

À cette énumération, on constate aisément que les séries spéciales témoignent d'une vie bien plus longue que la série normale, puisque les plaques W - série « garage », WW - série « provisoire », RATP, font encore partie de notre environnement, aujourd'hui.

Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 1)

Partie constitutive du Reich allemand de Bismarck au traité de Versailles de 1871, l'Alsace-Lorraine attendit 1906 pour recevoir ses immatriculations, au démarrage de la première série nationale allemande. Fondé sur l'attribution de lettres ou de chiffres romains caractéristiques de la province mais aussi de l'entité territoriale secondaire, ce système employait aussi des tranches de numéros pour dénoter l'appartenance à un troisième niveau de subdivision territoriale.

Le *Reichsland* Elsaß-Lothringen se trouvait alors découpé en trois *Bezirke* (Unter-Elsaß - Strasbourg, Ober-Elsaß - Colmar, et Lothringen - Metz) eux-même subdivisés en *Kreise* - l'équivalent de nos arrondissements, toutes ces informations se trouvant reflétées sur la plaque...

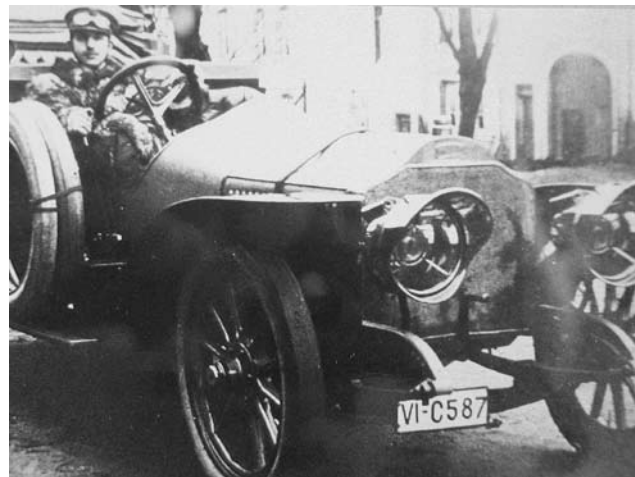
Après la victoire et le traité de Versailles, la France ne se pressa pas de basculer la région vers la série mise en place en 1901. Les immatriculations allemandes¹⁷ préfixées VI-A, VI-B, VI-C furent endossées par la France, comme affectées respectivement aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, créés sur la base des trois *Bezirke* préexistants. Cette situation fut confirmée par une circulaire du printemps de 1920, ce qui signifie que les autorités françaises continuèrent l'émission d'immatriculations selon le format allemand¹⁸. Il est à remarquer que la même circulaire instituait en parallèle une série préfixée SAAR pour les véhicules du territoire correspondant, qui restera sous mandat de la Société des Nations et administré par la France jusqu'en 1935.

L'arrondissement de Strasbourg fut créé postérieurement à la réorganisation minéralogique de 1919 dont il a été question (les trois départements concernés ne sont pas cités dans la circulaire de 1919). De fait, les immatriculations françaises ne débutèrent en Alsace et en Lorraine qu'en avril 1922¹⁹, avec utilisation de la lettre indicative J restée inattribuée jusque-là par crainte sans doute de confusion avec la lettre I.

¹⁷ Cf. *Andreas Herzfeld Die Geschichte der deutschen Kfz-Kennzeichen Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde*, Leipzig 2006, pp. 96-97, dont l'ouvrage constitue autrement une source très importante sur l'histoire des immatriculations allemandes.

¹⁸ 17 avril 1920. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Immatriculation des voitures d'Alsace-Lorraine, de la Sarre et des provinces du Rhin.

¹⁹ Curieusement, l'arrêté portant création de l'arrondissement de Strasbourg ne semble pas avoir été publié, il en est de même de la circulaire attribuant à celui-ci la lettre J. D'avril 1922 à la fin du système en 1928, l'arrondissement ne distribua que des immatriculations sous le format 1234-JI, affectées par blocs complets à chacun des trois départements.



Immatriculation du *Bezirke* Unter-Elsaß (Strasbourg)

(blocs VI-B x71 à 85 attribués au *Kreise* de Rappoltsweiler [Ribeauvillé] à partir de 1912)

Immatriculation du *Bezirke* Lothringen (Metz) (blocs VI-C x81 à x90 attribués au *Kreise* de Saarbùrg [Sarrebùrg] à partir de 1912)

der de véhicules de tourisme, craignant les abus et préférant payer des indemnités à ses fonctionnaires, s'ils utilisaient leur véhicule personnel pour les besoins du service.

Les réquisitions civiles de la période de guerre avaient complètement changé la donne, et l'opinion publique s'était émue dans l'immédiate après-guerre d'un parc pléthorique, pas forcément adapté, le statut exact de nombre de véhicules n'étant pas connu. Il convenait de faire le ménage. Là encore, la décision d'immatriculer dans une série spéciale (avec le suffixe D pour Domaines)³⁹ fut prise, pour reprendre le sujet par le commencement, à savoir qui possède quoi et bien sûr maîtriser le nombre de véhicules investis.

Le cas spécifique de l'Alsace et de la Lorraine (partie 2)

Contrevenant en cela aux termes de l'armistice signé le 22 juin 1940 qui ne contenait aucune disposition dans ce sens, l'Allemagne réalisa purement et simplement l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine, en rétablissant la frontière et les divisions territoriales d'avant la Première Guerre mondiale. Le Grand Reich mettait en application la ligne de conduite de son chef, qui n'avait jamais voulu reconnaître le traité de Versailles. L'administration allemande fut installée au milieu de l'été 1940, commençant sans attendre un programme de germanisation accélérée. L'Alsace fut incorporée au *Gau* de Baden pour former le *Gau* Baden-Elsaß, qui prit Strasbourg comme chef-lieu, la Lorraine au *Gau* de Sarre-Palatinat (Saarpflaz) pour former celui de Westmark, dont Sarrebruck devint le chef-lieu.

Au niveau des immatriculations⁴⁰, les *Kreise* alsaciens prirent le chiffre romain IV déjà utilisé pour Baden, mais avec le raffinement inédit qu'une lettre à sa suite indiquait le *Kreis* ou un groupement de *Kreise*, comme IV T pour

les *Kreise* de Mulhouse, Thann et Altkirch. La Lorraine bénéficia du code Wm attribué globalement à la Westmark⁴¹, l'information du *Kreis* de provenance n'étant cette fois incluse dans l'immatriculation que parce que les numéros de série étaient affectés aux *Kreise* par tranches complètes, comme c'était l'usage avant 1919.

Au titre du programme de germanisation mentionné plus haut, les Allemands réalisèrent la réimmatriculation des automobiles françaises. Sans doute le volume des automobiles concernées fut-il limité – les Alsaciens et les Mosellans avaient été nombreux à se réfugier dans le sud-ouest de la France dès le début de la guerre. Le cas est attesté d'une automobile déjà immatriculée à Strasbourg avant la guerre, et réimmatriculée en 1941 dans la série IV ST pour Strasbourg, en même temps que son propriétaire voyait son prénom et le nom de sa rue germanisés.

L'administration française fut rétablie dans la région à l'hiver 1944 à mesure de l'avance des armées alliées et le peu de véhicules rescapés de cette époque (les Allemands en avaient aussi réquisitionnés pour fuir à l'approche de leur défaite, qui furent détruits comme pendant l'exode de 1940), repris dans les séries françaises.

Une brève conclusion sur la période 1928-1950

L'analyse du système mis en place en 1928 pour la série normale ne présente guère d'intérêt, même si elle montre qu'il avait été bien pensé ; ses évolutions ont été limitées et n'ont guère eu de pittoresque, il était né à terme.

Pour ce qui concerne les séries spéciales, on peut dire que la période 1901-1928 avait été caractérisée par la création de séries certes obligatoires à la promotion et à la diffusion d'un moyen de transport nouveau – immatriculations

³⁹ 30 avril 1948. Circulaire du ministre des Travaux Publics et des Transports aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et aux chefs de service, relative à des instructions pour l'application du décret n° 47-1959 du 9 octobre 1947 [sur les parcs automobiles des administrations publiques civiles].

⁴⁰ Cf. Andreas Herzfeld, *op. cit.*, p. 172.

⁴¹ *Ibid.*, p. 171.