

en 1989 – pour prendre en compte l'année de fabrication et le type de construction du véhicule. Insignes de l'armée ou du service centralisé d'appartenance sont la caractéristique bien apparente des plaques militaires. Toujours émise au niveau national, elle représente le contre-exemple le plus important à la tendance à la départementalisation dont on parlait juste plus haut.

Les **séries temporaires** ont aussi peu changé. La départementalisation les a touchées en 1954, elles ont réintégré depuis le début des années 1960 l'indication de l'année de validité du statut hors taxes – et le mois depuis 1985. Elles ont vu leurs blocs de lettres passer à 3 caractères pour faire aussi face à la croissance du parc, mais les plaques rouges restent toujours le même service qu'en 1933.

La **série diplomatique** a été refondue deux fois, la première en 1954 pour prendre en compte la départementalisation, avec la mise en place du bloc spécial IT – pour importation temporaire – et de plaques à fond vert clair pour la caractériser. Cette série a laissé la place en 1965 et 1966, respectivement, à deux séries assez distinctes, l'une pour les membres du corps diplomatique – lettres CD et CMD, et l'autre pour les membres du corps consulaire et personnels assimilés – lettres C et K. Toujours en usage aujourd'hui, ces plaques ont un fond vert sombre reconnaissable entre tous, les caractères orange étant normalement l'apanage des immatriculations CD et CMD, les plaques C et K devant se contenter de caractères gris ou argentés...

Introduite en 1948 avec la lettre caractéristique D, la **série administrative** se complexifia à partir des années 1960, avec la mise en place d'une lettre suffixe et de tranches affectées, pour distinguer véhicules de la police, des autres administrations, du gouvernement central. Elle fut complètement refondue à la fin de 1991, la notion de département de rattachement du véhicule n'apparaissant qu'à cette occasion – en plus de la notion de son périmètre ordinaire de circulation, alors que celle

d'appartenance à un corps ou à un autre de l'État disparaissait cette fois. Même si le département figure dans l'immatriculation, on ne peut pas parler de départementalisation dans ce cas particulier, puisque la série administrative est gérée de façon centralisée et nationale.

Enfin, survivance de l'époque héroïque, les **immatriculations garage** – W – et **provisoires** – WW – avaient continué d'être émises par les bureaux des mines, cette situation complètement inadaptée et surtout génératrice d'engorgements étant dénoncée dans la circulaire qui départementalisa les deux séries en même temps, en 1959.

On peut mentionner pour finir diverses séries peu importantes en volume, qui ont été introduites, refondues ou simplement pérennisées depuis 1950 : la série des tracteurs agricoles, celle des autobus de la RATP, celle des véhicules de la brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, qui partagent au moins un facteur en commun : elles disparaîtront toutes avec le SIV.

Pourquoi le SIV⁵¹ ?

D'abord, qu'est-ce que le SIV ? Pour se placer dans la perspective proposée par cet article, le SIV représente bien le **4^{ème} système français**, qui va être déployé à partir du 15 avril 2009, en commençant par l'immatriculation des véhicules neufs.

Au-delà des principes novateurs retenus pour sa gestion, qui sont détaillés plus bas, le SIV se caractérisera par un format unique, c'est-à-dire uniformément appliqué à toutes les séries. Tous les composants participant à l'immatriculation – 2 lettres, 3 chiffres, 2 lettres – devront être compris comme des éléments de série, de sorte que la notion d'identité départementale va disparaître, alors qu'elle figure aujourd'hui sur la plupart des séries. Pour limiter la frustration – qui était prévisible et qui n'a pas tardé à se manifester dès

⁵¹ Le ministère de l'Intérieur a publié à l'été 2008 un dossier de presse complet sur le SIV, suffisant pour une information générale, et qui ne craint pas de présenter aux Français ce qui se passe dans le reste de l'Union européenne. Il est disponible sur http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/vos_demarches/nouvelleimmatriculation/nouvelleimmatriculation/downloadFile/attachedFile/Dossier_de_presse.pdf. Le ministère a publié depuis le début de 2006 une lettre d'information à destination de la profession, dont le site du Conseil national des professions de l'Automobile http://www.cnpa.fr/art_content.php?aid=1893 contient les différentes éditions. Leur lecture comparée est intéressante pour mesurer les évolutions qui ont marqué le SIV tout au long de sa conception, les derniers réglages en particulier.



les premières annonces du projet, en 2003 – des inconditionnels de la référence territoriale, les plaques de la série normale porteront le logo d'une région, accompagné d'un code numérique départemental⁵². Il n'y aura d'autre contrainte que celle que le département choisi par le propriétaire – pas nécessairement celui de sa résidence – appartiendra effectivement à la région administrative qui figurera conjointement⁵³.

Qui dit série unique, dit forcément série nationale. Les principes du SIV ont été mis en œuvre – sauf pour ce qui a rapport à la référence territoriale – dès la mi-2004 dans une série nationale pré-SIV, pour l'immatriculation des cyclomoteurs neufs. Il est prévu que les cyclomoteurs mis en circulation avant la mi-2004 soient immatriculés au titre du SIV – système des deux roues de moins de 50 cm³ – tout au long de 2009.

Pourquoi le SIV, donc ? On aura pu s'en rendre compte à la lecture des précédents paragraphes, ce n'est pas l'épuisement des séries qui menace le système de 1950. Même à Paris, le département de très loin le plus avancé, les séries n'arriveront pas à saturation avant une bonne quinzaine d'années, et différentes directions auraient pu être suivies pour repousser – fort loin – l'échéance, comme la création d'un nouveau code pour Paris.

Autre mauvaise raison invoquée, et alors que la communication du promoteur du SIV – le ministère de l'Intérieur – est particulièrement claire sur le sujet, il circule encore aujourd'hui cette contre-

vérité que l'on a du mal à chasser : non, ce n'est pas l'Europe qui dicte cette réforme. La seule mise en conformité imposée par l'Europe dans ce domaine, c'est celle qui a concerné les cartes grises, dont le nouveau modèle est déployé depuis la mi-2004. Les contraintes réglementaires qui sous-tendent la création des séries et la structure des immatriculations dans un pays donné sont trop locales pour que la Commission européenne cherche à harmoniser celles-ci avant longtemps.

Il ne faut pas confondre système d'immatriculation – ce qui est sur les plaques – et la gestion des immatriculations – tout ce qu'il faut derrière. Ce que la France veut remettre à plat, pour les raisons principales que l'on va expliquer, c'est ce qui est derrière, et le nouveau système n'est qu'une composante, un instrument du changement.

Au principal, la refonte du SIV s'inscrit dans la démarche de modernisation de l'État (une forme moderne du vocable « économies »), par au moins deux de ses volets : l'attribution d'un numéro à vie pour chaque véhicule, qui va simplifier les procédures associées à sa revente, à son transfert dans un autre département, et la centralisation de sa gestion – pour la retirer du champ opérationnel des préfetures et sous-préfetures. À la mi-2004, une fiche établie par le ministère de l'Intérieur dans le cadre de ses actions prioritaires faisait état d'un minimum de 200 postes impactés, sur les 1 200 affectés à ces tâches dans les préfetures. Bien sûr, le particulier verra normalement ses démarches facilitées, c'est un intérêt direct de la modernisation, comme la grande majorité des démarches pourra s'effectuer avec Internet, les cartes grises confectionnées en centralisé étant envoyées par courrier suivi.

Au deuxième titre, le système informatique actuel dédié à la gestion des immatriculations (le FNI – Fichier national des immatriculations), qui date des années 1980, a atteint aujourd'hui ses limites, sa maintenance est complexe, situation sans doute inutilement aggravée par le fait qu'il doive stocker les informations se rapportant à 150 mil-

⁵² *Initialement facultative – c'est-à-dire laissée à l'appréciation du propriétaire, la présence de l'identifiant territorial sera obligatoire, à la suite d'une décision ministérielle en date du 28 octobre 2008.*

⁵³ *On voit que la polémique engagée depuis l'annonce du système et qui n'a pas faibli – perte ou pas perte de l'identité départementale des plaques – n'est que la partie émergée de l'iceberg. Si la prise de position n'est pas du ressort de « Pour Mémoire », cette problématique identitaire est suffisamment importante, s'agissant d'un domaine pas si confiné qu'il n'y paraît, pour faire l'objet d'un article à la suite.*

lions de véhicules, alors que seulement 40 existent et circulent réellement...

Au troisième et dernier titre, toutes les séries ne sont pas gérées aujourd'hui dans le FNI - il s'en faut de beaucoup, alors que toutes le seront dans le SIV. C'est un pré-requis facile à comprendre dès lors que l'on veut pouvoir passer un véhicule d'une série à une autre, s'il porte la même immatriculation à vie...

L'État (ministère de l'Intérieur) est le premier bénéficiaire de cette unification, qui le conduit à adopter ce format unique d'immatriculation pour toutes les nombreuses séries dont il assure la gestion, via les préfetures aujourd'hui. Celles gérées par d'autres ministères (Défense et Finances) vont suivre le même destin, pour des raisons d'économies aussi, bien que l'on puisse penser que ces ministères sous-estiment encore la difficulté que l'abandon d'immatriculations taillées aujourd'hui sur mesure (série militaire, série Sapeurs-Pompiers de Paris, en particulier) apportera à la gestion opérationnelle de leur parc.

Toutes les séries actuelles se conformeront donc au format imposé par le SIV, certaines conservant une identité distinctive au niveau du numéro d'immatriculation (W et WW des séries garage et provisoires, en particulier), toutes les autres, non. Seules les séries diplomatiques conserve-

ront leur format actuel d'immatriculation, tout en étant bien sûr gérées dans le SIV.

Cette réforme est capitale. En effet, si on compare la complexité des séries actuelles françaises à celle des immatriculations de nos voisins les grands pays d'Europe de l'ouest, on peut la qualifier de moyenne : en gros, bien moins que l'Italie, moins que l'Allemagne, autant que la Grande-Bretagne, plus que l'Espagne. Avec le SIV, la France se singularise, tout en prenant un net avantage dans la course à la modernisation, avec une complexité - apparente - voisine de zéro, puisque toutes les séries prennent le même format.

À l'opposé de l'unification de format que le SIV s'impose, l'uniformisation des couleurs des plaques ne sera pas faite, à l'évidence pour des raisons de lisibilité, ces dernières dictées par des impératifs de police. Ce n'est pas un hasard si les plaques des véhicules hors taxes conserveront un fond rouge - pour faciliter les contrôles. Dans la même direction, les plaques militaires ne bénéficieront pas d'un fond spécial, mais l'insigne d'appartenance continuera d'y figurer...

Tout au long de cet article, on a vu vivre et mourir les séries françaises, sur un peu plus d'un siècle. Il ne faut pas craindre de penser alors que le SIV, présenté aujourd'hui comme la panacée, aura sa propre vie. Ces dernières discussions sur cou-

Les séries spéciales du SIV



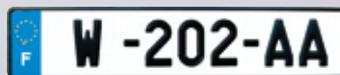
Série temporaire TT



Série militaire



Série provisoire WW



Série garage W



Série agricole (sous réserve)

