

Le certificat d'immatriculation des véhicules, plus communément appelé "carte grise" fait maintenant l'objet d'une réglementation européenne (directive, règlements, arrêtés pour les dispositions françaises). Ces dispositions s'appliquent aux voitures, remorques, motos et cyclomoteurs. La France a souhaité profiter de cette évolution européenne, pour mettre à plat son système national d'immatriculation des véhicules. La modification la plus importante pour les français semble être l'attribution d'un numéro d'immatriculation unique toute la vie du véhicule, quels que soient son propriétaire et son lieu de résidence. L'ensemble du dispositif vise à simplifier les transactions à la fois du citoyen et de l'administration, et à lutter contre les fraudes. Son application doit être effective en France à partir de 2007 pour les voitures et les motos neuves sur une durée de 4 ans pour les véhicules anciens. Cet ensemble de réglementation doit être abordé en parallèle d'autres procédures proches comme la taxation liée aux véhicules, la nécessaire diminution de rejet de CO2 ou encore le développement des systèmes d'information pour les contrôles entre pays.

Limites de ce dossier

Ce dossier n'aborde pas la question de la réception et de l'immatriculation en France de véhicules en provenance d'un autre Etat membre.

Dossier documentaire "Immatriculation des véhicules particuliers"

Version 1.0 du 16 décembre 2004

Rédactrice : Sylvie Dalbin (sylvieatd@aol.com)

Sommaire

1. [Immatriculation des véhicules routiers : histoire et chiffres](#)
2. [Evolutions législatives et réglementaires](#)
 1. [La directive européenne de 1999 sur les "cartes grises"](#)
 2. [La nouvelle législation française](#)
 3. [Un environnement législatif à prendre en compte](#)
3. [Ce qui change et qui ne change pas](#)
 1. [Véhicules concernés](#)
 2. [Numérotation](#)
 3. [Plaque d'immatriculation](#)
 4. [Certificat d'immatriculation européen](#)
 5. [Fonctionnement général et procédures](#)
4. [Mise en place du SIV](#)
5. [Taxation et contrôle contre les fraudes](#)
 1. [Taxation](#)
 2. [Dispositifs contre les fraudes](#)
6. [Avantages et inconvénients](#)
7. [Promenades européennes](#)
8. [Références](#)

1. Immatriculation des véhicules routiers : histoire et chiffres

Tous les pays ont un système d'immatriculation des véhicules (SIV). Ce système associe en général :

- une [plaque d'immatriculation](#) à apposer sur le véhicule avec des signes distinctifs, essentiellement sous la forme d'une numérotation^[1]
- un [certificat d'immatriculation](#), correspondant à la carte d'identité de la voiture, dénommée en France "carte grise"
- une [procédure](#) particulière pour attribuer un numéro, établir le certificat et administrer le registre des numéros

Éléments historiques

La plaque d'immatriculation est née en France. Son origine remonterait à Louis XIV qui rendit obligatoire l'apposition sur les voitures d'un signe distinctif pour retrouver les responsables d'accidents. L'illettrisme fera choisir à l'époque des dessins et emblèmes ^[2]. Le principe de la plaque d'immatriculation se formalise toujours plus : dans les années 1780, un arrêt du Conseil du Roi 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" ^[3]. Arrêtés et circulaires de la République française se succèdent depuis 1899 ^[4] précisant encore plus les règles du SIV.

Quelques chiffres

- * Parc automobile français au 1er janvier 2004 : 28,7 millions de véhicules [5]
Prévision du Ministère de l'Équipement : 30 millions vers 2020 [6]
- * Nombre de titres délivrés en France : 12,9 millions, dont :
 - 3 millions pour des véhicules neufs (dont 2 millions par le biais de la télétransmission)
 - 6,5 millions pour changement de propriétaire
 - 1,6 millions pour changement de domicile
- * Vols [7]
 - 78 111 cyclomoteurs volés en 2001, 72614 en 2002
 - 254 082 vols de voitures enregistrés en France en 2002
 - En 2001, près d'1,2 million de véhicules ont été volés dans les États membres. Le préjudice estimé est d'au moins 15 milliards d'euros par an.
 - 30 à 40 % de ces vols sont imputables à la criminalité organisée (estimation)
- * Pollution due aux véhicules [8]
 - les émissions de CO₂ des voitures neuves commercialisées dans l'UE ont diminué de 10,8% entre 1995 et 2002 ;
 - les voitures dont l'immatriculation est antérieure à 1989 (20 % des véhicules en circulation) sont responsables de 60 % des émissions de CO et de 55 % de celles d'hydrocarbures.
 - l'objectif de l'UE est de parvenir à une réduction de 35% d'ici à 2010 au plus tard.

2. Evolutions législatives et réglementaires ↑

La directive européenne de 1999 sur les "cartes grises" ↑

Une directive européenne concernant le certificat d'immatriculation de véhicules a été votée en 1999 (1999/37/CE du 29 avril 1999) [9]. Elle prévoit une harmonisation du contenu du certificat d'immatriculation (dite carte grise en France), avec une transposition nationale effective au plus tard le 1er juin 2004.

Cette décision s'inscrit dans le domaine plus large de l'harmonisation des titres et documents administratifs au sein de l'Union européenne (le passeport, mais aussi le permis de conduire depuis 1996 par exemple [12]).

Ce principe d'identification européenne concerne les véhicules, remorques et motos, d'occasion et neufs, ainsi que les cyclomoteurs (pour lesquels, en France, une plaque d'immatriculation est rendue obligatoire depuis le 1er juillet 2004) [10][14]

Les motifs invoqués sont principalement au nombre de trois :

- faciliter la mise en circulation de véhicules immatriculés dans un autre état membre, et donc fluidifier les échanges au sein de l'UE, en simplifiant les démarches administratives des automobilistes (coupon détachable, envoi par voie postale, ...)
- alléger les tâches de l'administration
- lutter contre les fraudes et le commerce illicite de véhicules volés en facilitant les contrôles des forces de l'ordre (homogénéité des rubriques, ordre et codage de celles-ci, insertion de filigranes ou images rendant les falsifications plus complexes, simplifié ou interopérabilité vers d'autres systèmes obligatoires...)

La nouvelle législation française ↑

La France, comme beaucoup d'États membres, ont profité de cette directive européenne pour revoir l'ensemble de leur propre dispositif national.

La nécessité de revoir l'application informatisée des immatriculations et la perspective de l'épuisement des numéros d'immatriculation (dans 20 ans pour Paris) ont constitué un facteur déclenchant.

Cette ensemble de réglementations nouvelles dépasse la directive européenne et touche à la fois la numérotation et la plaque d'immatriculation, le certificat d'immatriculation (adaptation de la directive) et la procédure d'immatriculation des voitures et de gestion du registre des immatriculations.

Les changements les plus visibles de cette nouvelle réglementation sont :

- un numéro unique à vie pour la voiture
- une numérotation nationale, indépendante du département

Un environnement législatif à prendre en compte ↑

Enfin, sans être directement liées à la directive européenne de 1999, ni à la nouvelle réglementation française, des recommandations ou des projets de réglementations européens concernant les véhicules et plus largement les transports routiers (procédures d'import/export, lutte contre la pollution,) devraient impacter dans des délais plus ou moins longs, cette nouvelle législation française, imposant probablement des réajustements ultérieurs.

3. Ce qui change et qui ne change pas ↑

Le nouveau système français intègre des règles précises pour la numérotation, la forme et le contenu des plaques d'immatriculation, le certificat et la procédure d'immatriculation des voitures.

Véhicules concernés ↑

Sont concernés les voitures et remorques, les motos, mais également les cyclomoteurs.

Ces derniers, depuis le 1er juillet 2004 – en vertu de l'article 19 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001- doivent posséder un numéro et une plaque d'immatriculation [14].

Numérotation ↑

Le numéro d'immatriculation est attribué à tout véhicule (voiture et remorque, moto, cyclomoteur) à sa première mise en service jusqu'à sa destruction : ce numéro ne change pas tout au long de la vie du véhicule, quels que soient son propriétaire ou le domicile de celui-ci.

Il est attribué d'une manière chronologique dans une série nationale unique.

Pour les voiture et les motos, ce numéro est constitué d'une suite de 7 caractères alphanumériques (en France) avec dans l'ordre : 2 lettres maximum, 3 chiffres maximum et à nouveau 2 lettres maximum.

Pour les véhicules ou motos, la toute première immatriculation serait "AA 11 AA", tandis que la dernière à pouvoir être frappée serait "ZZ 999 ZZ".

Pour les cyclomoteurs, le système sera le même avec une combinaison alphanumérique réduite à 6 chiffres (2 lettres maximum / 3 chiffres maximum / 1 lettre maximum) pour faciliter la lisibilité du numéro et son apposition sur la plaque.

Exemple : CD 123 E

Nous verrons dans le dernier chapitre, que d'autres pays ont fait d'autres choix.

Plaque d'immatriculation ↑

Les nouvelles plaques sont au même format géométrique que les plaques actuelles.

Leur positionnement sur le véhicule suit les mêmes réglementations.

Elles sont produites et commercialisées par les mêmes opérateurs qu'aujourd'hui.

La plaque d'immatriculation pour les voitures et les motos est JAUNE ; elle est identique à l'avant ET à l'arrière du véhicule. La plaque des cyclomoteurs, apposée à l'arrière, est BLANCHE (pour les distinguer des deux roues de plus de 50 cm3).

A gauche du numéro, le logo de l'UE sera conservé. Le signe distinctif de l'Etat est rendu obligatoire (depuis le 1er juillet 2004).

A droite du numéro, un carré bleu est réservé à des possibilités de personnalisation régionale (blason, numéro de département,...).

En France, cette inscription est facultative pour le propriétaire du véhicule.

Il est proposé les modalités suivantes :

- la référence portera au choix du propriétaire premier, sur le département et/ou sur la région administrative
- elle sera homologuée sous la forme des 2 (ou 3) chiffres (ou lettres) utilisés actuellement pour identifier les départements (92, 29, 2A etc) ou du logo officiel de la collectivité régionale (qui reste à réglementer)
- elle sera apposée sur les deux plaques d'immatriculation à l'identique, symétriquement à celle de l'identifiant européen (fond bleu et chiffres blancs, le logo régional étant situé dans la partie supérieure).

Mais ces indications (région, département...) devront-elles changer si la voiture est vendue dans un autre département ?



Nouvelle plaque française

Véhicules de collection ou anciennes

Des dispositions ont été négociées récemment [15] entre les ministères de l'Intérieur et des Transports, et la Fédération française des véhicules d'époque (FFvE). Elles concernent les véhicules dits de collection ou plutôt ayant une carte grise "collection", plus restrictive que la carte grise normale.

La nouvelle numérotation reste obligatoire pour ces voitures, mais il sera possible de conserver la forme et la couleur des plaques d'origine (exemple : verticale et biseautée à l'arrière d'une TrACTION). Les nouvelles dispositions intègrent un contrôle technique tous les 5 ans, qui jusque-là pour ce type de voiture, n'était pas obligatoire.

Immatriculations des voitures de l'administration et de l'armée

Celles-ci pourraient être amenées à se fondre dans le système commun si les ministères concernés confirmaient l'objectif de simplification affichée du système. Mais à ce jour (fin 2004), rien n'est encore précisé à ce sujet.

Plaques personnalisées (nommées aussi "plaques de vanité")

Actuellement, certains numéros ne sont pas attribués par le système informatique et peuvent ainsi être distribués à discrétion. Rien actuellement ne peut être dit sur la poursuite ou non de ces pratiques.

En dehors de ces attributions pour certains numéros particuliers, la personnalisation des plaques pour les particuliers (patronyme,...) ne serait plus possible. Mais la personnalisation des plaques à ses adeptes dans de nombreux pays et ceux-ci s'expriment fortement sur cette question (voir la pétitions[16]) sans qu'a priori des solutions n'aient été trouvées.

Certificat d'immatriculation européen

Le certificat d'immatriculation européen remplace la « carte grise » française. Il contient des informations communes et compréhensibles pour l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne [9a] [10a] [11].

Pour avoir un aperçu du certificat d'immatriculation européen "françaisé" :

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b2_vos_demarches/b23_carte_grise/index_html/visuel.pdf

Papier ou carte à puce

La directive européenne permet la réalisation d'un certificat au format papier gris-bleuté, ou sous forme de carte à puce. Aucun pays n'a fait le choix de la carte à puce en raison principalement de son coût (coût de la nouvelle carte papier = 0.17 euros / coût d'une carte à puce = 4,5 euros).

Format général du certificat

La directive stipule que le format du certificat papier ne doit pas dépasser celles d'un format A4 (210 × 297 mm) ou d'un dépliant de format A4. Le nombre de rubriques complémentaires à celles rendues obligatoires par la directive étant libre, le format définitif du certificat l'est aussi, tant qu'il reste dans les limites fixées (A4). Le format de la carte à puce est également précisé dans la directive.

La France a choisi un format à trois volets (format A4 plié en trois) : son format global est légèrement supérieur à la carte grise actuelle mais replié en trois, il est légèrement inférieur.

Spécificité du papier

Pour le papier, il est obligatoire d'utiliser au moins deux techniques contre la falsification parmi 4 proposées (graphismes, filigranes, fibres fluorescentes, impressions fluorescentes). D'autres techniques peuvent être utilisées en complément par un Etat membre.

La France a choisi quatre techniques : filigranes, graphismes, impressions fluorescentes ainsi qu'un hologramme.

Un certificat en plusieurs parties

Les volets 1 et 2 du certificat d'immatriculation contiennent un certain nombre de rubriques obligatoires précédées des codes communautaires harmonisés.

Le volet 3 est sous la forme d'un coupon détachable. Celui-ci permet une immatriculation par voie postale sans avoir à se déplacer en préfecture.

Contenu

Les mentions obligatoirement présentes sur le certificat ont été notablement augmentées (près de 45% d'information supplémentaire par rapport à la carte grise française ancienne).

- 18 rubriques codifiées sont obligatoires : elles apparaissent donc sur les cartes grises de tous les pays membres

- D'autres rubriques sont facultatives.
 - La France en a choisi 12 parmi les rubriques facultatives, comme (U.1) – niveau sonore du véhicule ou (U.2) – vitesse du moteur..

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b2_vos_demarches/b23_carte_grise/index_html/comparatif.pdf

Le recto de la carte comporte les noms et prénoms du propriétaire, son adresse, le type de la voiture, le nom du titulaire du véhicule, le nombre de personnes titulaires, l'indication de la cylindrée... ce qui correspond à peu près à la situation précédente. Le numéro d'immatriculation (unique) figurera au verso, avec la date de délivrance et celle de la première immatriculation.

Le coupon détachable contient sur une partie des cases à contresigner lors des visites techniques obligatoires, ainsi que des mentions de changement de domicile, de propriétaire ou la date de vente pour destruction. Il intègre un hologramme infalsifiable, ainsi qu'un numéro propre au document.

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b2_vos_demarches/b23_carte_grise/index_html/coupon.pdf

Fonctionnement général et procédures

Chaque Etat membre conserve son mode de fonctionnement pour la délivrance des certificats et des numéros d'immatriculation et le fonctionnement du système. Les seules contraintes concernent la nécessité de communiquer avec les fichiers de voitures volés (Système d'information Schengen, et l'équivalent à Interpol). Voir [Dispositifs contre les fraudes](#)

En France, sans que tout soit totalement défini, de nombreuses décisions sont prises.

En particulier, associé à la numérotation unique national, le fichier informatisé d'immatriculation devient national (au lieu de régional aujourd'hui). Grâce au coupon détachable à utiliser en cas de cession du véhicule, les échanges entre l'administration et le propriétaire du véhicule sont simplifiés.

La France profite de ces évolutions pour remettre à plat son système informatique et déployer les technologies les plus récentes pour faciliter les échanges d'une part avec les propriétaires des véhicules et d'autres part avec la police pour les voitures volées [17a].

Le certificat d'immatriculation (toujours nommé "carte grise") doit être demandé dans un délai de quinze jours à compter de la date d'achat d'une voiture, et lors d'un changement de domicile (une voiture d'occasion vendue) sous 1 mois. Les procédures sont différentes suivant que la voiture provienne du même pays, d'un autre pays de l'UE ou d'un pays n'appartenant pas à l'UE. Ces procédures sont précisées au fur et à mesure de leurs évolutions sur le site Service Public.[17b]

Concernant les cyclomoteurs, l'Etat français a choisi de laisser aux vendeurs, concessionnaires et agents la possibilité d'effectuer eux-mêmes, par Internet, l'immatriculation des deux-roues qu'ils vendent. Le client prendra donc livraison, chez le concessionnaire, d'un véhicule neuf bénéficiant de son immatriculation, la carte grise lui parvenant ensuite par courrier. Certains craignent que ce mode de fonctionnement ne constitue pas une solution réellement efficace contre les fraudes et les vols [18]. Pour les occasions, le particulier contactera un central d'appel téléphonique afin d'obtenir un formulaire de cession à adresser à la préfecture ou télécharger un formulaire sur Internet.

Ces procédures sont appelées à être précisées dans les mois à venir (avant 2006).

4. Mise en place du SIV

Concernant le certificat d'immatriculation européen, aucun pays n'a choisi le basculement au temps t du système (comme ce fût le cas par exemple pour l'euro) : le changement s'opère par étapes et au fur et à mesure des achats et/ou modifications de propriétaires.

Certains pays ont adopté le système assez rapidement, comme l'Italie, le Portugal, le Danemark, l'Espagne (en 2000) ou la Grande Bretagne en 2001. En France, le nouveau système global d'immatriculation des véhicules a été concrètement initié à la date limite établie par la directive pour les points relevant de celle-ci. Démarré en avril 2002 et piloté par le ministère de l'Intérieur, ce projet a fait intervenir les ministères de l'Intérieur, de la Défense, des Transports, des Finances, de la Justice et des Affaires européennes.

C'est ainsi que depuis le 1er juillet 2004, il est obligatoire d'apposer le nom du pays à gauche de la plaque, d'immatriculer les cyclomoteurs neufs et d'éditer les nouvelles carte grise pour les véhicules neufs ou d'occasion acquis après le 1er juin 2004 (La numérotation unique et les anciens modèles de carte grise n'ont pas à être changés pour le moment).

A partir du 1er janvier 2007, les voitures neuves recevront un numéro d'immatriculation unique et à vie. Pour les voitures anciennes, la mise en conformité avec cette loi se déroulera sur 4 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la loi, à l'occasion du plus proche contrôle technique ou de la première cession du véhicule. Les cyclomoteurs auront jusqu'en 2009 pour se mettre

en conformité. Il est donc prévu une cohabitation entre les anciennes et les nouvelles cartes pendant une période approximative de quatre ans.

La période entre 2004 et le début prévue pour l'immatriculation unique (2007) est consacrée entre autre à remettre à plat le dispositif informatique.

5. Taxation et contrôle contre les fraudes

Taxation

La taxation sur les immatriculations n'est pas associée à la directive de 1999 et ne relevait pas a priori du périmètre de la Commission européenne. Mais devant les disparités de fiscalité sur les véhicules entre Etats membre et les entraves à la libre circulation routière que cette situation entraîne pour les citoyens européens [19], la Commission européenne a souhaité intervenir dans ce débat.

Ainsi dans un communiqué de 2002 [20], cette dernière recommande de remplacer progressivement la taxe perçue sur l'immatriculation des voitures particulières par une taxe annuelle de circulation prenant en compte les conséquences environnementales du transport routier et donc fonction de l'émission de gaz carbonique de la voiture.

Les taxes perçues par les Etats membre sur les véhicules particuliers sont variés et comprennent :

- une taxe perçue au moment de l'achat de la voiture (taxe d'immatriculation)
- une taxe périodique à acquitter au titre de la détention du véhicule (taxe annuelle de circulation)
- des taxes sur les carburants
- d'autres taxes comme la TVA, les taxes sur les assurances, les redevances d'immatriculation, les redevances payées par les usagers de la route et les péages routiers.

A l'exception de la France, tous les États membres perçoivent une taxe de circulation au niveau national.

De nombreuses actions nationales, européennes ou internationales ont vu le jour pour tenir compte de la pollution due aux véhicules (Kyoto, négociations avec les constructeurs pour le développement d'équipements moins polluants, politique de reprise d'ancienne voiture, taxes pondérées en fonction du type de voiture,...)[21]
S'appuyant sur les résultats de la consultation qui était ouverte à toutes les personnes intéressées jusqu'au 10/09/2004, la Commission européenne souhaite présenter des propositions concrètes à la nouvelle législature portugaise 2004/2005.

Dispositifs contre les fraudes

L'harmonisation européenne de l'immatriculation des véhicules visent en grande partie à contrer les fraudes de toutes natures (voir les quelques chiffres fournis en début de synthèse).

Plusieurs dispositifs [22] concourent à cet objectif :

- le fichier national des immatriculations de véhicules sur chaque territoire national
- la base de données dite de Schengen (Système d'information Schengen – SIS) des véhicules et les certificats d'immatriculation volés
- la base de données de l'OIPC d'Interpol (Installation de recherche automatisée ou Stolen Motor Vehicle (ASF) au niveau international, des véhicules volés
- le réseau d'enregistrement des numéros d'immatriculation de voitures et de permis de conduire au niveau européen : EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System). La France ne participe toujours pas à ce réseau, initié en 1990 par les Pays-Bas, et officialisé sous la forme d'un traité en 2000 au niveau européen (voir la [fiche Eucaris](#)).

Si ces outils semblent nécessaires pour lutter contre toute sorte de fraude, le développement de bases de données pour une part nominative, pose des problèmes de clarté des objectifs et plus globalement d'éthique. Les attentats du 11 septembre 2001 apportent à certains des justifications si ce n'est nouvelles, du moins renforcées et élargies pour étendre l'usage de ces dispositifs. D'autres pensent que les rôles attribués à ces dispositifs, en particulier en ce qui concerne la nouvelle version du SIS appelé SIS II, feraient passer celui-ci "d'un instrument de contrôle des frontières intérieures de l'Union à un outil plus « proactif » d'investigation et de police" [22c].

D'autres propositions abordent encore la fusion possible entre le SIS de première génération et les bases de données d'Europol et d'Eurojust en y ajoutant des données biométriques"[22d].

6. Avantages et inconvénients

Plusieurs avantages du nouveau système d'immatriculation des véhicules peuvent être mentionnés :

1. le certificat unique et lisible par tous simplifiera les échanges des citoyens au sein de l'UE
2. le numéro associé au véhicule évitant tout changement d'immatriculation lors de la cession d'un véhicule, simplifiera les transactions et diminuera les frais pour les automobilistes.
3. ce numéro unique à vie associé à un fichier national des immatriculations faciliteront les contrôles sur le long terme. Il

serait même possible, si les numéros étaient attribués à l'avance, d'inscrire ce numéro unique sur les véhicules, limitant ainsi les risques de maquillage et de vol.

4. le système de numérotation est définitif
5. la disparition d'indication sur l'origine du véhicule devrait diminuer les malversations comme celles que vivent par exemple les visiteurs d'une équipe adverse lors d'un match de football ou des vacanciers.
6. Le fait de ne pas associer le numéro d'immatriculation à la personne simplifie les transactions pour les sociétés louant des véhicules.

L'inconvénient souvent cité est la perte de l'attachement du véhicule à un département, inconvénient contrebalancé par les possibilités de personnalisation "régionales" et par les problèmes cités points 5. D'autres avantages ou inconvénients seront probablement décelés à l'usage.

7. Promenades européennes

L'harmonisation européenne se limitant au certificat d'immatriculation et à quelques éléments de la plaque d'immatriculation, les systèmes d'immatriculation des véhicules restent très différents entre Etats membres. Par exemple :

- Numérotation indépendante de la localisation (France, Italie, Espagne,...) ou dépendante de la localisation (Grande Bretagne, Allemagne...)
- Attribution du numéro au détenteur d'un permis de conduire (Grande Bretagne, Belgique) ou à la voiture (Allemagne, Espagne, France, ...)
- Personnalisation régionale autorisée (France, Italie avec un écusson adhésif pour pouvoir être modifié) ou interdite (Espagne)
- Vignette de contrôle technique apposée sur la plaque (Allemagne, Suède) ou non (France)
- Année d'immatriculation inscrite sur la plaque (à droite en Italie, au milieu en Allemagne et Suède,...) ou non (France)
- Couleur du fond de la plaque : jaune (France...) ou blanche (Espagne, Allemagne, Belgique, Italie,...) ; la couleur du numéro est en général noir, sauf en Belgique (rouge)
- Numéro d'immatriculation composé : 4 chiffres et 3 lettres (Espagne), 2 chiffres+3 lettres+2 chiffres (France), 2 lettres+3 chiffres+2 lettres (Italie); 2 lettres + 4 chiffres (Luxembourg),
- Existence de spécificités pour : les immatriculations temporaires, les voitures en transit, les corps diplomatiques

Pour de plus amples renseignements sur les immatriculations, voir l'excellent site français sur les plaques d'immatriculation [\[23a\]](#)

8. Références

Toutes les localisations des sites ont été contrôlées le 16/12/2004

1. Plaque d'immatriculation, encyclopédie libre Wikipédia, http://fr.wikipedia.org/wiki/Plaque_d%27immatriculation

2. L'immatriculation : un signe distinctif ? – N° 35 – June 1997, http://www.auto-moto.com/archives/index.php/0_0_3_709.html

3. [Plaques d'immatriculation des BdR (Bouches du Rhône),10/10/2004 , http://www.online-massalia.org/v3/article.php?id_article=514&var_recherche=plaques+immatriculation

4. Liste des Arrêtés et Circulaires depuis 1899 [concernant les plaques d'immatriculation] (http://plaque.free.fr/f_rec8.html)
(Ces documents sont visualisable sur le site de Jean-François Zuraw <http://perso.wanadoo.fr/docimmat/index.html>)
Site d'informations sur les Plaques d'immatriculations Françaises (http://plaque.free.fr/f_f.html), mondiales (<http://www.worldlicenseplates.com>)

5. Chiffres du Ministère de l'Equipement (<http://www.route.equipement.gouv.fr/RoutesEnFrance/route/p1/1point1.htm>)

6.
6a. Emissions [pollution] automobile / JL Meyer, Paris, le 16 Mai 2002 – Source : http://www.ile-de-france.drivre.gouv.fr/extranet_ppa/gt_2/16mai2002/sld024.htm

Etude des résultats de l'enquête du SES, A. Sauvart, Site du CNT
http://www.cnt.fr/Commissions_Permanentes/Observatoire/Europe/Dossier4_Transport_et_environment.pdf

Le chiffre : 86 millions d'enregistrement dans la base britannique sur les véhicules à moteur, Security. 19 décembre 2003.
http://www.security.com/index.php/article_chiffre_86_millions_enregistrement.php.html#Home

7. Voitures volées en Europe retrouvées en Russie, Auto-actu, 03 Février 2004
<http://www.autoactu.com/data/02022004/02022004-153558.html>

8.

Baisse Baisse de 10% des émissions de CO2 des voitures neuves dans l'UE, 25/02/2004, Notre.Planete.info
http://www.notre-planete.info/actualites/actu_308.php

9. 9a. Textes réglementaires européens

Texte consolidé produit par le système CONSLEG de l'Office des publications officielles des Communautés européennes
 CONSLEG: 1999L0037 — 01/05/2004, 32 pages

http://europa.eu.int/eur-lex/fr/consleg/main/1999/fr_1999L0037_index.html

**** Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules – Journal officiel
 n° L 138 du 01/06/1999 p. 0057 – 0065

Dates du document : 29/04/1999 ; d'effet : 01/06/1999; entrée en vigueur date de publication voir art. 10 ; fin de validité.:
 99/99/9999 ; transposition: 01/06/2004 au plus tard .

**** Modifiée par la directive 2003/127/CE de la Commission du 23 décembre 2003 L 10 29 16.1.2004

adaptation des annexes de la directive 1999/37/CE pour permettre de délivrer des documents d'immatriculation des véhicules
 sous forme d'une carte à puce électronique en remplacement des documents sur papier

10. 10a. Textes réglementaires français

**** Arrêté du 26 mai 2004 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules NOR:

EQU0400733A

Origine : J.O. France – Date de signature : 26 Mai 2004 – Parution : J.O n° 196 du 24 août 2004 page 15170

<http://www.admi.net/jo/20040824/EQU0400733A.html> – (précisions sur la forme et la procédure, modèles de documents

**** Arrêté du 1er mars 2004 modifiant l'arrêté du 1er juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules

Nature du texte : Arrêté – Origine : J.O. France – Date de signature : 01 Mars 2004 – Date de parution : J.O n° 74 du 27 mars
 2004 page 5905 – Norme : EQU0301814A

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQU0301814A> – (précision sur les plaques)

**** Arrêté du 22 septembre 2003 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules

Origine : J.O. France – Date de signature : 22 Octobre 2003 – Parution : J.O n° 236 du 11 octobre 2003 page 17353. NOR:
 EQU0301343A, <http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/LeRtf?cid=618883&table=JORF>

(transposition en droit français de la directive de 1999 sur le SIV ; précision sur le modèle et le contenu des cartes grises)

**** Décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables
 de carte grise

Origine : J.O. France – Date de signature : 11 Décembre 2003 – Parution : J.O n° 288 du 13 décembre 2003 page 21240

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQUX0300133D>

**** Arrêté du 22 juillet 2002 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules

NOR: EQU0201246A. Origine : J.O. France – Date de signature : 29 Août 2002 – Parution : J.O. Numéro 201 du 29 Août
 2002 page 14349

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQU0201246A>

**** Arrêté du 16 juillet 2003 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules. NOR :

EQU0300992A

Origine : J.O. France – Date de signature : 16 Juillet 2003 – Parution : J.O n° 203 du 3 septembre 2003 page 15052

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=EQU0300992A>

11. Dossier du Ministère de l'intérieur (France)

* Un article synthétique,

– en 2003 : http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c21_actualite/plaques_2003_04_16

– en 2004 :

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c21_actualite/2004_01_14_nouv_carte_grise/carte_grise.pdf

* Un dossier : "La nouvelle carte grise européenne", maj 18/05/2004

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b2_vos_demarches/b23_carte_grise

12. Permis de conduire

Conduire dans un autre pays d'Europe, Centre d'information sur l'Europe, 2002 (non mis à jour depuis)

http://www.info-europe.fr/europe.web/document_dir/fich.dir/gr000988.htm

Sécurité routière : permis de conduire, Synthèse de la législation, Commission Européenne,

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/s13001.htm>, Dernière modification le: 30.06.2004

Le futur permis de conduire européen devra être renouvelé tous les dix ans, Euractiv.com, vendredi 8 octobre 2004

<http://www.euractiv.com/Article?tcaturi=tcm:29-130636-16&type=News>

13. Quelques articles de presse

???? Claude Baiotti, Auto-actu, 24-07-2003, http://www.auto-moto.com/article/index.php/0_2_3_2534.html

L'info du mois : Une nouvelle carte grise en 2004 – N° 108 – January 2004. xxxxx 0_0_3_2502.html#

Les nouvelles plaques d'immatriculation en France, Bertrand Feurprier – STVA, mai 2004. <http://www.stva.com>

Plaque et numéro pour les cyclos, Julien Cottineau, 20mn, jeudi 01 juillet 2004.

http://www.20minutes.fr/journal/impr_article.php?id=26659

Les voitures seront pourvues d'un numéro d'immatriculation à vie, d'ici à juin 2006, Piotr Smolar. Le Monde, 18 avril 2003

Dossier : les nouvelles plaques d'immatriculation. Numérotées à vie,
<http://automobile.nouvelobs.com/mag/040621/immat/impression.asp>

14. Cyclomoteurs

Immatriculation des cyclomoteurs. Guide pratique du professionnel. Ministère de l'intérieur/DLPAJ, [2004]

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/b/b9_cyclomoteurs/espace_pro/GUIDE_DU_PROFESSIONNEL.pdf

Immatriculation des cyclomoteurs (deux roues de moins de 50 cm3, Sécurité routière, 2004

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/vehicule/cyclos.html>

Véhicules à moteur à deux ou trois roues : Emplacement de la plaque d'immatriculation arrière, Synthèse de la législation.

Commission européenne. Dernière modification le: 06.09.2002. <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l21025.htm>

Arrêté du 1er mars 2004 modifiant l'arrêté du 1er juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules (inclu également les cyclomoteurs) – JO du 27 mars 2004, NOR : EQU0301814A– p.5905–5907

<http://www.equipement.gouv.fr/bulletinofficiel/fiches/BO20046/A0060022.htm>

15. Véhicules anciens

Les nouvelles immats pour 2007, Jean-Jacques, Jeudi 5 février 2004, http://gazoline.net/article.pcgi?id_article=469

La FFVE obtient un accord sur l'adaptation du nouveau système d'immatriculation aux véhicules anciens, FFve. février 2004.

<http://www.ffve.org/>

Accord. Les véhicules anciens et le nouveau système d'immatriculation réconciliés, Autoactu, 13 février 2004.

www.autoactu.com/data/13022004/13022004-175322.html

16. Personnalisation

Pour une immatriculation libre ! Signez la pétition. <http://www.immatperso.com/>

17.

17a. Développement informatique

ADELE (agence pour le développement de l'administration électronique) 63. : Immatriculation des véhicules, Ministère / Direction)

: Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure et des Libertés Locales / DLPAJ ,

http://www.adae.gouv.fr/imprimer.php3?id_article=428

ou http://www.adae.gouv.fr/article.php3?id_article=428&var_recherche=immatriculation+vehicules

17b. Site Service Public : les procédures liées aux véhicules (particuliers)

<http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/N533.html?n=Transports&l=N18&n=Automobiles%20et%20deux-roues&l=N529>

18.

Carte grise pour cyclomoteurs : Comment l'État se défause, Nicolas le François (Juin 2004) ,

http://www.auto-moto.com/autoprat/auto_pratique_article.php?prat_id=161

(voir aussi 14)

19.

Problèmes de variation des taxations au niveau des Etats membres

Fiscalité et leasing transfrontalier de véhicules : état des lieux, Laurent Strepenné, Manager, et Frédéric Wersand, Le Mensuel d'Agefi Luxembourg, Mars 2001

<http://www.agefi.lu/mensuel/Article.asp?NumArticle=4008>

20.

Union européenne

La taxation sur les voitures particulières dans l'UE: actions envisagées au niveau national et communautaire. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen, 06/09/2002, COM(2002) 431 final

[http://www.europarl.eu.int/meetdocs/committees/rett/20021104/COM_COM\(2002\)0431_fr.pdf](http://www.europarl.eu.int/meetdocs/committees/rett/20021104/COM_COM(2002)0431_fr.pdf)

Taxation des voitures : la Commission présente une nouvelle stratégie (chronique), Press Releases n°IP/02/1274 du 09/09/2002

7/10/02 – http://europa.eu.int/rapid/start/cqi/questen.ksh?p_action.gettxt=qt&doc=IP/02/1274|0|RAPID&lq=FR&display=

Imposition de voitures de tourisme: consultation publique sur les propositions pour la législation communautaire, communiqué de presse, n°IP/04/970, Bruxelles, le 20 juillet 2004

<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/970&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

Fiscalité des véhicules particuliers, Commission européenne, maj 07/12/2004

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_fr.htm

France

Débat sur les prélèvements obligatoires et leur évolution : pour une fiscalité plus compétitive, M. Philippe MARINI, Rapport d'information n° 52 (2004–2005), déposé le 3 novembre 2004, <http://www.senat.fr/rap/r04-052/r04-052.html>

(Chapitre 2. Réfléchir à une imposition des modes de transport tenant compte de leur impact sur l'environnement

a) La question du rétablissement d'un mécanisme de taxation différenciée des véhicules particuliers)

21. Pollution des véhicules

Les nuisances environnementales de l'automobile, Lepeltier Serge, rapport d'information du Sénat n°113 (2001–2002),

http://www.senat.fr/rap/r01-113/r01-113_mono.html

22. Eucaris, Interpol et SIS

- a. La DSIC au coeur de l'administration électronique et de la réforme de l'état, Mise à jour : le 13/01/2004, http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c2324_dsic (liste des fichiers informatisés qui relève du ministère de l'intérieur : cartes nationales d'identité et passeports, fichier national des immatriculations (cartes grises), fichiers des personnes recherchées et des véhicules volés,...)
- b. Système d'information Schengen II (SIS II) : vers un fichier de nouvelle génération ? , CNIL, Date de dernière modification : 21/07/04, <http://www.cnil.fr/index.php?id=1629&print=1>
- c. Système d'Information Schengen II, Justice et Affaires intérieure de la CEE(synthèses SCAD), Dernière modification le: 18.03.2002
<http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l33183.htm>
- d. Les tentacules du système de Schengen, Van Buren, Le Monde diplomatique, mars 2003, p.8
http://www.monde-diplomatique.fr/2003/03/VAN_BUUREN/9970
- e. L'Europe adopte Schengen II « L'Euro Patriot Act / Réseau Voltaire.net, 17/11/2003
<http://www.reseauvoltaire.net/imprimer11121.html>
- f. Eucaris, <http://www.eucaris.net>, Voir aussi la fiche technique sur Eucaris (eucaris.html)

23. Autres pays

23a. Site français sur les plaques d'immatriculation : <http://plaque.free.fr>
Plaques du monde entier <http://sfpi.asurtech.com/pays/europe/europe.htm>

Pour le Luxembourg : Communiqué de presse du Ministère de l'Equipement, concernant la mise en vigueur d'un nouveau régime de numéros et de plaques d'immatriculation, du 27 juin 2003.
<http://www.snch.lu/SNCT/Home.nsf/Web/NEWSIMM01?OpenDocument>

Pour la Belgique : <http://verkeerweb.be/npl/nplFr/tabledesMat.html>

