

Une semaine de vacances passée fin mai au Liban m'a permis de rassembler des informations sur le nouveau système qui est en train de se mettre en place dans le pays. La transition entre les deux systèmes – l'ancien, qui existait depuis plusieurs décennies et le nouveau, qui a commencé fin 1999 – se réalise en douceur, comme on pourra le voir dans ce qui suit.



Une précision importante avant d'aller plus loin : il n'y a actuellement aucune obligation de réimmatriculer les véhicules selon le nouveau système (et il semble bien qu'il n'y en ait aucune de positionnée pour le futur), même à l'occasion d'un changement de propriétaire. Une seule exception : les véhicules commerciaux légers ont été réimmatriculés et portent tous, anciens et nouveaux, de nouvelles plaques dans la série M.

A l'opposé, la réglementation prévoit que tous les véhicules soient munis, au plus tard au 31 mai 2001, de plaques au nouveau standard libanais, c'est-à-dire en noir sur fond réfléchissant blanc, avec une bande bleue à gauche portant en haut le cèdre emblème du pays et en bas la catégorie du véhicule, en caractères arabes. Dans cette option, il n'y a pas de changement de numéro, mais transposition de l'ancien numéro sur des supports modernes.

Mais les Libanais sont à la fois économes et attachés à leurs anciennes plaques. Le prix d'une paire de nouvelles plaques est de 20 000 LL (100 F), alors que l'amende à payer pour avoir conservé ses plaques noires est de 5 000 ou 10 000 LL, à payer au moment où le véhicule passe le contrôle technique (oui, il y a un contrôle technique, même si beaucoup de véhicules le passent - avec succès - sans être réellement présentés...) C'est dire que les Libanais ne sont guère pressés, et que la proportion de nouvelles plaques rencontrées sur la route peut être ainsi estimée :

- séries normales 40 %
- véhicules commerciaux légers 99 %
- taxis 0,5 % (quelques plaques avec l'ancien numéro sur un nouveau support)
- camions 0 %
- diplomatiques 65 % (3 anciennes plaques et 5 nouvelles vues)

1. Le nouveau système

1.1 Véhicules légers privés (passenger-private)

La bande bleue à gauche de la plaque porte une inscription en caractères arabes qui doit vouloir dire « touriste privé » (la dénomination officielle pour cette catégorie) mais que je ne sais traduire autrement.



L'immatriculation est sous la forme :

- d'une lettre (code du bureau d'immatriculation, selon la liste qui suit)
- et de 3 à 7 chiffres (numéro de série)

B	Beyrouth		be	Beqaa
G	Jounieh	ml	ln	Liban-Nord
N	Nabatiyé	ls	ls	Liban-Sud
O	Ouzahié		ml	Mont-Liban
S	Sour <Tyr>	ls		
T	Trablous <Tripoli>	ln		
Z	Zahlé	be		

Les numéros de série comportent normalement 6 chiffres, commencent à 100001 et sont émis en séquence. Tout numéro plus court, ou plus long, ou de 6 chiffres émis hors séquence, est un vanity number, attribué moyennant supplément... On en rencontre surtout avec les codes B et G.

Quelques remarques sur les attributions des lettres aux différents bureaux :

- Ouzahié est un quartier du sud de Beyrouth, dont le bureau se partage les immatriculations de la capitale avec celui de Beyrouth même, situé à l'est de la ville.
- Le découpage administratif du Liban comprend 4 provinces (Mohafazat en langue arabe) en plus de Beyrouth. Le

bureau d'immatriculation ne coïncide pas forcément avec le chef-lieu de chaque province :

- le chef-lieu du Mont-Liban est Baabda, alors que le bureau est situé à Jounieh
- le chef-lieu du Liban-Sud est Saïda <Sidon>, mais les deux bureaux se trouvent à Sour <Tyr> et Nabatiyé.
- L'attribution du code G à la ville de Jounieh ne doit pas être considérée comme une erreur de transposition de l'arabe en latin : le code aurait dû être J, mais le J a été réservé aux véhicules du ministère de la justice... De plus, le G peut être compris comme l'initiale du Mont-Liban (Gabal Loubnan en langue arabe).
- De toute façon, il n'y a pas d'obligation de faire immatriculer un véhicule au bureau dont dépend théoriquement le domicile du propriétaire : un Beyrouthin peut très bien demander à son garagiste de Beyrouth de faire enregistrer son véhicule à Zahlé. Seulement, ce ne sera pas très commode pour lui puisque les taxes annuelles seront prélevées sur Zahlé (encore que les banques soient autorisées à collecter la « vignette ») ; surtout, le contrôle technique devra être effectué à Zahlé.
- Il semblerait ainsi que le bureau d'Ouzahié traite majoritairement les immatriculations de Beyrouth-ville et celui de Beyrouth, celles de la proche banlieue. Cela pour expliquer que les vanity numbers soient émis majoritairement en B et G (banlieues riches et bord de mer au nord de Beyrouth).

1.2 Véhicules commerciaux légers.

Cette catégorie est caractérisée par le code M. Les numéros de série, sur 6 chiffres, sont affectés comme suit :

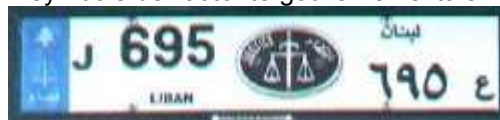
- 1xxxxx, 2xxxxx, 3xxxxx (en séquence) : véhicules légers de transport de marchandises, quelques minibus (peut-être de transport scolaire), de très rares breaks ;
- 41xxxx : voitures de location (en noir sur fond vert clair).

Je n'ai pas été à même de traduire l'intitulé de la catégorie porté en langue arabe sur le bas de la bande bleue...

1.3 Véhicules du ministère de la justice.

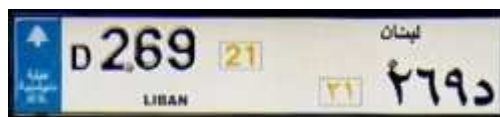
Il semble qu'une catégorie spéciale, caractérisée par le code J et de petits numéros de série soit spécialement affectée à ce ministère (je n'ai pas vu d'autre véhicule gouvernemental ou administratif immatriculé spécialement). J'ai ainsi vu J 695 et J 747, dont les plaques arboraient en supplément un badge ovale brun-rouge portant Justice (en français et en arabe) et la balance. Il est à noter que j'ai également vu ce badge sur des plaques modernes des séries normales (code G par exemple), sans doute pour les véhicules de fonctionnaires du même ministère mais d'un moindre standing...

La bande bleue à la gauche de la plaque comporte une inscription en arabe, de même qu'un sigle qui peut être une balance ou un symbole de l'autorité gouvernementale.



1.4 Véhicules diplomatiques.

Cette catégorie est caractérisée par la lettre D, un numéro de série à 3 chiffres (tous ceux que j'ai vus étaient dans les séries 2xx), suivi d'un numéro à 1 ou 2 chiffre brun doré, lui-même dans un cadre carré brun doré, ce dernier chiffre et son cadre n'étant pas embossés. J'ai ainsi relevé : D 203 47, D 228 41, D 263 6, D 269 16 et D 269 21.



Je n'ai pas eu le temps d'investiguer sur ces codes diplomatiques, je pense cependant qu'ils n'ont pas de rapport avec les codes précédemment utilisés. Par exemple, le conducteur du véhicule immatriculé D 263 6 était à l'évidence originaire d'Extrême-Orient, alors que les anciens codes caractérisant la Chine et la Japon, seuls pays de cette partie du monde identifiés comme ayant des numéros affectés, sont respectivement 116 et 142.

La bande bleue à gauche de la plaque mentionne C.D. en caractères latins, de même qu'une inscription, en arabe, qui doit être la traduction en toutes lettres de « Corps Diplomatique ».

2. Numéros de l'ancien système repris sur supports modernes

Pour les deux catégories qui suivent, le nouveau système n'a pas prévu de nouvelle numérotation, les nouvelles plaques se contentant de reprendre les anciens numéros sur un support moderne. En particulier il n'y a pas de code devant le numéro de série.

2.1 Taxis et taxi services (taxis et minibus de transport en commun)

La nouvelle plaque se caractérise par un fond rouge vif, similaire à celui des anciennes séries. La bande bleue mentionne

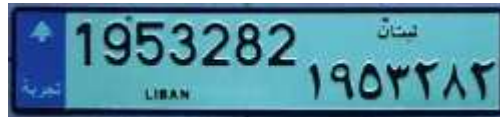
vraisemblablement en arabe « touriste public », dénomination officielle pour cette catégorie (il y a tellement peu de nouvelles plaques de ce type que je n'ai pu en photographier). Les numéros de série pris directement de l'ancien système proviennent des tranches :

- 80001 à 89999 ;
- 180000 à 180654 ;
- 190000 et au-dessus (le highest est aux environs de 1941000).

Mais, comme on l'a vu plus haut, les taxis et taxi services conservent à 99 % leurs anciennes plaques argent / rouge.

2.2 Garage

La nouvelle plaque se caractérise par un fond vert clair. La bande bleue mentionne en arabe « Essai », tout comme les anciennes plaques de garage le faisait, mais alors en français et en arabe. Les numéros de série pris directement de l'ancien système proviennent de la dernière tranche allouée aux garages, en 1950000. Les garages conservent donc les numéros qui leur ont été attribués. Un des garagistes que j'ai interviewés m'a montré trois types de plaques qui représentent son garage, toutes avec le même numéro, toutes encore valides :



- plaques argent / noir (le type le plus ancien), Essai en français et en arabe;
- plaques argent / orange (le modèle du système précédent), Essai en français et en arabe,
- plaques noir / vert clair (nouveau type) Essai en arabe seulement.

3. Conservation des anciennes plaques

Pour les deux séries qui suivent, rien ne semble avoir été prévu, tous les véhicules rencontrés possédaient encore les plaques du système précédent.

3.1 Motos

Il y a peu de motos au Liban, environ 2 000. Elles sont rares parce que l'échappement libre est autorisé, avec en contrepartie l'obligation de ne pas circuler après 21 heures ! Les rares exemplaires rencontrés (une petite demi-douzaine) portaient des plaques carrées anciennes, avec des numéros compris entre 65000 et 80000. En effet, les numéros affectés aux motos sont tous pris à l'intérieur de séries anciennes et ne dépassent pas 80000.

En parallèle il y a environ 60 000 mobylettes dans le pays, qui ne semblent pas requérir d'immatriculation !

3.2 Camions

Tous les camions rencontrés portaient leurs plaques anciennes (argent / rouge) qui sont identiques à celles des taxis, avec des numéros d'ailleurs pris dans les mêmes tranches (1900000 – 1930000, surtout). Il n'est pas impossible que les camions puissent arborer des plaques nouvelles avec les anciens numéros, comme les taxis commencent à le faire, mais la couche de boue qui couvre ces plaques dans leur grande majorité laisse à penser que cela ne servirait pas à grand'chose !

4. Renseignements sur les anciennes séries

J'ai pu rassembler quelques informations sur l'ancien système.

- tous les numéros à 3, 4 ou 5 chiffres sont considérés maintenant comme des cherished numbers ; seul le bureau principal de Beyrouth est habilité à les gérer !
- un véhicule conserve en général son numéro quand il est vendu, à moins que le vendeur ne désire le conserver ; dans ce cas l'acheteur prend un nouveau numéro ou apporte le sien ; ce recyclage des numéros permet par exemple de trouver des plaques argent / noir avec des numéros anciens sur des véhicules très récents (par exemple 1248948 sur une BMW série 3 du dernier modèle, qui a été introduit il n'y a guère plus d'une année) ;
- même encore aujourd'hui, un véhicule peut garder son ancien numéro à l'occasion de sa revente ;
- un cherished number peut valoir jusqu'à 5 000 USD ; comme dans tous les pays où cela existe, il peut être intéressant de racheter à la campagne une épave avec un petit numéro, en la payant 3 000 dollars à un propriétaire trop content de l'aubaine, pour transférer ce numéro juste après sur un véhicule neuf !
- la séquence ordinaire de la série affectée aux véhicules privés a fini dans les 1870000 (highest vu 1877836) ; en parallèle des vanity numbers à 7 chiffres, très élevés, généralement dans les 5000000, ont été attribués à des étrangers, des VIPs n'ayant pas de statut diplomatique, mais spécialement distingués, pourvu que leur demande ait été appuyée par une autorité libanaise ; j'ai eu ainsi le loisir d'observer :4555554, 5000074, 5235235 (sur une BMW), 5508888, 5555595 et 5771111

comme tous les autres numéros de l'ancien système, ces numéros exceptionnels peuvent être transférés sur un nouveau support.

5. Divers

5.1 Dimensions des nouvelles plaques, technologie, fourniture

La très grande majorité des nouvelles plaques est aux dimensions « européennes » (520 x 110 mm). Il existe un modèle carré pour les 4X4, certains minibus, de taille 320 x 160 mm et un modèle encore plus petit (300 x 150 mm) pour les petites voitures japonaises.

Plusieurs fournisseurs de presses et de supports se partagent sans doute le marché libanais, mais l'un d'eux au moins est français, Europe Production SA, dont les produits sont bien reconnaissables à la teinte bleu noir du métal de la base... A l'opposé des plaques françaises, la bande bleue de la gauche de la plaque n'est pas imprimée sur la couche supérieure, il s'agit d'un insert plastique de 2 mm d'épaisseur, assez soigné au demeurant. En contrepartie, une fraction (infime) des plaques rencontrées avait perdu son insert !

Les plaques sont fournies par le propriétaires, qui les fait faire dans les boutiques (en théorie, spécialement autorisées à exercer cette activité) que l'on trouve aux alentours des bureaux d'immatriculation. C'est comme en France, le poseur de plaques aime bien avoir en main la carte grise avant de faire la plaque...

5.2 Véhicules militaires.

Il y a beaucoup de militaires présents sur les routes au Liban, et les rares contacts ne m'ont pas encouragé à prendre des photos... Seulement, le seul type de plaque rencontré, sur des véhicules légers, des autobus, des camions, des chars (en dehors d'immatriculation peinte au pochoir sur de vieux camions) correspond exactement à ce qui est rapporté aux pages 347-348 (paragraphe f) de la RPW3, et non pas à la photo présente dans le Guide Interpol sous à la rubrique « Military Series ».

5.3 Ambulances.

Vu 2 ou 3 ambulances : Guide Interpol correct

5.4 Badges

En plus du badge « Justice » rencontré sur quelques véhicules, il existe un autre badge ovale, bleu clair celui-là avec Presse mentionné en français et en arabe, rencontré sur des plaques normales anciennes (argent / noir) ou nouvelles (noir / blanc)