

Petite histoire des plaques d'immatriculation en Belgique

Ma Citroën DSpecial 1973 arbore une plaque « O » qui reprend la numérotation d'origine 5239-D des DS successives de mon parrain, depuis sa première dans les années 1960 jusqu'au changement de plaque « 3 lettres / 3 chiffres » en 1974.

Radiée en 1973, j'ai pu obtenir auprès de la DIV une plaque « O » personnalisée identique.

Ce clin d'œil à mon aïeul m'a amené à me renseigner sur l'histoire des plaques d'immatriculation, dont vous trouverez ci-après le premier chapitre.

Les origines :

Selon mes recherches, les premières plaques auraient une origine française. Dès 1891, la Municipalité de Lyon s'est vue confrontée au problème des premiers accidents liés à l'automobile naissante. A cette époque, le Parc de la Tête d'Or, lieu de promenade par excellence des Lyonnais, était ouvert aux véhicules, hippomobiles ou à moteur, qui y circulaient librement, et ne devant respecter que la loi de 1851 sur la police de roulage et des messageries (le « code de la route » n'entrera en vigueur en France qu'en 1921).

C'est ainsi que la Ville de Lyon imposa une plaque temporaire, distribuée à l'entrée du parc, et uniquement pour la durée de la balade, afin de pouvoir établir les constatations ou constats d'accidents.

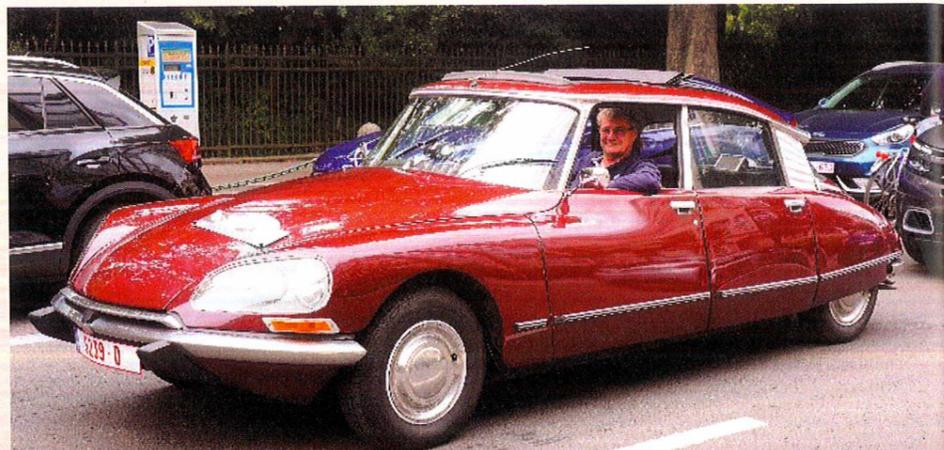
Toujours à Lyon, l'obligation d'immatriculer son véhicule fut élargie à tous les lyonnais, en tant que plaque permanente, tandis que les touristes devaient demander une plaque temporaire pour la durée de leur séjour dans la ville. Nous étions en 1900, et, un an plus tard, le gouvernement français décida d'imposer cette mesure à tout le pays, en désignant le service des Mines pour l'organisation, ce qui donnera l'appellation uniquement française de « plaque minéralogique ».

Et en Belgique ?

L'arrêté Royal relatif à la Police de Roulage et de la Circulation du 4 août 1899 impose, en plus d'une éventuelle plaque provinciale, une plaque fournie par l'administration et devant être placée, de manière bien visible, à l'avant du véhicule.

Cette plaque, émaillée fond blanc et chiffres noirs, et portant la mention Belgique (exclusivement en français...) et le blason royal, concerne tous les véhicules : voitures, mais aussi motos et camions.

Elle est distribuée par les provinces : les 100 premiers numéros étant attribués à



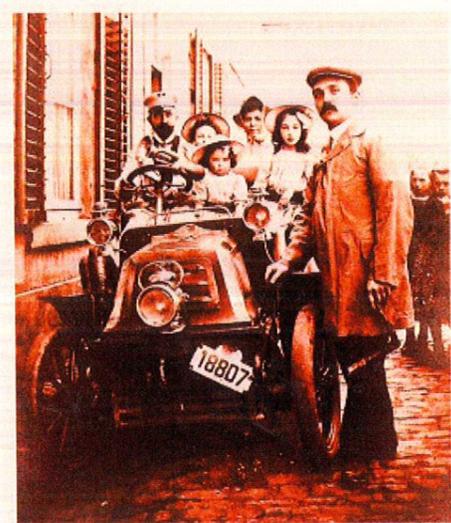
Anvers, les numéros 101 à 400 au Brabant historique, etc.

Il y aura deux versions en 10 ans, passant de 3 à 5 chiffres et avec deux graphiques de blasons différents. La photo montre un tricycle motorisé équipé d'une plaque avant et d'une plaque provinciale dite plaque de taxe.

En octobre 1909, la Convention de Paris, signée par la Belgique, imposa une plaque arrière pour la circulation internationale. Cette plaque devant porter, avant les chiffres, la lettre symbole du pays (B pour la Belgique), ce qui rendit caduque la mention Belgique ainsi que le blason.

Définie par arrêté royal du 5 mars 1910, elle sera étendue à tout véhicule belge et distribuée à partir de juin 1910, sous le sobriquet « géante noire » en raison de sa taille imposante, 20cm de haut, 54 de large, pour un poids de 2 kilos, celles des motos étant à peine plus petite.

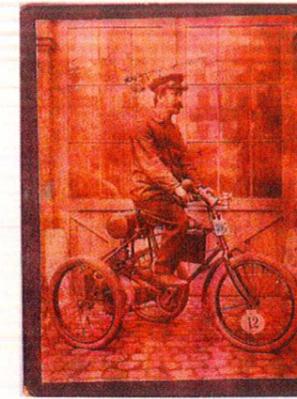
Elles sont toutes à fond noir et chiffres blancs, et bordées de deux lignes rouges, numérotées de 1 à 9999 pour les motos, et au-delà de 10000 pour les voitures et les camions, les 9 premières étant attribuées au Ministère de l'Agriculture et des Travaux Publics.



Type 1B - n° 18807-1908



n° 1 à 100 : Antwerpen //
 n° 101 à 400 : Brabant //
 n° 401 à 450 : Oost-Vlaanderen //
 n° 451 à 500 : Brabant //
 n° 501 à 525 : West-Vlaanderen //
 n° 526 à 550 : Brabant //
 n° 551 à 600 : Liège //
 n° 601 à 700 : Hainaut //
 n° 701 à 800 : Liège //
 n° 801 à 810 : Limburg //
 n° 811 à 825 : Brabant //
 n° 826 à 850 : Liège //
 n° 851 à 875 : Luxembourg //
 n° 876 à 900 : Liège //
 n° 901 à 925 : Namur //
 n° 926 à 950 : Brabant //
 n° 951 à 999 : Liège //
 n° 1000 à 1049 : Namur //
 n° 1050 à 1100 : Limburg // ...



Type 1A n° 3067 & plaque de taxe Brabant n° 12 - 1902



Les premières remplaçant celles d'avant 1910, on arrive déjà au numéro 17000 après un an, et cette série sera distribuée jusqu'à la guerre de 1914-1918, toujours par les provinces, et donc avec de fortes disparités en fonction du nombre de véhicules. A la déclaration de guerre, le numéro 30000 n'était pas encore atteint. A gauche des plaques moto et des plaques auto/camion

La photo montre une moto avec plaque à 3 chiffres à l'arrière, celle à l'avant n'est pas fournie par l'administration. On voit un véhicule utilisé par le Roi Albert I^{er} en 1916 sur le front de l'Yser, cette auto ne porte pas de plaque spécifique à la famille royale, qui semble-t-il, n'en possédait pas à l'époque.

Pendant la guerre, naturellement très peu de plaques furent distribuées. Les années 1918-1919 connurent une pénurie de plaques pour ceux qui désiraient rouler malgré l'essence hors de prix, les pneus introuvables et l'obligation d'un permis délivré par la Sûreté Militaire. Même le Touring Club s'en est plaint dans son bulletin officiel de décembre 1919.

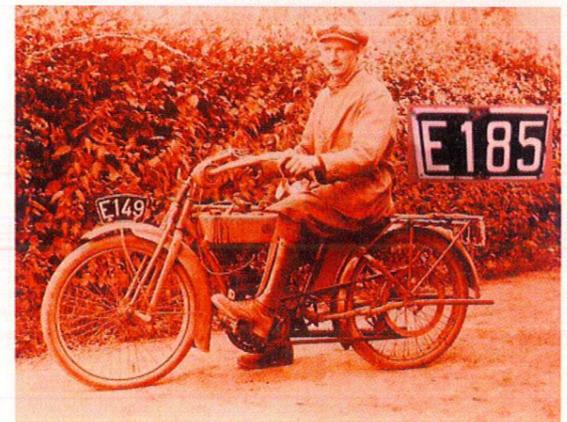
En février 1920, les Ponts et Chaussées décidèrent de remplacer toutes les plaques en circulation, avec deux types distincts pour les motos et les autres véhicules. Enfin, les motos allaient avoir une plaque adaptée à leurs dimensions. Ce fut fait à partir du 15 mars 1920, avec des plaques à fond bleu clair, chiffres blancs, soulignés d'une ligne continue blanche.

Les premiers numéros iront à l'Armée et aux départements ministériels jusqu'au numéro 3400, et jusqu'à 10000 à la province de Brabant, avec 100 numéros réservés pour le Ministère des Travaux Publics.

Les autres, encore réparties par les provinces, iront aux autos et aux camions, avec toujours une grande disparité énorme entre le nombre d'attributions par province. Les plaques 10101 à 10120 seront réservées aux services de la maison royale, le Roi Albert recevant la 10109 en 1922 pour son Excelsior.

Il est à noter que le fond bleu clair devient bleu foncé à partir de 1921, le clair étant jugé peu lisible. Les anciennes, bleu clair, seront distribuées jusqu'à épuisement et non remplacées par les types bleu foncé. La distribution est beaucoup plus rapide, de l'ordre de 20000 plaques par an jusque 1924.

La plaque arrière seule est fournie par l'administration, la plaque avant devant être copiée par l'utilisateur, mais non encore obligatoire.



Après épuisement des chiffres en 1925, il sera ajouté une lettre devant les numéros, de A à L, et environ 70000 plaques seront délivrées jusqu'en 1928.

À suivre : quand les chiffres virent au rouge...

par Pierre Marsia.

Petite histoire des plaques d'immatriculation en Belgique

2ème partie

Ma Citroën DS spécial 1973 arbore une plaque « O » qui reprend la numérotation d'origine 5239-D des DS successives de mon parrain, depuis sa première dans les années 1960 jusqu'au changement de plaque « 3 lettres / 3 chiffres » en 1974.

Radiée en 1973, j'ai pu obtenir auprès de la DIV une plaque « O » personnalisée identique. Ce clin d'œil à mon aïeul m'a amené à me renseigner sur l'histoire des plaques d'immatriculation, dont vous trouverez ci-après le deuxième chapitre.

Quand les chiffres virent au rouge

A partir de 1928, arrêté du 3 mars 1928, les plaques deviennent blanches à chiffres rouges bien que les bleues soient toujours valables et distribuées jusqu'à épuisement des stocks (elles ne disparaîtront totalement que dans les années 1930). Les blanches et rouges varieront en dimensions suivant le nombre de chiffres, et seront vraisemblablement distribuées à partir de juillet 1928. La plaque avant devient également obligatoire vers les mêmes dates mais toujours à la charge de l'utilisateur, c'est encore le cas aujourd'hui. Seules celles de l'arrière portent le blason belge. En 1930, on est au numéro 140 000.



En mai 1940, la distribution est interrompue à cause de la guerre, aux alentours des numéros 470 000. Elle reprendra dès la libération à raison de 30 000 numéros jusque 1946, puis 100 000 en 1947, et jusqu'au 999999 en été 1953. Le reste de l'année, seront distribués des numéros restants en stock (+/- 450 000 restent disponibles, soit près de la moitié, bel exemple d'efficacité administrative provinciale !). Le relief des chiffres sera de plus en plus faible, et les couleurs de moindre qualité, situation d'après-guerre oblige.

De 1928 à 1953 ont été également pressées des plaques à numérotation spéciale, numéros de 1 à 100 pour la Famille Royale et des dignitaires de leur Maison ornées des blasons des neuf provinces autour du blason Royal, en dimension 14 x 27 cm, ou plaques commençant par A et 3 chiffres pour le gouvernement et les Corps Constitués, P pour le Sénat ou le Parlement.



Pour les militaires, les plaques ont eu des couleurs différentes des plaques civiles, de 1928 à 1940, caractères blancs sur fond noir avec drapeau belge à gauche, et plaque commençant par R pour les remorques, puis de 1948 à 1953, en caractères noirs sur fond blanc, à maximum 5 chiffres, toujours avec le drapeau. L'Etat-Major disposait de plaques à fond rose !!

Certaines plaques portent une couleur plus orange que rouge, et certains numéros doivent être des rééditions d'anciens numéros bleu/blanc voulus par leur propriétaire, ou des duplicatas (numéros inférieurs à 36 000 parfois à 3 chiffres seulement).

La plaque de mon grand-père maternel, pour sa Peugeot 402, est 291315, et son meilleur ami, qui a droit à une Traction Avant de fonction dans la firme pharmaceutique qui l'emploie (déjà) est le 291937. Ceci vers 1937-1938.



15 x 26,5 cm & 10 x 25 cm



De 1955 à 1961, il n'y a eu qu'une lettre, qui a changé de place : devant d'abord Type A1234 puis 1A234, 12A34 (plaque de mon grand-père paternel : 56F37), 123A4 (plaque de mon père 092G6) et enfin 1234A (ma 5239D).

De 1962 à 1971, il y a eu deux lettres et trois chiffres. De 1972 à 1973, une lettre, 3 chiffres et une lettre.

En 1973, l'administration décida de changer de couleur et de passer à des plaques jaunes à caractères noirs comme en Hollande, avec type AAA-111, et les 100000 premières furent fabriquées. Après un scandale dirigé par Mesdames Milquet et Onkelinx, qui les trouvaient trop flamandes, et malgré la suggestion de border les plaques d'un ruban rouge pour les « belgifier », ces plaques seront détruites sans avoir connu de début de distribution.

Elles ont alors été remplacées par la même formule (trois lettres-trois chiffres) à fond blanc et lettres rouges, et ce jusque 2008, où le sens des caractères a été inversé (trois chiffres-trois lettres) et ce, jusqu'en 2010. Plaques spéciales aussi pour la Famille Royale avec uniquement des chiffres, plaques des Parlementaires commençant par P ou A, alors que les militaires passaient au même format, avec les couleurs précédentes (chiffres noirs sur fond blanc et drapeau).

Plaques de remorques en fond blanc et caractères noirs, plaques « garage » en fond blanc et caractères verts, mais aussi plaques « CD » commençant par les lettres CD en vert suivies de caractères rouges sur fond blanc. Plaques agricoles sur fond rouge en caractères blancs.

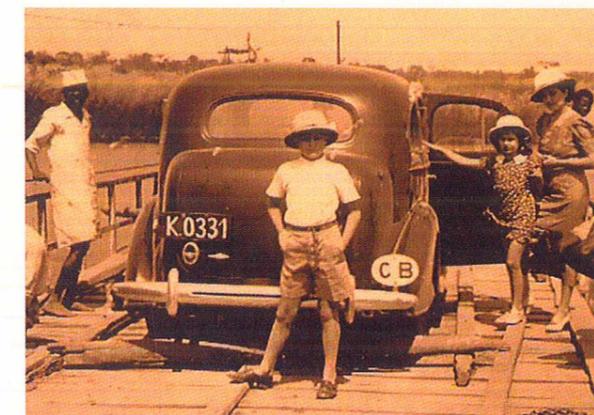
Il a aussi existé des plaques à fond blanc et lettrage bleu : celles composées uniquement de chiffres étaient destinées à l'OTAN et au SHAPE, celles terminées par EURO destinées aux membres d'Eurocontrol, celles avec EUR entouré d'étoiles jaunes étant destinées aux fonctionnaires européens, toutes nationalités confondues, mais devant être spécifiquement de-

Une autre catégorie de plaque était délivrée aux garagistes : chiffres noirs sur fond jaune, mais aussi Corps Diplomatique, Police, taxis etc... Malheureusement, aucune plaque de ce type n'a été retrouvée, sauf celle « garage ».

Plaques en aluminium

En 1954, après l'attribution de la plaque 999999, l'Etat se tourna vers des plaques en aluminium peint. C'est donc à cette date seulement que prit fin la fabrication de plaques émaillées, qui avaient été la norme pendant plus d'un demi-siècle. Mais certaines, surtout militaires d'ailleurs, continuèrent à être utilisées bien après 1954, j'ai encore connu des plaques militaires émaillées en 1978 à la Force Aérienne, et certains véhicules roulaient encore fin des années 1980.

A partir de 1955, donc, seront distribuées des plaques en alu, peintes en blanc avec caractères rouges, jusqu'en 1973 et avec différents modèles. A partir de ce moment, les plaques seront attribuées par la DIV en remplacement des Provinces, ce qui va amener, pendant des années, à des retards importants et à des pots-de-vin même pas déguisés, pour un trafic de plaques rapides. J'ai connu ça à mes débuts dans l'automobile...



mandées lors de l'immatriculation, faute de quoi les fonctionnaires recevaient une immatriculation normale. Il a couru, sur ces plaques EUR, des tas de bruits dont je n'ai pas pu vérifier l'exactitude : ils ne payaient pas de taxes de circulation, ils pouvaient stationner où ils voulaient, ils étaient assimilés aux CD et donc en extra-territorialité etc... Le 16 novembre 2010, les plaques ont été mises au format européen, avec le drapeau bleu communautaire surmontant l'indice du pays d'origine : B = Belgique, F = France etc.

La couleur de nos plaques a fait l'objet de longues discussions en interne et au niveau de la Commission, qui aurait voulu harmoniser toutes les plaques, mais la Belgique a tenu bon et nous avons gardé nos couleurs, fond blanc et caractères rouges, étant ainsi les seuls à ne pas avoir de caractères noirs, sauf pour nos remorques. Les autres « originaux » européens, maintenant que le Brexit est effectif, sont les Luxembourgeois et les Hollandais (fond jaune chiffres noirs). On peut aussi voir circuler, dans certains pays et pour des usages spécifiques, des plaques à fond bleu et caractères noirs (Espagne, Hollande etc...) par exemple pour des taxis.

Il y a quatre formats pour nos plaques : l'allongée, la plus répandue, mais aussi la grande carrée, la petite carrée et la micro, ces trois dernières devant faire l'objet d'une demande spécifique au moment de l'immatriculation, et permettant de s'adapter aux emplacements des plaques sur certains véhicules « exotiques ».

A partir de ce moment, c'est la Poste qui a été chargée de la fabrication et de la distribution des plaques, l'heure idéologique étant au désengagement anarchique de l'Etat et à la privatisation à tous crins, sous prétexte d'économies.

Il reste quelques plaques spécifiques dans notre pays : D'abord les plaques Royales, qui ne comptent que des chiffres de 1 à 99. Le Roi utilise les 1, 2 et 7 pour ses déplacements officiels, les 20 à 40 sont les voitures de fonction de la Cour, celles de 41 à 45 sont pour la Famille Royale, et la 55 pour le chef de la Maison Militaire. Ensuite nos dignitaires : les ministres, avec un A suivi d'un à trois chiffres, le Premier Ministre ayant droit à A2. Le Président de la Chambre avec A1. Les Ministres d'Etat vont de A26 à A99, les Hauts Magistrats de A100 à A129, les Gouverneurs de Provinces de A130 à A140.



On trouve aussi les P, de 1 à 300 pour les Parlementaires, la P1 étant celle du Président du Sénat. Les membres belges du Parlement Européen disposent des plaques P700 et suivantes. Celles commençant par E sont pour les membres de la Commission Européenne.

Et enfin, les plaques commençant par 8, suivies de 3 lettres et 3 chiffres, sont destinées à l'OTAN, et aux Fonctionnaires Internationaux.

Nos militaires, eux, ont adopté le format EUR, mais en conservant le drapeau, et les caractères noirs sur fond blanc.

Un petit mot du Congo

Je n'ai trouvé aucune photo de ces plaques qui ont dû, pourtant, exister. Mon beau-père se souvient de plaques bleues avec chiffres blancs, précédés d'une étoile blanche, mêmes caractères que nos 5 chiffres rouges et blancs. Toute information sera la bienvenue pour être ajoutée à ce modeste travail. Note de la Rédaction : nous avons trouvé deux photos de voitures au Congo, la dernière étant un Chevrolet avec Patrice Lumumba.

Les plaques « moto »

Nous avons vu qu'il n'y avait pas de différence entre les véhicules au début, ce qui affublait les motos de véritables placards publicitaires.

En 1920 et en même temps que les plaques bleues, il est introduit une plaque de dimension plus réduite de 14x26 cm, à fond noir et caractères blancs, entourés d'une ligne continue blanche faisant le tour extérieur de la plaque, toujours émaillée.

En 1926, les chiffres restent blancs mais sur fond bleu foncé et sous-lignés, perdant ainsi l'encadrement. Ces plaques resteront en service jusque 1956. De 1956 à 2010, les plaques motos adopteront les couleurs jaunes pour le fond et caractères noirs.

En 2010, passage aux plaques européennes, avec les mêmes couleurs que les voitures mais différenciation suivant les types de moto : M = moto, S = cyclomoteurs limités à 45 km/h.

Nous arrivons ainsi à la fin de cette description succincte. Mes sources sont principalement issues d'Internet, et particulièrement du travail d'Alain Dupont, Belgique, les plaques d'immatriculation, l'âge d'email.

Pierre Marsia

