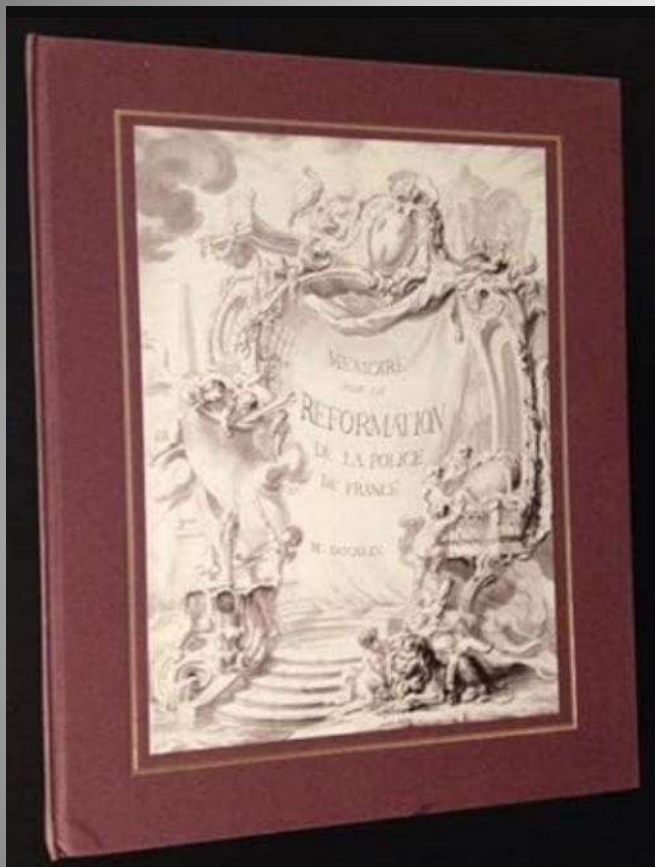




Photos Musée Malarre & Château Perrache

HISTOIRE DES IMMATRICULATIONS DANS LE RHONE





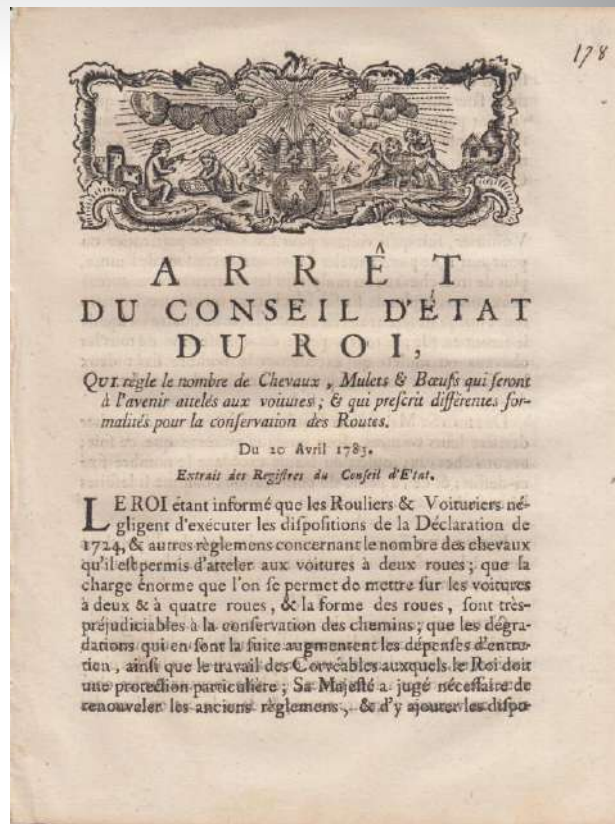
Mémoire sur la réformation de la police de Jacques Guillauté

La toute première tentative d'enregistrement des véhicules en France date du XVIII^e siècle. Dès 1749, Monsieur Jacques Guillauté, officier de la Maréchaussée de l'Île de France, à la suite de nombreux actes d'incivisme, proposa l'enregistrement des véhicules parisiens, ceci dans un manuscrit destiné à être présenté au roi Louis XV : *Mémoire sur la réformation de la police*. C'est un projet conçu pour Paris qui consiste en un système d'enregistrement de la population qui permettrait au chef de la police de connaître l'identité et le lieu de résidence de chaque individu. La proposition concernant les carrosses, charrettes, carrioles et cabriolets ne sera suivie d'aucun effet.



20 AVRIL 1783

Le 20 avril 1783, un arrêt
du Conseil du Roi Louis
XVI fait obligation
aux « rouliers et cochers
de fixer sur leurs
véhicules une plaque en
métal portant le nom et
l'adresse des propriétaires
de l'attelage ».



Nº. 621.

Bulletin des Lois, Nº. 171.

Au nom de la République française.

L O I

Contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes.

Du 3 Nivose an VI de la République française, une et indivisible.

Le CONSEIL DES ANCIENS, adoptant les motifs de la déclaration d'urgence qui précède la résolution ci-après, approuve l'acte d'urgence.

Suite la teneur de la déclaration d'urgence et de la résolution du 29 frimaire :

Le Conseil des Cinq-cents, considérant que les lois des 14 fructidor de l'an V et 9 vendémiaire de l'an VI, portent qu'il sera perçu sur toutes les grandes routes de la République, conformément aux tarifs et aux règles qui auront été décrétées par le Corps législatif, une taxe d'entretien dont le produit sera spécialement et uniquement affecté aux dépenses de leurs entretiens, réparation et confection ;

Que l'intérêt public réclame la prompte exécution de ces deux lois,
Déclare qu'il y a urgence,

Le Conseil, après avoir déclaré l'urgence, prend la résolution suivante :

TITRE PREMIER.

Dispositions relatives au tarif.

ARTICLE PREMIER.

Aussitôt après qu'une barrière, son bureau, le poteau et la pancarte auront été établis sur une grande route de la République pour la perception de la taxe d'entretien, il en sera dressé procès-verbal par un commissaire de l'administration municipale du canton, et à Paris, Bordeaux, Marseille et Lyon, par un commissaire du bureau central, vingt-quatre heures après, la taxe sera perçue conformément au tarif annexé à la présente loi.

Nº 93, 11.

IMPRIMERIE
NATIONAL

Cass
folio
1834
no. 621

23 DECEMBRE 1797

1^{er} VENDEMAIRE AN VII



On va un peu plus loin dans cette volonté d'identification. La Loi du 23 décembre 1797 contenant le tarif des droits à percevoir les grandes routes, prescrivait que pour contrôler la perception des taxes sur « les voitures de toute espèce » que 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.



ORDONNANCE
DU 9
NOVEMBRE
1874



Nouveau mode de transport, nouvelle réglementation.
Les années 1860 voit l'apparition et le développement de la bicyclette. L'ordonnance du 9 novembre 1874 du préfet de police de Paris concernant la Circulation des Vélocipèdes 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.

Les « motocycles » (tricycles et quadricycles à moteur) font leur apparition vers 1885.

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.



ORDONNANCE DU 14 AOUT 1893

N° 15

1893 – AOUT

2^e DIVISION

—

3^e BUREAU

PREFECTURE DE POLICE

ORDONNANCE

CONCERNANT

le fonctionnement et la circulation, sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de la Préfecture de Police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées.

Paris, le 14 août 1893



Avec l'apparition des premières automobiles à partir des années 1895/1890 une réglementation devient nécessaire.

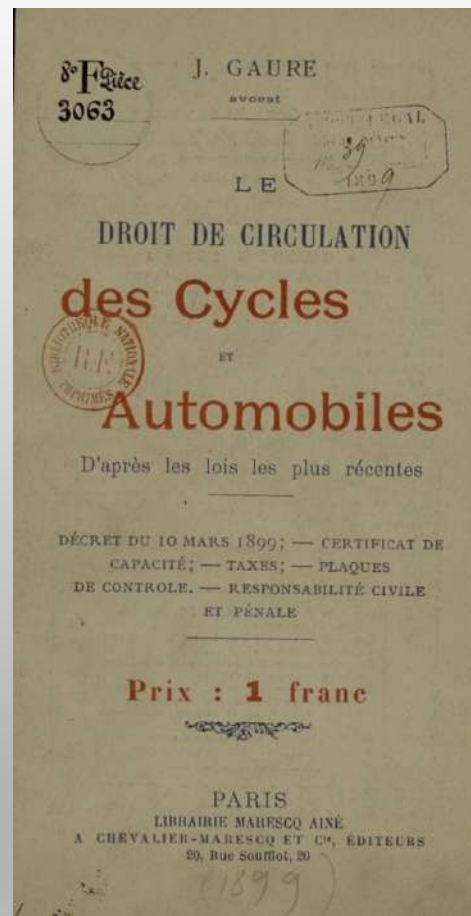
Une ordonnance du 14 Aout 1893 du préfet de police de Paris Louis Lépine instaure l'obligation d'un certificat de capacité (ancêtre du permis de conduire) pour la conduite des véhicules dans la zone de la préfecture de police de Paris. Toutes les voitures à moteur ou à cheval de France doivent désormais porter une plaque avec le nom et l'adresse du propriétaire.

Elle leur étend le port de la plaque des voitures attelées en y ajoutant un « numéro », avec le nom et le numéro de série du constructeur et le nom et l'adresse du propriétaire.

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.



Décret du 10 mars 1899



Nous franchissons un cap supplémentaire dans l'identification et l'enregistrement des véhicules : Jusqu'à présent aucune législation nouvelle n'est venue apporter de réponse spécifique aux problèmes soulevés par les véhicules automobiles. Le décret du 10 Mars 1899, par le ministre des Travaux publics Charles Krantz soumis à la signature du président Emile Loubet, instaure l'obligation pour les propriétaires de véhicules à moteur mécanique de se faire enregistrer à la préfecture de leur département en précisant le type de véhicule, le numéro de châssis et le nom du propriétaire.

La carte grise est instaurée la même année, l'homologation est confiée au Service des Mines chargé jusque-là d'homologuer les moteurs, ayant historiquement la charge de la surveillance des machines à vapeur depuis les premières ayant servi à l'évacuation des eaux d'infiltration dans les galeries des mines.

Le Service des Mines reçoit la charge de vérifier que les automobiles livrées au public répondent aux règlements du décret, concernant principalement :

- La prévention des dangers d'explosion et d'incendie

- La disposition des appareillages mécaniques

- La visibilité du conducteur

- La maniabilité du véhicule

- Les systèmes de freinage.



La demande doit être accompagnée d'une notice descriptive du type soumis à l'examen, avec dessins et croquis nécessaires à la clarté des explications et à la définition complète des parties mécaniques du type présenté.

Les constructeurs automobiles sont tenus de rattacher chaque véhicule produit à un type défini dans la notice descriptive et le décret ajoute que chaque véhicule livré au public doit porter un numéro d'ordre dans la série à laquelle il appartient.

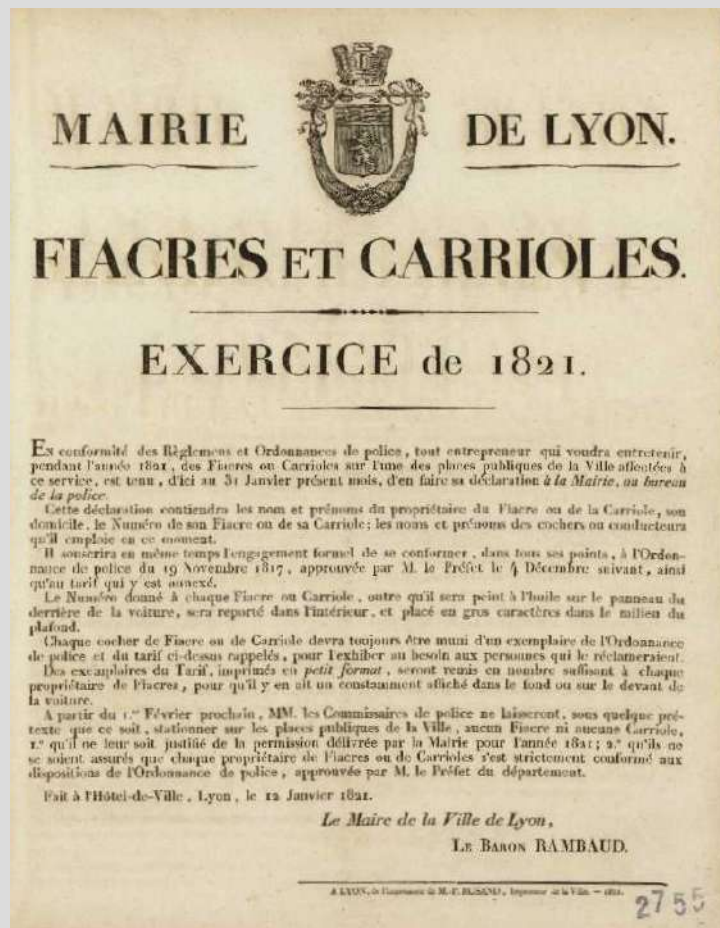
Ces trois caractéristiques : Nom du constructeur, type, numéro d'ordre seront portés par chaque véhicule et apparents. (Plaque de châssis).

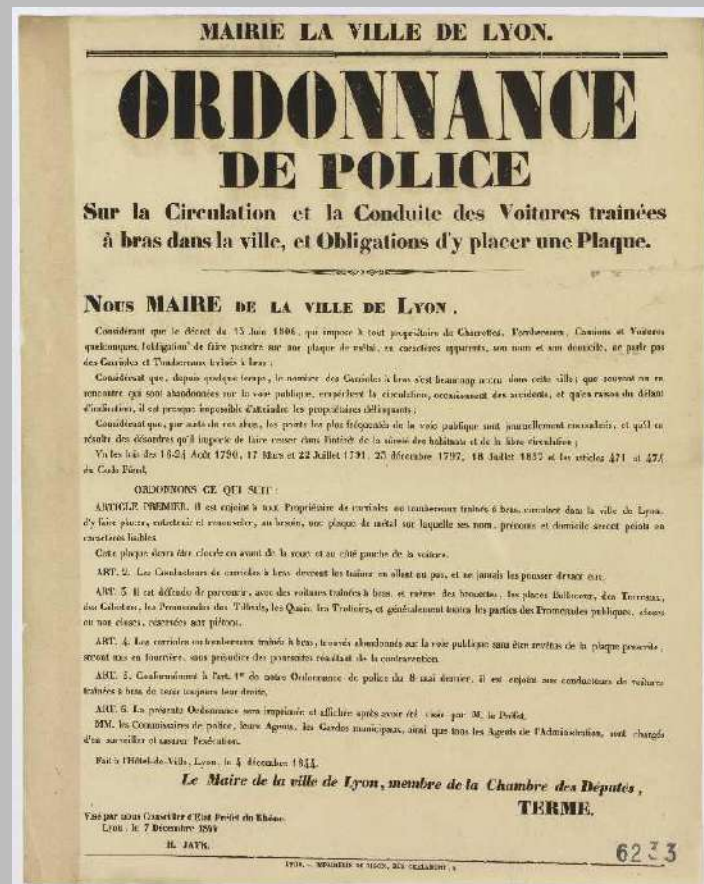
Un certificat de conformité (ancêtre du fameux barré rouge) sera remis à chaque propriétaire d'une automobile par les constructeurs qui atteste la conformité du véhicule par rapport au type homologué par le service des mines.

Mais arrêtons-nous là pour l'instant au niveau national et revenons un peu en arrière dans le temps pour examiner ce qu'il s'est passé à Lyon et dans le Rhone.

12 JANVIER 1821

Il faut remonter au 12 Janvier 1821 pour trouver un arrêté qui oblige à faire déclaration aux entrepreneurs qui veulent entretenir leurs véhicules sur la place publique au bureau de police de la mairie. Ils se verront remettre en échange de la déclaration de leurs noms et domicile ainsi que noms et prénoms des conducteurs qu'ils emploient, un numéro qui sera peint à l'huile sur le panneau arrière de la voiture et à l'intérieur en gros caractère dans le milieu du plafond.





4 DECEMBRE 1844

Par l'arrêté du 04
Décembre 1844 ce sont les
carrioles et tombereaux à
bras qui doivent porter une
plaque en métal avec nom,
prénom et domicile du
propriétaire.

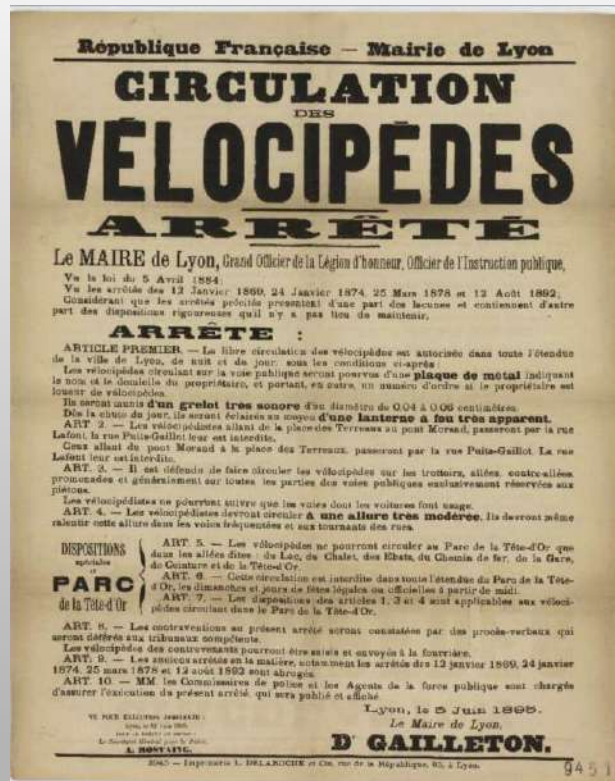
5 JUILLET 1857

L'arrêté du 05 Juillet
1857 autorise les
voitures particulières
et voitures de place à
pénétrer dans le Parc
de la Tête d'Or,
inauguré le même jour.



5 JUIN 1895

Par l'arrêté du 05 Juin 1895 les vélocipèdes doivent être pourvus d'une plaque en métal avec nom et domicile du propriétaire, avec un numéro d'ordre si le propriétaire est loueur de vélocipèdes.





Antoine GAILLETON 1829-1904

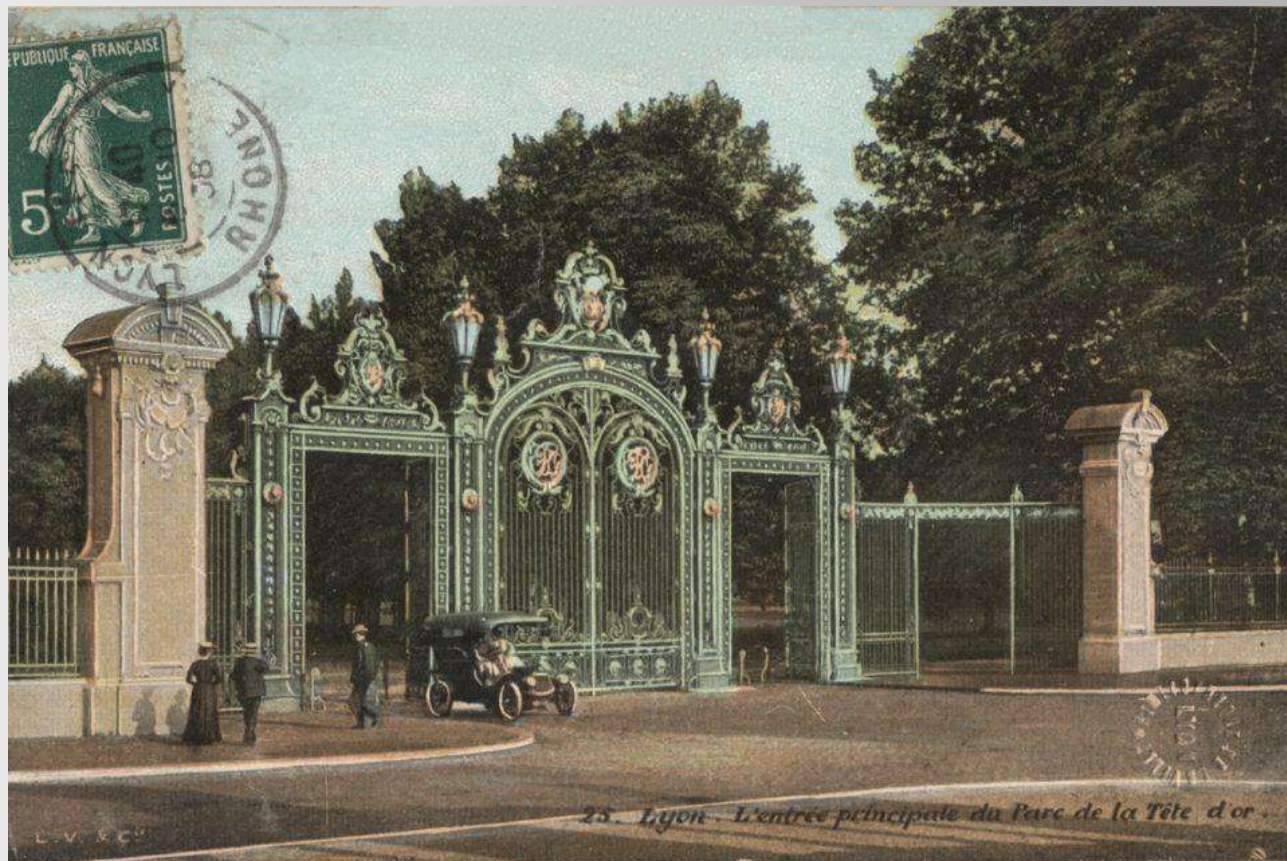
Avec l'apparition des premières automobiles dans les années 1890, des plaintes se font entendre concernant le comportement ainsi que la vitesse des automobiles et des bicyclettes dans le Parc de la Tête d'Or, les promeneurs se plaignent de la poussière soulevée au passage des véhicules, ainsi une plainte adressée le 21 août 1899 par Monsieur Mouly chef d'escadron à la retraite réclamant une réglementation de la circulation au sein du Parc.

Ainsi une réglementation va être mise en place mais en 1900 et non 1891 comme écrit souvent tant sur le net qu'en de nombreux écrits, ouvrages revues et articles de journaux.

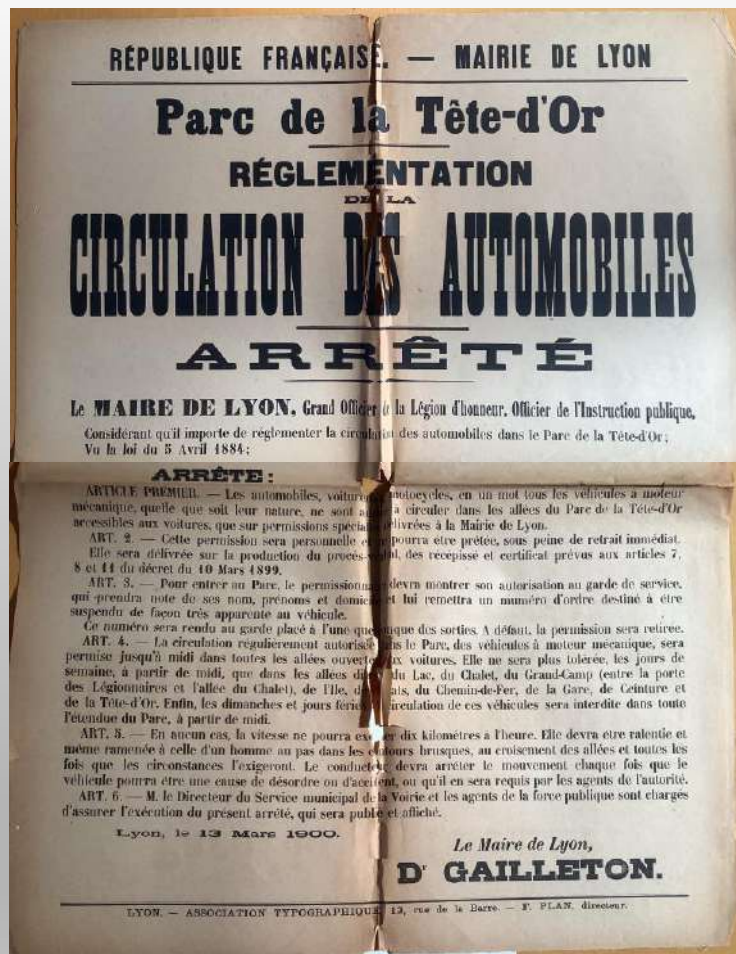
En effet en 1891 les automobiles sont très peu nombreuses sur la voie publique, cette année voit l'apparition des toutes premières automobiles commercialisées : Panhard Levassor lance le type P2C qui sera construit en 15 exemplaires entre 1891 et 1893. Panhard Levassor construit 6 voitures en 1891.

Peugeot lance type 3, construit en 64 exemplaires entre 1891 et 1894. Peugeot construit 4 voitures en 1891.





13 MARS 1900

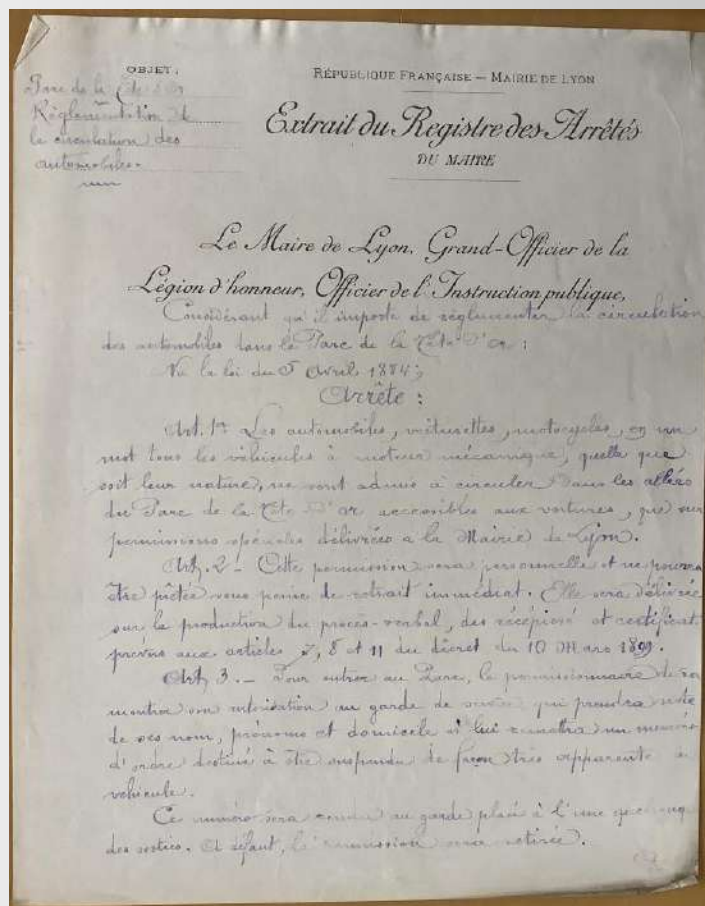


L'arrêté du 13 Mars 1900 sous le mandat d'Antoine GAILLETON (1829-1904) maire de Lyon du 26 avril 1881 au 20 mai 1900, instaure un système d'enregistrement des véhicules automobiles désirant pénétrer dans le Parc de la Tête d'Or

Avec un numéro remis à l'entrée et devant être restitué à la sortie. Ces restrictions concernent les véhicules à moteur soit automobiles, voiturettes et motocycles.

Une demande de permission doit au préalable être effectuée auprès de la mairie de Lyon, cette permission sera personnelle, délivrée sur la production du procès-verbal du réceptionné et du certificat de capacité prévus par le décret du 18 mars 1899.





Arrêté du 13 Mars 1900



Demande de
permission de
Monsieur
PLISSONNIER
directeur du Crédit
Agricole du 30
mars 1900

Il sera remis au Garde Chef qui les distribuera aux différentes entrées du Parc suivant les besoins 99 cartons portant les numéros 1 à 99 sur les deux faces. Le garde de service accrochera lui-même les cartons à l'arrière des voitures avec une ficelle plombée. Il sera déposé dans la guérite de chaque entrée du Parc un carnet où le garde de service inscrira à l'entrée comme à la sortie : la date et l'heure, le numéro remis, le type de voiture, nom et domicile du permissionnaire de la voiture ou nom et domicile du propriétaire si ce dernier n'est pas le permissionnaire. L'exécution de l'arrêté est prévue pour le 1^{er} avril 1900.



Porte de la Tête d'or

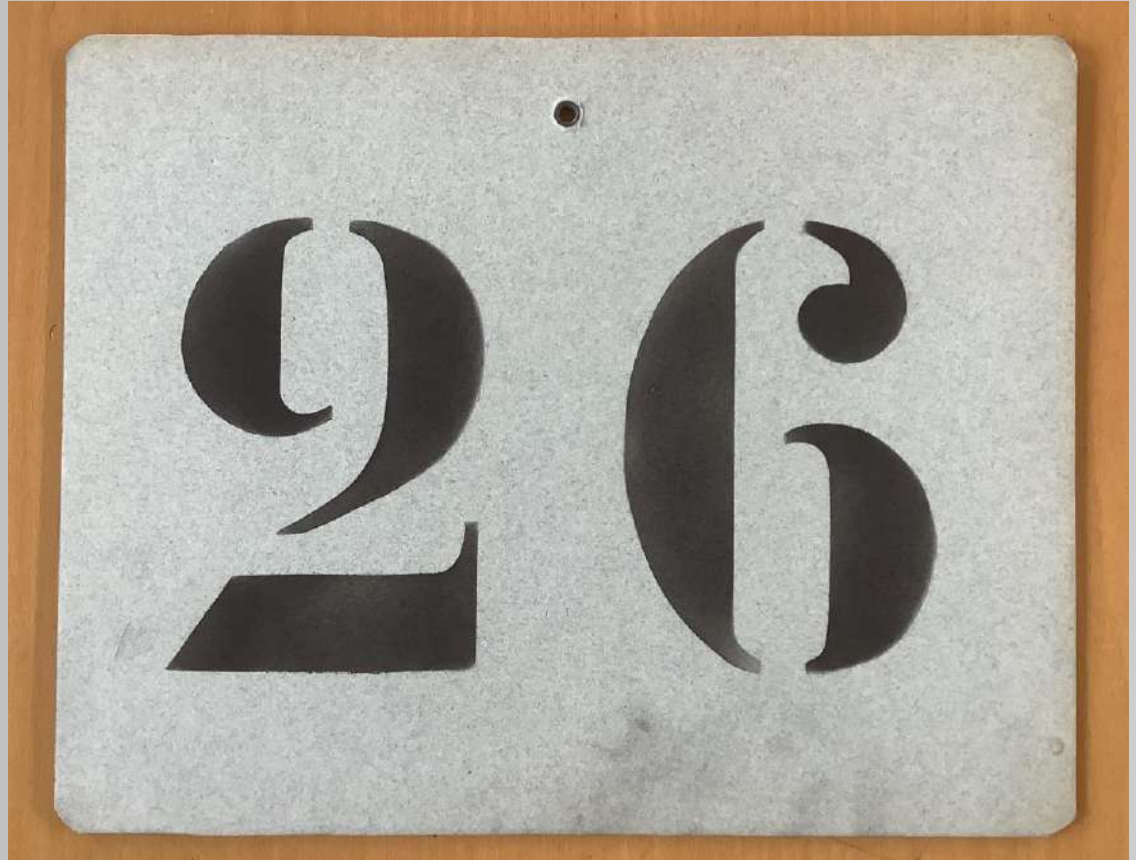
Porte des Légionnaires

Circulation
des automobiles.

Date et Heure	Entrée ou Sortie	N° carte	Type de voiture	Nom et Prénoms du propriétaire	Adresse du propriétaire	Observations
11 Janvier 10 h 1/2 m.	Sortie	67	Voiture à 4 places	André-Emile Houri	Quai de l'Arche 26	Propriétaire de la voiture. Remarque: parties sur Tête d'Or 11
15 Janvier 9 h 1/2 m.	Sortie	74	Voiture à 4 places	André-Emile Houri	Rue de la République 71	

Carnet de la porte des légionnaires conservé
aux Archives Municipales

Exemplaire de
numéro
distribué à
l'entrée du
Parc conservé
aux Archives
Municipales



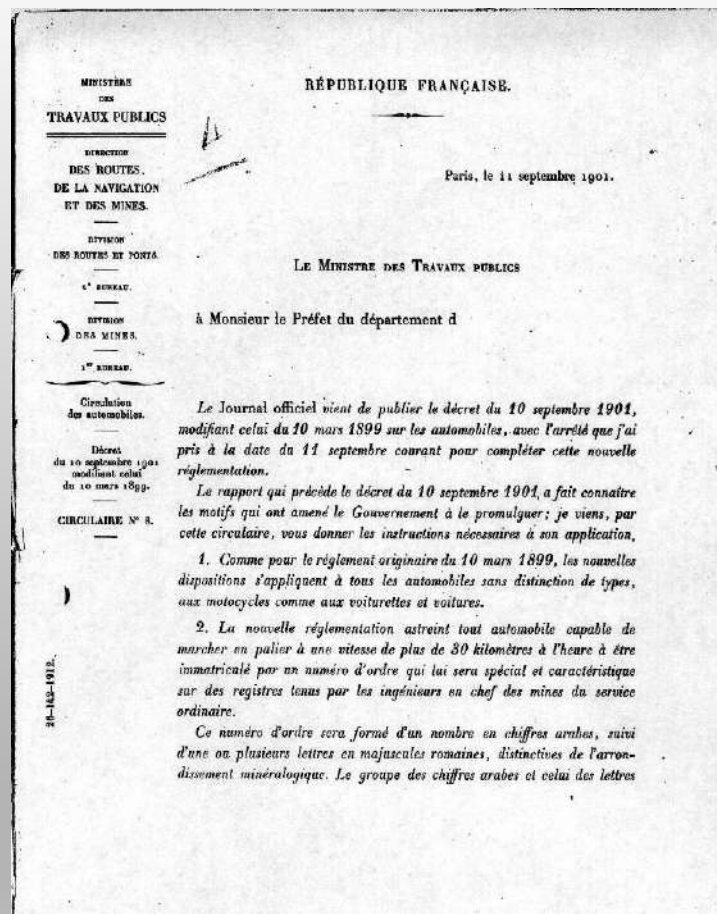


Victor
AUGAGNEUR
1855 1931

Ce système va être rapidement étendu au territoire de la ville de Lyon. Le 31 juillet 1900 sur proposition du nouveau maire Victor AUGAGNEUR (1855-1931) en fonction depuis le 18 mai 1900, le conseil municipal décide que ce système s'appliquera de façon permanente à toutes les voitures automobiles dont les propriétaires sont domiciliés à Lyon et de façon temporaire aux autres conducteurs désirant pénétrer ou traverser la commune de Lyon, avec numéro d'ordre remis aux entrées de la ville.



11 SEPTEMBRE 1901



La question de l'identification des véhicules 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 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, propose des mesures pour faciliter l'identification d'un véhicule en marche.

En effet par le décret de 1899 la vitesse était limitée à 20km/h en ville et 30 km/h en hors des villes, il apparait de plus en plus que ces vitesses sont largement dépassées et sont causes parmi d'autres à de plus en plus d'incidents voire d'accidents. La question de la limitation des vitesses des automobiles par leur construction s'est posée. Cette solution est écartée par le président du conseil.



Le décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles, du 10 septembre 1901, 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. Il doit porter le numéro attribué par l'arrondissement minéralogique. 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 automobiles pouvant marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure, le 11 septembre 1901.



Concrètement les déclarations de mise en circulation sont enregistrées par les préfectures puis envoyées à l'ingénieur en chef des Mines au siège de l'arrondissement minéralogique, qui les enregistre à son tour et leur attribue un numéro d'immatriculation établissant ainsi la carte grise du véhicule et renvoyant cette dernière aux préfectures concernées.

L'administration des mines chargée depuis 1899 d'homologuer les moteurs reçoit donc la tâche d'attribuer une immatriculation à partir de la déclaration des propriétaires d'une automobile munis d'un certificat de conformité délivré par le constructeur du véhicule en question attestant de la réception de celui-ci par la même administration des Mines.



[illegible]

Le registre d'immatriculation est enfin créé, il portera mention dans l'ordre :

- le numéro d'ordre attribué avec la lettre code géographique
 - Nom et prénoms du propriétaire déclarant ainsi que le domicile (adresse réduite parfois à la simple mention de la commune)
 - Le nom et l'adresse du constructeur du véhicule,
 - Indication du type du véhicule (correspondant au type de la fiche mines),
 - Le numéro d'ordre du véhicule dans le type dit aussi numéro de châssis (les constructeurs ayant l'obligation légale d'attribuer un numéro de châssis ou de véhicule unique et distinct à chaque exemplaire produit et commercialisé)
 - La date du procès-verbal de reconnaissance du service des Mines, le numéro du registre de l'ingénieur de qui il émane, le sous-arrondissement minéralogique qui a procédé à l'homologation du type.
 - une dernière colonne portant le titre observations recevra en particulier les mentions du ou des propriétaires suivants.
- Pour les véhicules précédemment déclarés après le décret du 10 mars 1899 le propriétaire doit déposer le récépissé de déclaration à la préfecture d'où émane ce récépissé.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. 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. Arr. minéralogique d N° d'immatriculation :
---	--

Récépissé de déclaration

Arrondissements Minéralogiques 1901

Le territoire national est découpé en 15 arrondissements minéralogiques, chaque arrondissement regroupant plusieurs départements. Les arrondissements reçoivent une lettre comme code géographique et attribueront un numéro d'ordre au déclarant de 1 à 999



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

Arrondissements Minéralogiques 1901

Répartition des départements dans les arrondissements minéralogiques

Lettre A : arrondissement de Alais : Ardèche, Gard, Hérault, Lozère

Lettre B : arrondissement de Bordeaux : Charente, Charente Inférieure, Dordogne, Gers, Gironde, Hautes Pyrénées, Landes, Lot et Garonne, Basses Pyrénées.

Lettre C : arrondissement de Chalon sur Saône : Cote d'Or, Doubs, Jura, Saône et Loire, Yonne.

Lettre D : arrondissement de Douai : Aisne, Nord.

Lettres E-G-I-U-X : arrondissement de Paris : département de la Seine.

Lettre F : arrondissement de Clermont-Ferrand : Allier, Cantal, Haute-Loire, Nièvre, Puy de Dôme.

Lettre H : arrondissement de Chambéry : Ain, Drome, Hautes-Alpes, Haute-Savoie, Isère, Savoie.

Lettre L : arrondissement du Mans : Cotes du Nord, Finistère, Ile et Vilaine, Loire Inférieure, Mayenne, Morbihan, Sarthe.

Lettre M : arrondissement de Marseille : Basses Alpes, Alpes Maritimes, Bouches du Rhone, Corse, Var, Vaucluse, ainsi que Monaco, l'Algérie le Maroc et la Tunisie

Lettre N : arrondissement de Nancy : Ardennes, Aube, Haute Marne, Haute Saône, Meurthe et Moselle, Meuse, Territoire de Belfort.

Lettre P : arrondissement de Poitiers : Cher, Corrèze, Creuse, Deux Sèvres, Haute Vienne, Indre, Indre et Loire, Loir et Cher, Loiret, Maine et Loire, Vendée, Vienne.

Lettre R : arrondissement de Arras : Oise, Pas de Calais, Somme.

Lettre S : arrondissement de Saint Etienne : Loire, Rhone.

Lettre T : arrondissement de Toulouse : Aveyron, Aude, Haute Garonne, Lot, Pyrénées Orientales, Tarn, Tarn et Garonne.

Lettres Y et Z : arrondissement de Rouen : Calvados, Eure, Eure et Loir, Manche, Orne, Seine Inférieure, Seine et Marne, Seine et Oise.

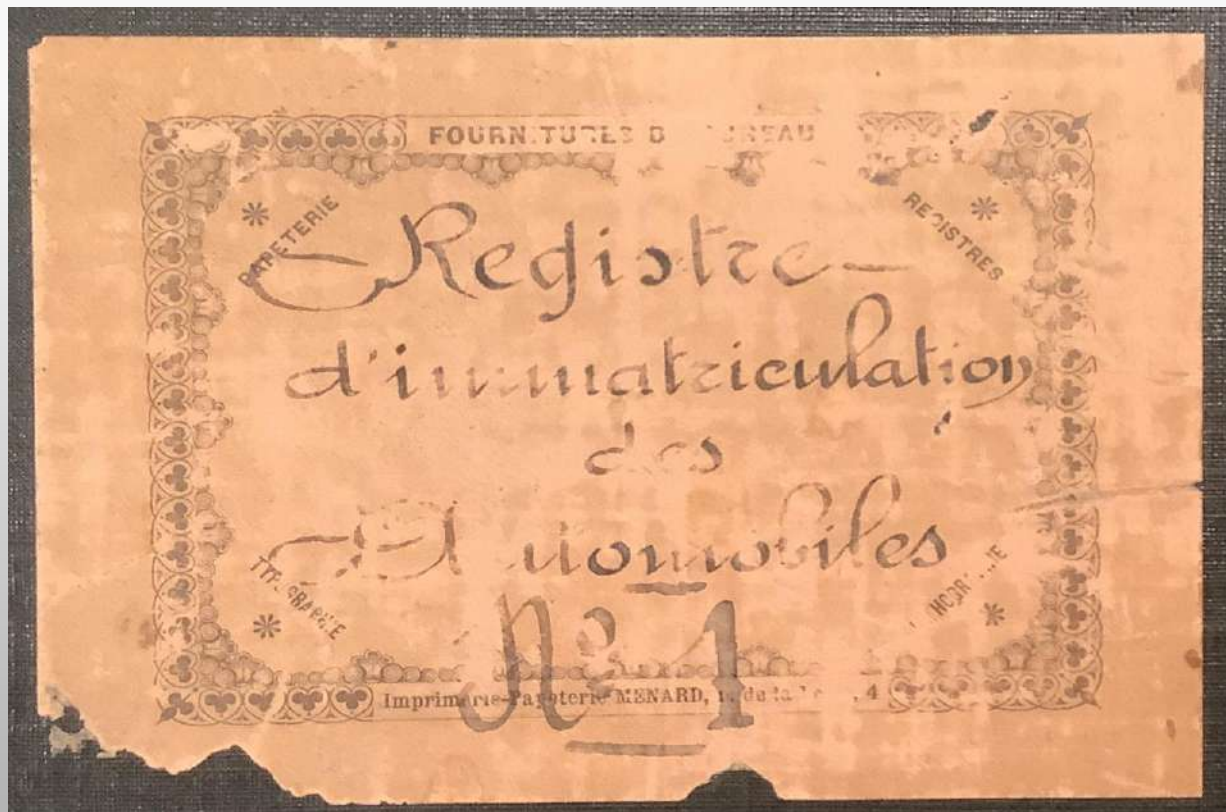


Il s'agit des départements dans leur définition de 1901. Alais est la ville d'Alès orthographiée ainsi jusqu' en 1926, Paris regroupe l'ancien département de la Seine.

L'arrondissement de Marseille couvre en plus des départements du Sud-Est, Monaco et les territoires d'Afrique du Nord :

L'Algérie recevra le code AL en 1902, le Maroc le code MA en 1917 et la Tunisie le code TU à une date qui pour l'instant n'a pu être déterminée.

En 1904 on attribuera une lettre supplémentaire aux arrondissements de Marseille (V), Nancy (O) et Poitiers (K) à la suite d'épuisement des capacités d'enregistrement.



Premier Registre Loire et Rhone Série S 1901

Le département du Rhone sera donc géré par l'arrondissement minéralogique de Saint Etienne qui regroupe les départements de la Loire et du Rhone avec le code géographique S. Nous avons donc une première série d'immatriculation de 1 S à 999 S commune à la Loire et au Rhone.

Il contient 999 déclarations commune à la Loire et au Rhone en principe, dont 641 pour le Rhone, 356 pour la Loire mais curieusement:

1 voiture est déclarée dans le Vaucluse

1 voiture dans la Haute Loire également

Le 1er véhicule déclaré pour le Rhone est la Rochet Schneider type R1000 n°1003 de Monsieur Pierre Marge, demeurant 291 rue de Créqui à Lyon, qui reçoit l'immatriculation 2S.

Concernant sur le Rhone, la commune de Lyon vient évidemment en tête avec 418 déclarations, suivie de Villefranche (23), Villeurbanne (16) et Ecully (13).

Séries successives d'immatriculations de l'arrondissement minéralogique de Saint Etienne

1 S - 999 S	estimation 1901-1904
1 SS – 999 SS	estimation 1904-1906
1 S2 – 999 S2	estimation 1906-1908
1 S3 – 999 S3	de 291 S3 – 26/01/1909 – 26/01/1910
1 S4 – 999 S4	26/01/1910 – 02/05/1911
1 S5 – 999 S5	02/05/1911 – 19/04/1912
1 S6 – 999 S6	19/04/1912 – 28/02/1913
1 S7 – 999 S7	28/02/1913 – 09/10/1913
1 S8 – 999 S8	09/10/1913 – 13/05/1914
1 S9 – 999 S9	13/05/1914 – 01/07/1915
1000 S – 1999 S	01/07/1915 – 02/03/1916
2000 S – 2999 S	02/03/1916 – 25/07/1916
3000 S – 3999 S	25/07/1916 – 21/02/1917
4000 S – 4999 S	21/02/1917 – 29/05/1918
5000 S – 5999 S	29/05/1918 – 24/06/1919
6000 S – 6999 S	24/06/1919 – 25/10/1919
7000 S – 7999 S	25/10/1919 – 20/08/1920



L'arrêté du 13 Mars 1901 prévoit pour faire suite à la première série de doubler la lettre du code géographique pour entamer une nouvelle série d'immatriculation à savoir de 1 SS à 999 SS.

A partir de 1905 on commence à manquer de numéros dans certains arrondissements alors au niveau national de nouvelles séries sont autorisées portant les numéros 2 à 9, le numéro 1 étant écarté pour des raisons de lisibilité et de confusion avec la lettre I (arrondissement de Paris). Ces nouvelles séries comporteront également 999 numéros d'ordre, de 1 à 999.

Pour l'arrondissement de Saint Etienne, à l'épuisement de ces dernières série (S2 à S9) en 1915, de nouvelles séries à 4 chiffres par tranche de 1000 vont être attribuées avec un retour de la lettre S en code géographique, vont alors se succéder 8 séries entre 1915 et 1920 de 1000 S à 9999 S.



De 1901 à 1909 les véhicules sont enregistrés chronologiquement dans l'ordre de leur présentation aux Services des Mines mais aucune date n'est alors précisée, le seul élément chronologique est la date de réception du type fourni par le propriétaire déclarant au moment de la demande d'immatriculation. L'enregistrement ne peut être évidemment que postérieur à la réception du type au Mines, la datation systématique des enregistrements ne commencera de fait que le 26 janvier 1909 avec le numéro 291 S3.

A partir du 27 janvier 1909, les changements de propriétaires vont faire l'objet d'une nouvelle déclaration complète même si le véhicule conserve son immatriculation initiale, cela mobilise une ligne de déclaration mais simplifie grandement le décryptage de la succession des propriétaires.

A partir du 16 mars 1909, les camions et véhicules utilitaires ainsi que les motocyclettes continuent à être déclarés mais ne reçoivent plus de numéros d'immatriculation sans doute pour des questions fiscales et comportent juste la mention « néant », pratique en cours jusqu'au 9 janvier 1914 concernant les camions.

Les véhicules « des maisons de constructeurs et véhicules à vendre » sont dans les premières années enregistrés et immatriculés mais avec juste la précision du type sans numéro de châssis et la mention « véhicule à vendre ». Nous observons alors qu'une même immatriculation va servir à différents véhicules de types différents, dans un cadre promotionnel ou afin d'engager les véhicules en compétition. Une circulaire du 1^{er} avril 1909 va créer l'attribution de la lettre W. Les arrondissements minéralogiques sont désignés par un numéro de 1 à 15, l'arrondissement de Saint Etienne recevra le numéro 13 (un numéro d'ordre à partir de 1 sera attribué avec le code W13 aux constructeurs automobiles ainsi qu'à certains professionnels du négoce automobile).

De plus la puissance fiscale va avoir sa colonne dédiée à partir du 31 août 1909 (795 S3) même si elle a commencé à être précisé systématiquement à partir de 1906 dans le type déclaré avec l'immatriculation 989 SS.



Voici à présent quelques exemples
d'identification de véhicules,
d'immatriculation et de
propriétaires que nous pouvons
effectuer grâce aux informations
contenues dans les registres que
nous avons collectées



218 S

BERLIET
TYPE D N°58

LOUIS MATHIEU

LYON
3-5 IMPASSE
LASSALLE

Le type D est homologué à
Lyon le 14 décembre 1901

MUSEE DE L AUTOMOBILE
HENRI MALARTRE

LUC COURT
TYPE V2 N°53

IMMATRICULEE 366 S
LYON

JEAN ANDRE PICHAT
66 RUE DE SAINT CYR

REVENDUE A GEORGES PLATTARD
SAINT GEORGES DE RENEINS

Homologué à Lyon le 5 février 1902



802 S

BERLIET TYPE F N°210

LUDOVIC GLENARD
LYON
41 PLACE DE LA
REPUBLIQUE

Homologué à Lyon le 20 mai 1903



Halte sur la route des Aravis

19 SS

DE DION BOUTON
TYPE V N°788

VILLEFRANCHE

LOUIS GAUTIER
BUELLET
HENRI BERNARD

LYON

BENOIT LAGUETTE
09/1912
MARGNAT 12/1912



Homologué à Paris le 9 décembre 1903

Colloque 3A-Historique du 24 avril 2026

264 SS

BURLAT
A MOTEUR ROTATIF

DECLAREE AU NOM
DE BURLAT FRERES

VILLEURBANNE
85BIS COURS
LAFAYETTE
PROLONGE

Homologué à Lyon le 4 mai 1905



480 SS

LACOSTE ET BATTMANN

TYPE P N°2848

ODENAS

FRANCOIS DUPONT

Homologué à Paris le 15 avril 1905

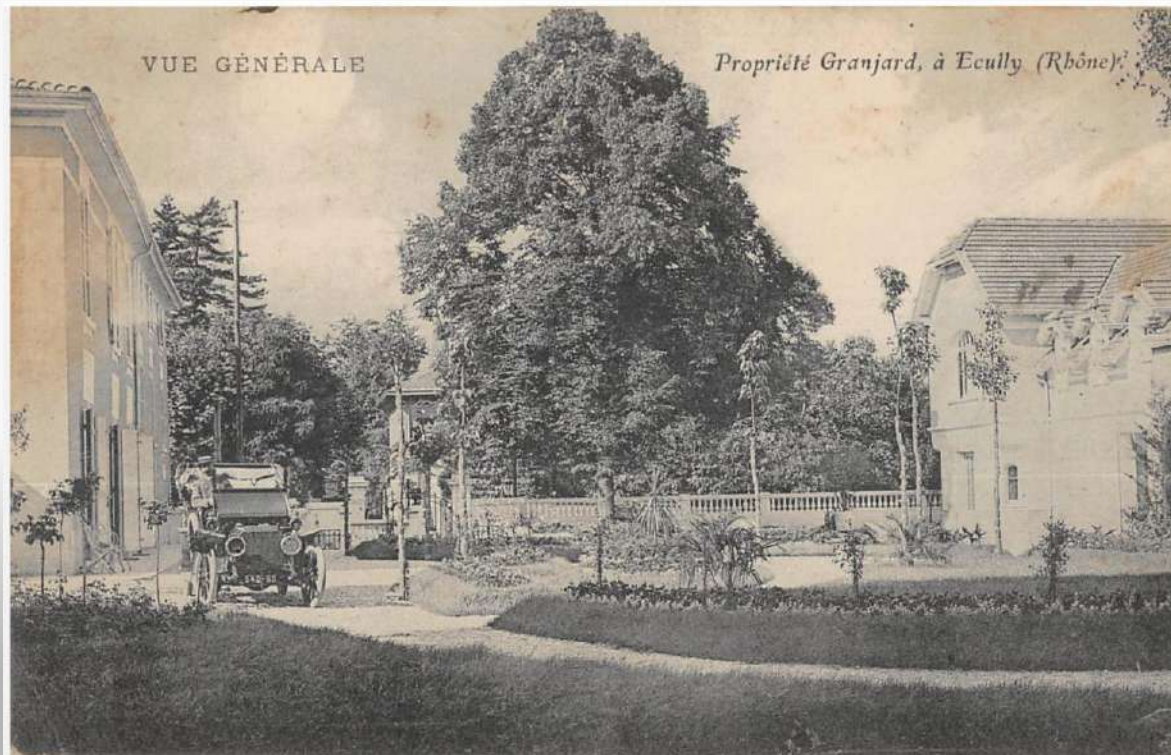


548 SS

DE DION BOUTON
TYPE A.O N°25

LYON
ALFRED VELTER
16 QUAI DE L INDUSTRIE

Homologué à Paris le 13
janvier 1906





880 SS

PILAIN
TYPE 4.E N°6059

LYON
FRANCISQUE FUSY
3 RUE MARC
ANTOINE PETIT

Homologué à Lyon le 5 juin 1906



919 SS
Victorine
Victor
Marguerite
Germaine
VERMOREL

PILAIN 4.D
N°4033

Enregistrée
au nom de
Victor
VERMOREL
Villefranche

Homologué à Lyon le 28 mai 1906

BERLIET
TYPE K N°1649

MUSEE DES POMPIERS

DECLARE LE 16 DECEMBRE
1909 PAR LA VILLE DE LYON
AVEC L IMMATRICULATION
955 S3

Homologué à Lyon le 16 mars 1908



421 S4

ROCHET SCHNEIDER
SERIE 9000 N°9224

OULLINS
ADRIEN PROBY

19 JUILLET 1910

Homologué à Lyon le 22 mai 1909





OTL N° 2001 ET 2002

BERLIET
TYPE CAB N° 11027 ET 11042

DECLARES LE 17 JUIN 1912 AU
NOM DE LA COMPAGNIE DES
OMNIBUS ET TRAMWAYS

457 S6

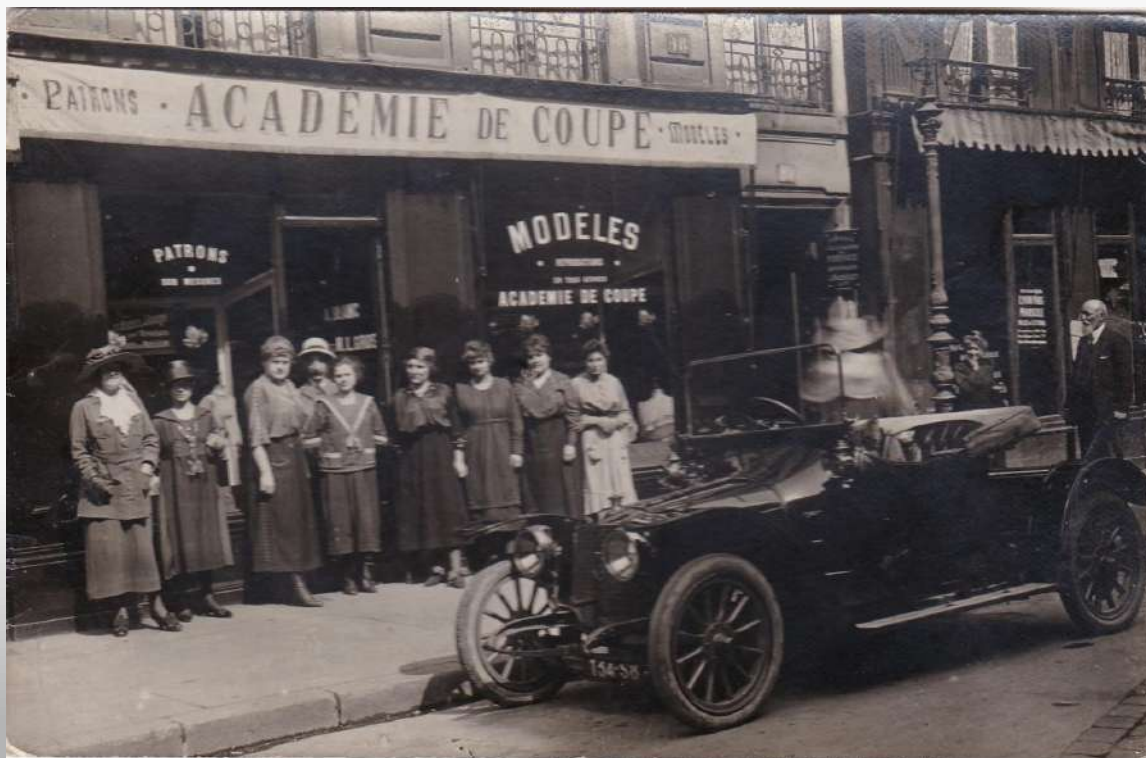
COTTIN DESGOUTTES
TYPE D N°2240

LYON
XAVIER DHERBEY
17 RUE DU MAIL

6 AOUT 1912



Homologué à Lyon le 18 septembre 1911



134 S8

PANHARD LEVASSOR
TYPE X19 N°35937

LYON
AUGUSTE BLANC
7 COURS GAMBETTA

27 NOVEMBRE 1913

Homologué à Paris le 16 novembre 1902

990 S8

COTTIN DESGOUTTES

TYPE B9 N°31

LYON

GABRIEL TARGE

7 PLACE DU PONT

13 MARS 1914

1er véhicule de la
maison Targe



Homologué à Lyon le 21 janvier 1909

LES VOITURES DE LA FAMILLE LUMIERE ENTRE 1901 ET 1906

94 S	SERPOLLET type F n°332 – Louis Lumière
358 S	GARDNER-SERPOLLET type H n°513 – Louis Lumière puis Edouard Lumière
414 S	ROCHET SCHNEIDER série 1600 n°1618 – Edouard Lumière
537 S	ROCHET SCHNEIDER série 2000 n°2094 – Auguste Lumière puis Antoine Lumière
816 S	ROCHET SCHNEIDER série 3000 n°3032 – Louis Lumière
836 S	GARDNER-SERPOLLET type K n°785 – Louis Lumière
487 SS	LUC COURT type W 1905 n°163 – Louis Lumière
527 SS	PEUGEOT type 77 Z n°6778 – Auguste Lumière
945 SS	PEUGEOT type 82 n°9058 – Auguste Lumière



Après la première guerre mondiale une réorganisation des arrondissements minéralogiques est entreprise, suite d'abord au retour des départements ex allemands de L'Alsace Lorraine, suite également au déséquilibre des enregistrements entre les différents arrondissements avec disparités très grandes dans la gestion des séries d'immatriculation. Cette réorganisation va être progressive et inégale dans le temps entre 1919 et 1922, ainsi un flou subsiste sur le basculement de certains départements, seul l'examen minutieux des registres d'immatriculation concernés quand ces derniers existent encore peuvent permettre de déterminer avec précision la mise en application de cette réorganisation.

L'arrondissement minéralogique de Lyon est créé le 15 novembre 1919 par la fusion de ceux de Chalon sur Saône et Chambéry et l'ajout du département du Rhone. De 1919 à 1923 le seul code C sera utilisé par tous les départements concernés avant redécoupage départemental entre les lettres C et H. Ainsi la dernière immatriculation pour le Rhone dans les registres de Saint Etienne est : 7106 S pour un camion de marque UNIC type MIO numéro 1430, au nom de Marcel Guindon, 6 quai de la bibliothèque à Lyon, enregistré le 07 novembre 1919.



Arrondissements Minéralogiques Après 1919

Lettre A : Alais

Lettres B/P/K : Bordeaux

Lettres C/H : Lyon

Lettre D : Douai

Lettres E/G/I/U/X : Paris

Lettre F : Clermont Ferrand

Lettre J : Strasbourg (depuis 1922)

Lettre L : Nantes

Lettres M/V : Marseille (la lettre V sera retirée après 1921)

Lettre N/O : Nancy (la lettre O sera retirée après 1920)

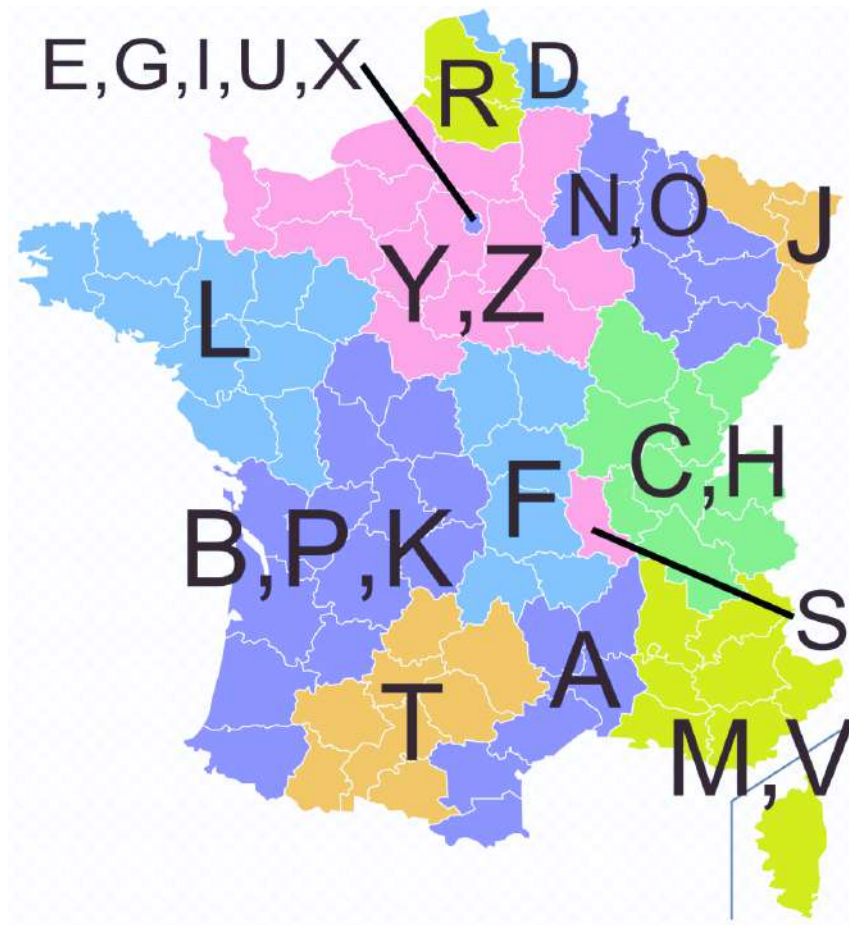
Lettre R : Arras

Lettre S : Saint Etienne

Lettre T : Toulouse

Lettres Y/Z : Rouen





ARRONDISSEMENTS MINÉRALOGIQUES 1919 1928

Depuis 1901 pour l'arrondissement de Chalon sur
Saône se sont succédé les séries suivantes :
1 C à 999 C9 entre le 16/09/1901 et le 10/04/1913
1000 C à 9800 C entre le 10/04/1913 et le 15/11/1919

Le département du Rhone sera désormais est inclus
dans l'arrondissement de Lyon comprenant donc le
Rhone, l'Ain, la Saône et Loire, la Côte d'Or, le Jura et le
Doubs avec le code géographique C,

L'Isère, la Savoie et la Haute Savoie avec le code
géographique H.

Séries successives d'immatriculations de l'arrondissement de minéralogique de Lyon après 1919

1000 C à 9800 C entre le 10/04/1913 et le 15/11/1919

10000 C1 à 12999 C1 entre 11/1919 et le 07/1920

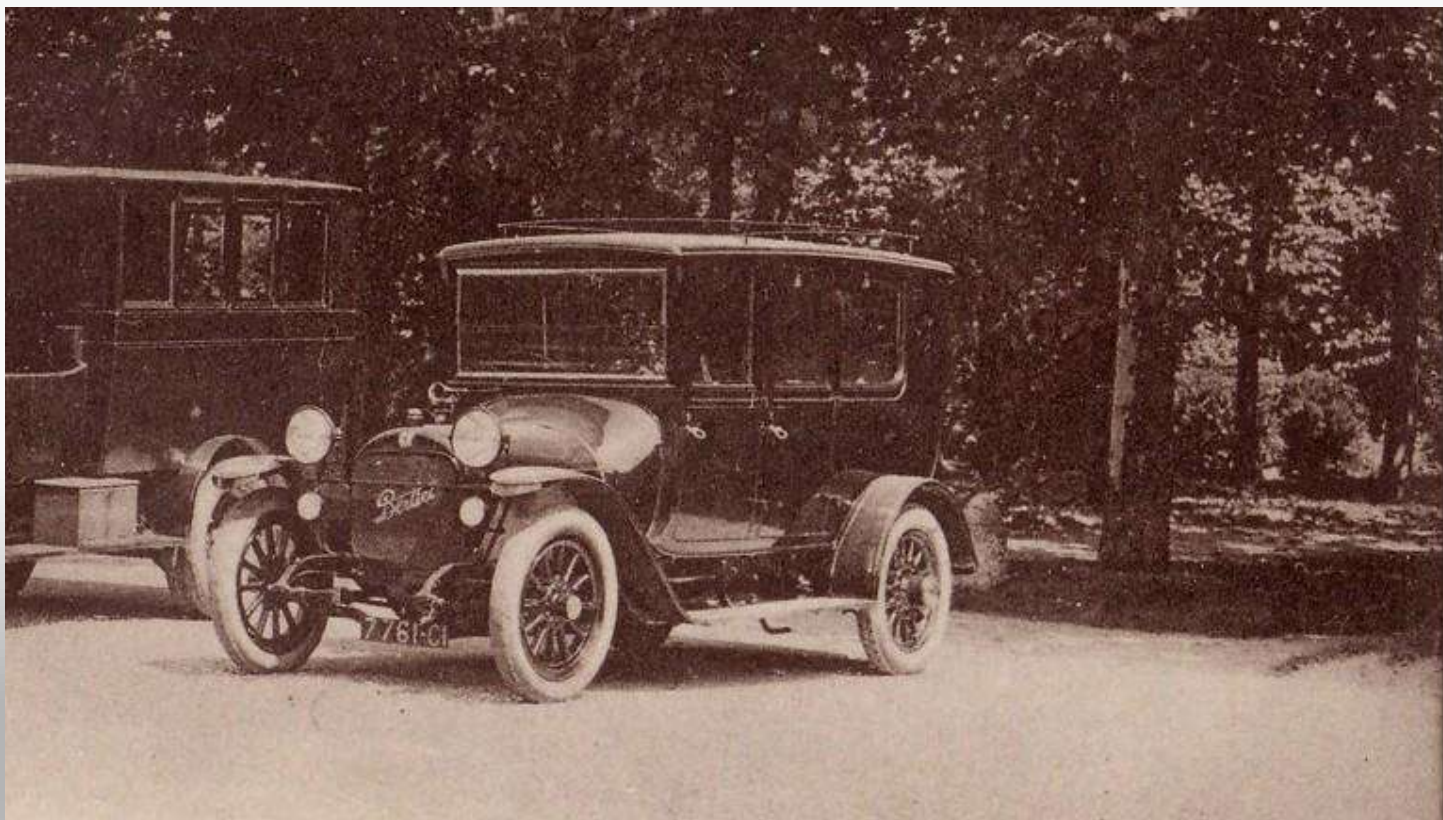
1000 C1 à 9999 C1 entre 07/1920 et le 05/1922

1000 C4 à 9999 C4 entre 05/1922 et 03/1924

1000 CC à 9999 CC entre 03/1924 et 06/1925

C10 à C38, série avec 999 numéros d'ordre chacun entre 1925
et 29/09/1928.





La circulaire des ministères des travaux publics et de l'intérieur du 30 avril 1928.

À la suite des nombreuses confusions entraînées par la grande disparité de gestion entre les différents arrondissements minéralogiques dans l'attribution des immatriculations entraînant de grandes difficultés pour identifier même les immatriculations, des difficultés de rapports entre les Services des Mines et les préfectures des départements puisque souvenons-nous que les demandes se font en préfecture et sont transmises aux services des mines , une deuxième réorganisation est décidée, l'attribution des immatriculations est cette fois remis aux préfectures, le Service des Mines ne conserve désormais plus que l'homologation des types véhicules présentés par les constructeurs.



Les immatriculations deviennent donc départementales. Des codes géographiques composés par la combinaison de deux lettres différentes (pas de doublement de la même lettre, les lettres I et O ne sont pas utilisées en deuxième position pour des raisons de confusions avec les chiffres 1 et 0) sont remis à chaque département et propres à chaque département. Un numéro d'ordre à 4 chiffres est attribué, de 1 à 9999, une incrémentation est prévue de 1 à 9 avant de passer à la combinaison de lettres suivante, selon un ordre alphabétique. La Principauté de Monaco est détachée définitivement de l'arrondissement de Marseille et gèrera dorénavant ses immatriculations de façon autonome. L'application sera le 1^{er} octobre 1928.



CODES GEOGRAPHIQUES

1928 1950

— 5 —

III. — RÉPARTITION DES LETTRES D'IMMATRICULATION

A	B.C.D.E. F.G.H.J.K.M. L. N.P.Q. R. S. T.U. V.X.Y. Z.	Ain. Aisne. Algérie. Allier. Alpes (Basses). Alpes (Hautes). Ardèche. Ardennes. Ariège.
B	A.C.D.E.F.H. J.K.L.M. N.P.Q.S. T.U.V. X.Y. Z.	Alpes-Maritimes. Aube. Aude. Aveyron. Belfort.
C	A.B.D.E.F.G.J. K.L.M.N.P.R. T.V.X.Y. Z.	Bouches-du-Rhône. Caldados. Cantal.
D	B.C.E.F. G.H.J.L.M. N.P.Q. R.S. T. U.V.X.Y.Z.	Charente. Charente-Maritime. Cher. Corrèze. Corse. Côte-d'Or.
E	A.B.C. D.F. G.H.J. K.L.M.N.P.R. S.U.V.X.Y.Z.	Côtes-du-Nord. Creuse. Dordogne. Doubs. Eure.
F	A.B.C.D. E.G.H. J.K.M. N.P.Q.R. S.T.U.V.X. Y.Z.	Drôme. Eure-et-Loir. Finistère. Gard. Garonne (Haute). Gers.
G	A.C.D.E.F.H. J.K.L.M.N. P.Q.S.T.U. V.X.Y.Z.	Gironde. Hérault. Ille-et-Vilaine.
H	A.B.C. D.E.F.G.J.	Indre. Indre-et-Loire.
I	F.	Inde Française.
J	A.B.C.D.E.F. G. H.K.L.M.N. P.Q.R.S. T.U. V.X.Y. Z.	Loire. Loire (Haute). Loire-Inférieure. Loiret. Lot. Lot-et-Garonne. Lozère.
K	A.B.C.D.E. F.G.H. J.L.M.N.P. Q.R. S.T. U.V.X.Y.Z.	Maine-et-Loire. Marne. Marne (Haute). Mayenne. Meurthe-et-Moselle.
L	A.B.C.D. E.F.G. H.J.K.M.N. P.Q. S.U.V.X.Y.Z.	Meuse. Morbihan. Moselle. Nièvre. Oise.
M	A. B.D.E.F.G.H.K. L.N.P.Q.R.S.T. U.V. X.Y.Z.	Maroc. Nord. Oran.
N	A.B.C.D.E.F.G. H.J.K. M.P.Q.R. S. T.U. V.X.Y.Z.	Pas-de-Calais. Puy-de-Dôme. Pyrénées (Basses). Pyrénées (Hautes). Pyrénées-Orientales. Rhin (Bas).
P	B.C.D. F.G.H.J.K.M.N. Q.R.S.T.U.V.X. Z.	Rhin (Haut). Rhône.
Q	A.B.C. D.E.F.G.H.	Saône (Haute). Saône-et-Loire. (Suite au dos.)

— 6 —

Q	J.K.L.M. N.P. R.S.T. U.V.X.Y.Z.	Sarthe. Savoie. Savoie (Haute). Seine-et-Marne.
R	B.D.E.F.G.J.K. L.M.N.P.Q.S. T.U.V.X.Y.Z.	Seine.
S	B.C.D.G.H.I.X. L.N.P.Q.R. T.V.X.Y.Z.	
T	A.B.C.D.E.F.G. H.J.K.L.M.N.R. Q.S.	
T	U.	Tunisie.
T	V.X.Y.Z.	Seine.
U	A.B.C.D.E.F.G. H.J.K.L.M.N.P. Q. R.T.V.X.Y.Z.	
V	A.B.C.D.E.F.G. H.J.K.L.M.N.P. Q.R.S.T.U.X.Y. Z.	
X	A.B.C.D.E.F. G.H.J.K. L.M.N. P.Q.R.S.T.U. V.Y.Z.	Seine-Inférieure. Sèvres (Deux). Somme. Tarn.
Y	A.B.C.D.E.F.G. H.J.K.L.M.N.P. Q.R. S.T. U.V.S.Z.	Seine-et-Oise. Tarn-et-Garonne. Var.
Z	A.B.C.D. E.F.G. H.J.K. L.M.N.P. Q.R.S.T. U.V.X.Y.	Vaucluse. Vendée. Vienne. Vienne (Haute). Vosges. Yonne.



Les séries d'immatriculation précédentes continuent à être utilisées pour toutes les déclarations antérieures en date du 1^{er} octobre 1928. Les registres clôturés et paraphés à cette date sont déposés dans les archives de l'arrondissement minéralogiques, de sorte que les renseignements relatifs aux véhicules immatriculés sous le signe de l'arrondissement minéralogique devront être demandés à l'ingénieur en chef des Mines.

Le département du Rhone reçoit les combinaisons suivantes :
PF PG PH PJ PK PM PN PQ PR PS PT PU PV PX PZ.

IMMATRICULATIONS DANS LE RHONE ENTRE 1928 ET 1950

PF : octobre 1928

PF 1 : aout 1929

PF 2 : juin 1930

PF 3 : mai 1931

PF 4 : juillet 1932

PF 5 : aout 1933

PF 6 : septembre 1934

PF 7 : octobre 1935

PF 8 : septembre 1936

PF 9 : aout 1937

PG : juillet 1938

PG 1 : juillet 1939

PG 2 : mai 1941

PG 3 : octobre 1944

PG 4 : décembre 1946

446 PG 5 : aout 1947

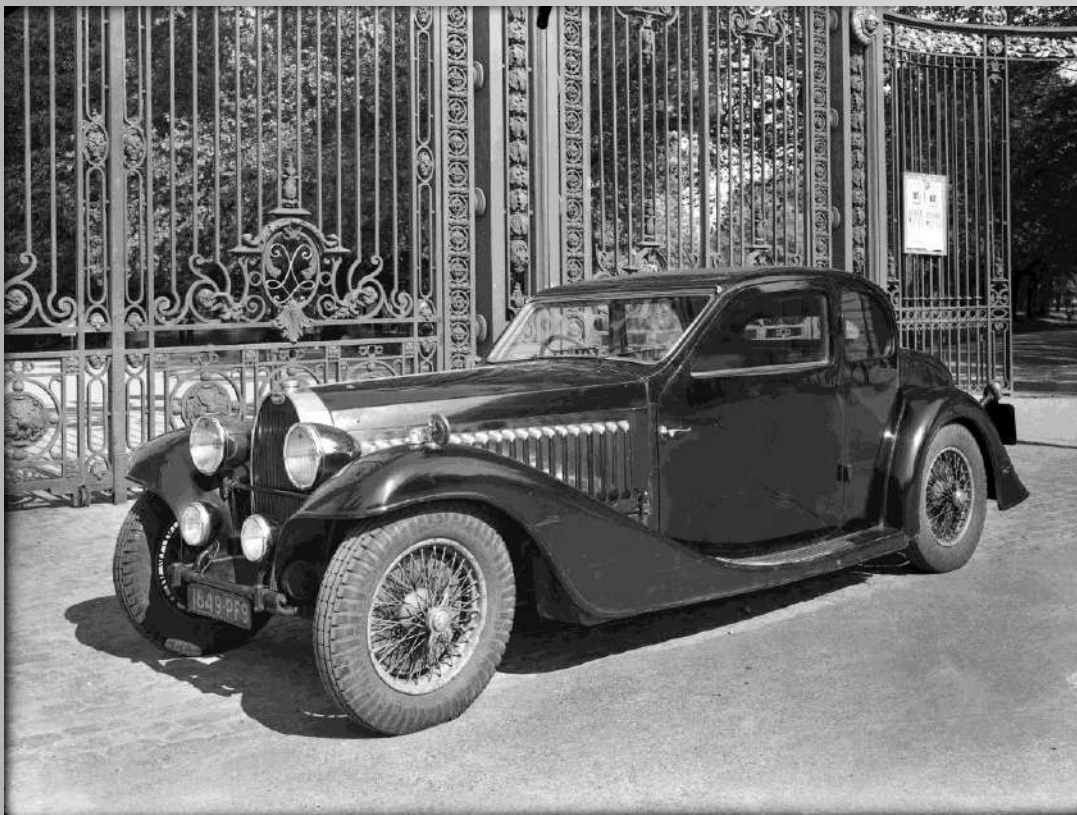
2989 PG 5 : janvier 1948

352 PG 6 : janvier 1949

9820 PG 6 : janvier 1950

2559 PG 7 : mars 1950





1849 PF9

BUGATTI 57

Immatriculée entre
juillet 1937 et aout
1938

6972 PG6

Peugeot 401 D

Immatriculée en 1949



Après guerre, le système n'est pas arrivé au bout de ces capacités, néanmoins la circulaire du 11 mars 1950 va mettre en place l'apparition des numéros des départements comme code géographique.

Les séries seront constituées par une lettre dans l'ordre alphabétique et un numéro d'ordre à 3 chiffres dans un premier temps, ce système couvrira les années 1950 à 2009.

Le 31 mars 1950 la dernière immatriculation selon le système en vigueur depuis 1928 est attribuée, il s'agit de 2559 PG 7.

Le lendemain 1^{er} Mars l'immatriculation 1A69 est attribuée.





Avec nos plus vifs
remerciements pour
La Fondation BERLIET
Les Archives Municipales de
LYON
Les Archives Departementales
du RHONE
Les Archives Departementales
de La LOIRE
Les Archives Departementales
de SAONE et LOIRE

Merci pour votre attention,

dernières questions ...

