

Quand la privatisation d'un service public conduit à un désastre financier : Le scandale du service d'immatriculation des véhicules (SIV)

Toulouse, le 30 mars 2026

Dans un rapport publié le 11 mars 2026 passé médiatiquement bien inaperçu, la Cour des comptes a dressé le bilan de la privatisation des démarches d'immatriculation des véhicules, qui a conduit à des fraudes massives et un lourd manque à gagner pour l'État comme pour les collectivités. (Le rapport est disponible ici : <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-fraude-aux-cartes-grises>).

L'État s'est montré « *impuissant* » à remédier aux fraudes massives à la carte grise, sa réponse a été « *timide et trop tardive* », et il a été incapable de se résoudre, jusqu'à présent, au « *changement complet de paradigme* » qu'exigeraient ces dérives, dans un domaine qui est pourtant une « *compétence régalienne* ». Et la facture, au bout du compte, est considérable.

En 2017, le plan « Préfecture nouvelle génération » a engagé la fermeture des guichets de « carte grise » et la dématérialisation complète de cette procédure. Depuis, l'enregistrement des opérations dans le système d'immatriculation des véhicules « *est confié à plus de 30 000 opérateurs privés* » habilités par l'État – essentiellement des concessionnaires et des garages. La Cour des comptes constate que « *cette large privatisation des accès directs au SIV a ouvert des brèches qui ont permis à tout le spectre de la criminalité (de la petite délinquance au crime organisé) de pénétrer avec facilité dans ce système d'information d'une importance majeure pour l'État, pour y réaliser des opérations frauduleuses* » ... sans contrôle de l'État, ou du moins sans contrôle en amont.

L'habilitation des professionnels censés remplacer les quelque 1 900 agents des guichets « carte grise » des préfectures s'est faite avec « *des formalités délibérément peu contraignantes et des contrôles sommaires* ». Le ministère a fait le choix de procéder à des contrôles « *non pas en amont du traitement des demandes mais a posteriori, après la délivrance des titres* », se condamnant ainsi « *à une forme d'impuissance* » : le constat d'une fraude « *ne peut déboucher sur le retrait d'un titre indûment délivré [...] que de manière exceptionnelle* ». Le fameux « *contrôle a posteriori* », cette espèce de « *prévention tertiaire* » du risque qui coûte parfois très cher !

Les fraudes constatées sont diverses. La plus courante est la fraude dite « *au garage fictif* » : des entités sont déclarées comme « *exerçant une activité de négoce automobile* » mais n'ont en réalité aucune existence physique, avec un dépôt de dossier au tribunal de commerce appuyé sur de faux documents. Une fois habilitée, ces sociétés délivrent des cartes grises et les revendent à des sociétés ou des particuliers, le véhicule restant immatriculé au nom du « *garage fantôme* ». Résultat, les usagers du véhicule « *bénéficient d'un total anonymat* » et peuvent commettre des infractions routières « *en toute impunité* ». Selon la Cour des comptes, il existerait aujourd'hui près de 300 sociétés fantômes de ce type... et plus d'un million de véhicules ainsi immatriculés de façon frauduleuse ! Les amendes liées, parviendront à ces sociétés fictives, bien souvent fermée entre-temps.



Syndicat CGT Finances publiques – Section de Haute-Garonne

Centre des Finances publiques, 15 place Occitane 31000 Toulouse

<https://31.cgtfinancespubliques.fr/>

cgt.dr31@dgfip.finances.gouv.fr

Suivez-nous sur Facebook et Instagram : [@cgtfinancespubliques31](#), Twitter [@CGTfip31](#)

Ce type de fraude a un coût important, ne serait-ce qu'en non-recouvrement d'amendes pour des infractions routières. **Pour les seules infractions relevées par les radars, le manque à gagner s'élèverait à 166 millions d'euros entre 2022 et 2024.**

Pour les communes et intercommunalités, l'addition est également lourde : le non-paiement des amendes et forfaits de post-stationnement s'élèverait, sur la même période, à 90 millions d'euros. Le coût est également élevé en termes de non-paiement des taxes à l'immatriculation, taxes qui reviennent aux régions : le manque à gagner s'élèverait à quelque 300 millions d'euros.

En tout, la perte cumulée pour les collectivités et l'État tournerait autour d'un demi-milliard d'euros, sans compter les coûts collatéraux, par exemple ceux de la mortalité routière induite par les comportements des conducteurs qui roulent avec un sentiment d'impunité totale.

La Cour des comptes a dénoncé la réaction minimaliste de l'État, dont les mesures « *ne procèdent pas d'une remise en cause radicale* » qui permettrait à l'État de « *reprendre la main* ».



Elle a donc fait un certain nombre de préconisations qu'elle juge « *urgentes* » : il faut « *revoir en profondeur* » le cadre des habilitations d'accès au SIV, de façon que « *seuls puissent être habilités des acteurs qui ont une activité soutenue et ancienne d'immatriculation, présentant des garanties solides de probité dûment attestées et faisant l'objet de contrôles étroits et réguliers par les services préfectoraux* ». La Cour exige aussi que soient sécurisées « *les conditions d'octroi des certificats numériques d'accès au SIV* », actuellement délivrés « *sans*

aucun contrôle » par des prestataires... eux aussi privés.

Il convient également, concluent les magistrats, de refaire entièrement l'architecture informatique du SIV, afin notamment de « *l'interfacer avec un dispositif de détection amont (et non plus a posteriori) des suspicions de fraude, (et) d'interrompre la chaîne de délivrance du titre dès qu'il y a suspicion* ».

Mais le gouvernement, qui a bien engagé un travail de « refonte » du SIV, a annoncé que la livraison était reportée de 14 mois, soit à mi-2028 !

Quoi qu'il en soit, la Cour des comptes appelle l'État à « *reprendre la main d'urgence* ». **Ce n'est qu'au prix de lourds investissements techniques et humains qu'il pourra « reprendre le contrôle de la délivrance des certificats d'immatriculation, prérogative régalienne qu'il se doit d'assumer ».**

Cette affaire est une illustration d'une privatisation qui s'est faite à marche forcée et sans véritable précaution. **Compte tenu du montant faramineux des fonds détournés, il y a fort à parier que les conséquences financières soient finalement plus lourdes que les économies générées par la fermeture des guichets « carte grise » dans les préfetures.**



Un caillou à un demi-milliard d'euros dans la chaussure des partisans du tout privé !

Pour la CGT, la solution est donc de ré-internaliser cette mission régalienne au sein du giron des préfetures, pour remettre sur pied un service qui était géré fort sérieusement par des fonctionnaires sous statut, et de manière déontologique.

Avec ce demi-milliard d'euros, l'État avait de quoi rémunérer dignement les 1 900 agent-es des préfetures affecté-es à cette mission pendant quelques années...