour une plaque manquante, un feu non allumé, une émission de fumée jugée excessive ou tout autre motif. Les erreurs de relevés du numéro étaient très fréquentes.

Le nombre de procès-verbaux est extrêmement élevé : la police dresse ainsi à Paris 1,6 contravention par voiture et par an en 1905-1909, soit 5 fois plus que le taux de répression actuel[29].

Les protestations sont immédiates.

> *« Les gaietés de la contravention au vol. [...] La contravention au vol est la plus inique façon de dresser une contravention, puisque le contrevenant, n'étant pas prévenu de sa faute, est dans l'impossibilité absolue de se présenter devant le juge de paix avec des témoins, et par conséquent de se défendre. Il y a donc condamnation*

[24] *Elle préexistait pour les carrosses de place : l'Arrêt du 17 décembre 1737 (*Code Louis XV, T9, *223) note déjà qu'ils « prennent des numéros doubles, ce qui les met à couvert des peines que méritent leurs contraventions ».*

[25] *In* La Vie Automobile, *1904, n°157, 1er octobre, page 636.*

[26] *Archives départementales d'Indre-et-Loire, cote S 1862, sous dossier «* Voitures circulant avec un faux numéro, 1907-1911 *».*

[27] *Débats de la Chambre des députés, Séance du 24 octobre 1901, page 37. Chastenet confond les dates de la circulaire du 11 septembre et du décret du 10 septembre. C'est nous qui soulignons vainement.*

[28] *Ibidem.*

[29] *Émile Massard,* Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris. *Historique de la question avec photographies et graphiques, Rapport au Conseil de Paris n°17, 30 mai 1910.*

à tous les coups, et condamnation forcée. Le juge en ce cas, ce n'est plus le juge de paix, c'est le gendarme ; le juge de paix n'est plus qu'un automate qui paraphe la condamnation.[30] »

Les automobilistes ne se sentent pas protégés par leurs associations, Touring-Club de France ou Automobile-Club de France et iront jusqu'à fonder la « Ligue des chauffeurs » le 2 décembre 1904, avec l'aide du grand quotidien sportif, *L'Auto,* de Henri Desgrange. Ils batailleront jusqu'à la fin des années 1920, période où la « contravention au vol » sera pratiquement abandonnée dans un contexte de baisse drastique de la répression (divisée par 10 par rapport aux années d'avant 1914). Elle réapparaîtra par la suite comme en témoignent les « radars automatiques » modernes.

La fixation et l'éclairage des plaques d'immatriculation

Les questions des fausses plaques étaient donc dénoncées depuis longtemps. En effet :

« aucune disposition ne détermine le mode d'attache de ces plaques. Elles sont souvent reliées à la voiture par de simples courroies ; rien ne fait obstacle à ce qu'elles soient enlevées et remplacées occasionnellement par une plaque avec un faux numéro.[31] »

Le 12 octobre 1905, le ministre de l'Intérieur institue une nouvelle commission qui empiétait sur le domaine de la commission extraparlementaire et devait, entre autres points :

« étudier le numérotage à l'avant et à l'arrière des voitures, par un procédé qui ne pourra jamais être modifié. »

Cette commission, assez inerte, produisit néanmoins en 1907 un projet de décret remaniant les décrets de 1899 et 1901, que le Conseil d'État obligea à remettre à l'étude[32].

Fin 1907, au cours de la discussion du budget de l'exercice 1908, la Commission du budget de la Chambre, sur la proposition du député Adolphe Messimy, inséra dans la *Loi de finances* pour 1908 deux articles (58 et 59) relatifs à l'estampillage et au plombage des numéros des automobiles, et à la création d'un *« casier spécial automobiliste »*.

Ayant obtenu de la Chambre, qui devait s'apprêter à les voter, la disjonction de ces articles, le gouvernement s'engagea à améliorer la fixation et l'éclairage des plaques minéralogiques et :

« à déposer sans retard un projet de loi ayant pour objet la création d'un casier central automobiliste, en vue d'organiser pratiquement la sanction efficace du retrait du permis de conduire. »

Le gouvernement déposa un *« projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste*[33] » pour faciliter la répression. Mais, après diverses péripéties, l'étude de ce texte fut abandonné en 1909.

Un *arrêté du ministre des Travaux publics relatif à la fixation et à l'éclairage des plaques d'identité des automobiles*[34], du 12 mars 1908, suivi d'une *circulaire d'application* du 17 mars, prescrivit donc :

- ★ que le numéro soit peint à demeure « sur une surface plane faisant partie intégrante du châssis ou de la carrosserie [ou] sur une plaque métallique rigide, invariablement rivée au châssis ou à la carrosserie. » (Art. 1) ;
- ★ que l'éclairage de la plaque arrière « [...] devra être tel que le numéro d'arrière puisse être lu, pendant la nuit, aux mêmes distances qu'en plein jour [...] » (Art. 2).

Les 5 textes de 1901 et les 2 autres de 1908 étaient enfin parvenus à une réglementation correcte sur la plaque minéralogique.

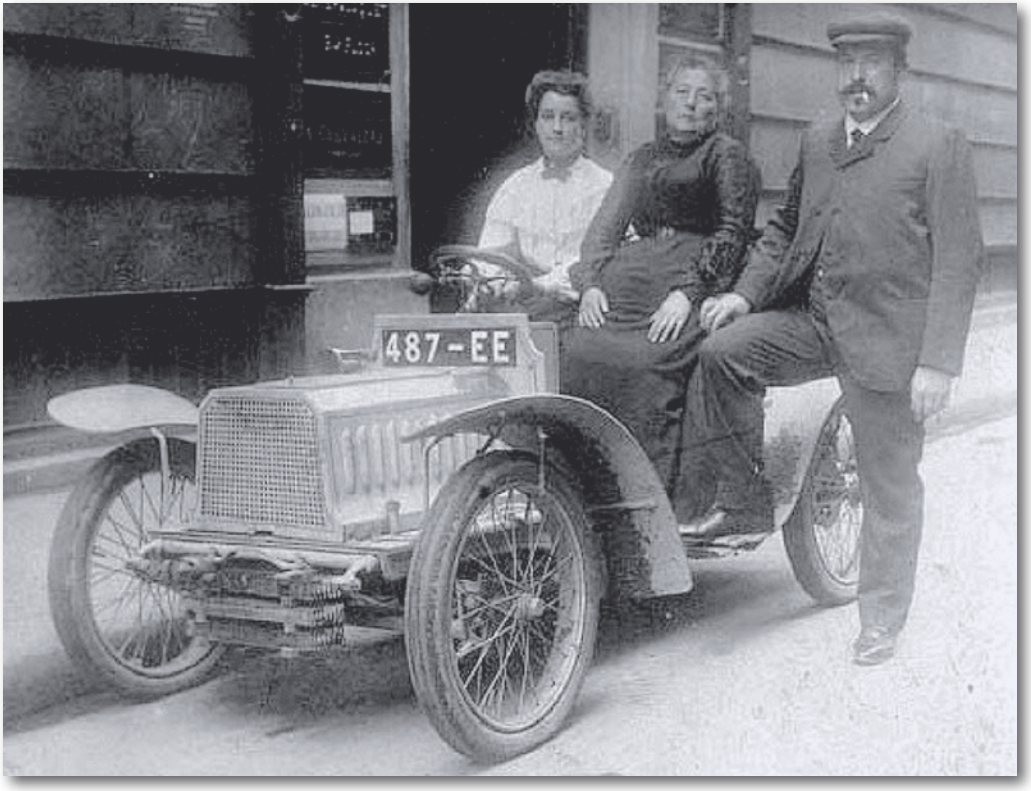
[30] La Vie Automobile, *n°164, 19 novembre 1904, page 738, in rubrique Échos et nouvelles.*

[31] *Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets d'envoi de l'arrêté du 12 mars 1908, 17 mars 1908.*

[32] *C'est ce qu'indique l'exposé des motifs du projet de loi du 12 mars 1908 (voir ci-après), in* Documents parlementaires, *Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Ce projet de loi finit par échouer.*

[33] *Georges Clémenceau, Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, Louis Barthou, ministre des Travaux publics, Aristide Briand, ministre de la Justice, Projet de loi, séance du 12 mars 1908, in* Documents parlementaires, *Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Il s'agissait d'une part de créer un « casier spécial » des contraventions pour les automobilistes, qui n'étaient pas enregistrées dans le « casier judiciaire » et d'autre part d'augmenter le nombre des fonctionnaires habilités à dresser procès-verbal.*

[34] *L'arrêté du 12 mars 1908 prévoit la possibilité d'utiliser « une plaque ajourée […] faisant apparaître le numéro en caractère lumineux sur fond obscur », mais elle doit être doublée par la plaque normale à caractères blancs sur fond noir lisible de jour.*



Arrondissement de Paris – 1903

La numérotation jusqu'en 1914

Quant à la numérotation elle même, elle va devoir être modifiée à de nombreuses reprises pour suivre l'augmentation du parc.

Le parc automobile est réparti de façon très différente par rapport aux populations des arrondissements minéralogiques. Ainsi, en 1908, l'arrondissement de Toulouse (1 lettre) compte 1 186 automobiles pour 2 282 000 habitants, contre 5 720 pour 3 786 000 habitants dans celui de Rouen (2 lettres) et 8 106 pour 3 848 000 habitants dans celui de Paris (5 lettres)[35].
En 1904, on attribue une lettre supplémentaire aux arrondissements de Marseille, Nancy et Poitiers.
En 1905, on commence à manquer de numéros. La lettre est complétée par un chiffre allant de 2 à 9[36]. Un exemple est celui de la voiture d'Octave Mirbeau qui lui fournit le titre d'un livre célèbre sur ses voyages en automobile : La *628-E8*.
À partir de 1910, on utilisera 4 chiffres au lieu de 3, devant une seule lettre (230 000 possibilités). Puis, à partir de 1913, on utilisera 4 chiffres et une lettre suivie d'un chiffre, ce qui offrait 1 840 000 numéros (en théorie)[37].

En 1909, un arrêté :

- ★ permet d'écrire sur deux lignes le numéro lorsque la plaque est « éclairée au moyen

[35] *Les variations des taux de motorisation entre départements resteront très importantes jusque dans les années 1920.*
[36] *6 mai 1905. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Immatriculation des automobiles. Nouveau système de numérotation.*
[37] *Nous n'avons par retrouvé les circulaires correspondantes. Ces possibilités semblent avoir fait l'objet d'instructions individuelles aux départements dont les possibilités de numérotation étaient saturées.*

d'un verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée » ;

- et autorise l'usage de « plaques amovibles » pour les « véhicules des maisons de construction et véhicules à vendre »[38].

Une *circulaire d'application* attribue la lettre W aux dits véhicules[39]. Les arrondissements minéralogiques se voient désignés par un numéro allant de 1 (Paris) à 15 (Alais) qui suit la lettre W. À la suite de diverses fraudes, les conditions de délivrance des plaques en W seront précisées en 1912 et 1913[40].

La *Convention internationale relative à la circulation internationale des automobiles signée à Paris, le 11 octobre 1909*, établit les *« certificats internationaux de route* [qui] *donneront libre accès à la circulation dans tous les autres États contractants »*[41]. La convention prévoit, entre autres conditions visant le véhicule :

- qu'il « soit pourvu d'une plaque indiquant la maison qui a construit le châssis, la puissance en chevaux-vapeur du moteur ou le nombre et l'alésage des cylindres, et le poids à vide de la voiture »,
- et « porte, à l'arrière, outre une plaque nationale numérotée, une plaque distinctive munie de lettres établissant sa nationalité »[42].

Arrondissement de Paris – 1912

[38] *6 mars 1909. Arrêté du ministre des Travaux publics relatifs à la mise en circulation des automobiles.*

[39] *1er avril 1909. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles. Numéros d'immatriculation.*

[40] *15 novembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles des séries W. Surveillance de la circulation des véhicules à vendre.*
18 décembre 1912. Circulaire du ministre des Travaux publics aux ingénieurs en chef des Mines. Délivrance des numéros W aux voitures automobiles à vendre. Instructions.
15 novembre 1913. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets. Automobiles de la série W. Véhicules susceptibles d'être classés dans ses séries. Instructions.

[41] *29 mars 1910. Décret portant promulgation de la convention internationale relative à la circulation des automobiles signée à Paris le 11 octobre 1909. Les pays suivants sont signataires de la Convention : Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Bulgarie, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Montenegro, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Russie et Serbie. Beaucoup avaient déjà édicté des Codes proches du texte français, comme le Motor Car Act de 1903 Grande-Bretagne qui prévoyait une « plaque d'identité ».*

[42] *Le ministre précisera en 1911 que cette obligation du port d'une « plaque d'identité » à l'étranger vaut aussi pour les véhicules n'atteignant pas les 30 km/h qui en étaient dispensés en France. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Application de la convention du 11 octobre 1909 relative à la circulation internationale des automobiles. Obligation pour toutes les voitures de porter des plaques d'identité. 1er octobre 1911.*

« 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