

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L E G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires européennes

I. Lutter contre le vol de véhicules et les filières criminelles
organisées en Europe (n° 2738) (M. Vincent Ledoux, rapporteur)3

Mercredi
8 juillet 2026
15 heures

Compte rendu n° 69

**Présidence de
M. Pieyre-Alexandre
Anglade,**
Président,



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mercredi 8 juillet 2026

Présidence de M. Pieyre-Alexandre Anglade, Président

La séance est ouverte à 15 heures.

I. Lutter contre le vol de véhicules et les filières criminelles organisées en Europe (n° 2738) (M. Vincent Ledoux, rapporteur)

M. Vincent Ledoux, rapporteur. Une voiture est volée toutes les quatre minutes dans notre pays. Ce trafic est devenu un véritable commerce informel structuré par la criminalité organisée : pour un investissement de 1 000 à 2 300 euros, la revente d'un véhicule volé en Afrique de l'Ouest peut rapporter jusqu'à seize fois la mise initiale, et un véhicule volé sur trois sert ensuite à commettre d'autres infractions — blanchiment, fraude documentaire, grand banditisme.

Et surtout, ce n'est plus le vol de « papa » : 70 % des véhicules sont aujourd'hui dérobés sans la moindre trace d'effraction, grâce à des techniques électroniques sophistiquées. Cette bascule impose une évolution complète de nos modes opératoires, j'y reviendrai. Ce trafic n'est plus une délinquance de proximité : c'est devenu l'une des filières les plus rentables et les plus internationalisées de la criminalité organisée en Europe.

Vous avez pu prendre connaissance du rapport que je vous ai remis qui détaille l'ampleur du phénomène et les angles morts de notre réponse actuelle. Je ne reviendrai pas sur ce diagnostic. Je veux, dans le temps qui m'est imparti, vous présenter précisément ce que propose la résolution elle-même, autour de cinq axes.

Premièrement, la résolution invite le Gouvernement à renforcer la coopération européenne contre les réseaux spécialisés dans le vol de véhicules : renforcer les échanges d'informations opérationnelles entre services européens, soutenir des actions coordonnées ciblant les filières d'exportation, et améliorer l'identification rapide des véhicules volés aux frontières et dans les ports. Un modèle existe déjà : Argos, le groupement des assureurs français, a mis en place des conventions bilatérales avec les polices espagnole, portugaise et italienne, permettant à ses équipes de travailler avec les forces locales pour récupérer des véhicules volés hors de France. Nous proposons de généraliser cette logique à l'échelle de l'Union, en l'adossant à Europol et à Frontex plutôt qu'en la négociant pays par pays.

Deuxièmement, comme je l'annonçais, la résolution invite à adapter nos moyens de sécurité intérieure à cette mutation des modes opératoires — attaque par relais, piratage de la prise diagnostic, reprogrammation de clés vierges. Cela suppose de renforcer la formation et les moyens d'enquête spécialisés, de développer les capacités d'investigation numérique face aux vols sans effraction, et de renforcer la

coordination opérationnelle dans les zones frontalières, comme le Grand Est, où les vols progressent le plus vite. Premièrement, la résolution invite le gouvernement à renforcer la coopération européenne contre les réseaux spécialisés dans le vol de véhicules.

Troisièmement, la résolution invite à améliorer les dispositifs européens d'identification et de traçabilité des véhicules, en soutenant l'interconnexion et l'actualisation en temps réel des bases de données européennes — au premier rang desquelles le système d'information Schengen — et en promouvant des outils d'identification rapide lors des contrôles routiers, douaniers et portuaires. Concrètement, cela signifie équiper les grands ports européens — Rotterdam, Anvers, Hambourg, Le Havre, Marseille — de systèmes de lecture automatisée des plaques d'immatriculation interconnectés en temps réel à cette base, pour détecter un véhicule volé avant son embarquement, et non après.

Quatrièmement, la résolution invite à renforcer la prévention et l'information des automobilistes, par des campagnes européennes sur les risques et les bonnes pratiques, en lien avec les assureurs. Aujourd'hui, la plupart des particuliers ignorent la sophistication de ces vols par piratage électronique, alors que des gestes simples permettent de s'en prémunir : éteindre sa clé pour qu'elle cesse d'émettre, la ranger dans une cage de Faraday, ou installer un traceur additionnel. Diffuser ces bonnes pratiques à l'échelle européenne, en lien avec des assureurs qui ont déjà cette expertise, est une mesure simple et peu coûteuse.

Cinquièmement, enfin, la résolution invite à renforcer la traçabilité et l'identification sécurisée des véhicules à l'échelle européenne. Ce point recouvre trois dimensions. D'abord, généraliser les dispositifs d'identification renforcée — gravage des vitrages, solutions d'identification sécurisées — et étudier des dispositifs d'immatriculation sécurisée harmonisés au niveau européen. Ensuite, améliorer l'accès des services d'enquête aux données techniques utiles à la localisation : aujourd'hui, un enquêteur français obtient rapidement des informations d'un constructeur national, mais attend beaucoup plus longtemps, parfois en vain, face à certains constructeurs étrangers, alors que la réglementation applicable est pourtant identique. Enfin — et je veux m'y arrêter un instant, car c'est une mesure qui mérite d'être expliquée — structurer, dans chaque État membre, des points de contact nationaux spécialisés dans la lutte contre le trafic de véhicules. Cette mesure s'inspire d'un dispositif qui existe déjà pour les précurseurs d'explosifs : ces substances chimiques d'usage courant et parfaitement légales, comme certains engrais ou l'eau oxygénée concentrée, dont toute vente suspecte doit être signalée à un point de contact national unique qui centralise ces alertes. Aujourd'hui, pour un véhicule volé, l'information transite par plusieurs canaux sans hiérarchie claire — centres de coopération police-douane, réseau SIENA d'Europol, Interpol. Nous proposons de transposer la même logique : un service unique et clairement identifié dans chaque État membre.

Au-delà de ces cinq axes qui constituent le corps de la résolution, le rapport que je vous ai remis porte une recommandation complémentaire, de nature

strictement nationale, qui ne relève pas de ce texte européen mais que je souhaite porter à votre connaissance : mieux associer les polices municipales à la détection de ce trafic, en leur garantissant un accès effectif aux fichiers nationaux des véhicules volés. Les polices municipales d'Halluin et de Tourcoing, dans ma circonscription, m'ont toutes deux confirmé par écrit ne pas disposer aujourd'hui de cet accès. Le projet de loi actuellement en discussion sur les polices municipales pourrait être l'occasion d'y remédier — mais cela relève du législateur national, non de cette résolution.

Les réseaux criminels ont déjà pleinement intégré les dimensions technologiques et européennes de leurs activités. L'Europe a pourtant démontré qu'elle pouvait faire reculer durablement cette criminalité : l'antidémarrage électronique, imposé par le droit européen, a divisé par deux le nombre de vols en vingt ans. Quand l'Europe fixe des exigences communes, les résultats suivent. Parce qu'une Europe qui protège est une Europe plus forte, je vous invite à adopter cette proposition de résolution européenne.

M. Jocelyn Dessigny (RN). Le vol de véhicules n'est plus un simple fait de délinquance de proximité. Derrière chaque véhicule volé, il y a des réseaux criminels organisés qui prospèrent grâce à des filières d'exportation internationales. Plus grave encore, ces trafics alimentent le narcobanditisme.

Les véhicules volés servent aux transports de stupéfiants, d'armes, de liquidités et sont utilisés lors des règlements de comptes. Nous ne sommes plus en face d'une délinquance patrimoniale mais face à une composante de crimes organisés à proprement parler. Face à ce phénomène transfrontalier, nous soutenons naturellement la coopération renforcée entre les États, les échanges d'informations, les actions coordonnées contre les filières criminelles et l'appui d'Europol et d'Eurojust sont des outils utiles lorsqu'ils viennent renforcer l'action des États et non s'y substituer.

En revanche, nous ne pensons pas que l'Union européenne ait vocation à définir les politiques qui relèvent de la souveraineté des États. La formation des forces de sécurité, l'adaptation des moyens d'enquête, à la prévention auprès des automobilistes ou encore l'organisation des services de police doivent rester de la compétence des États membres qui sont mieux placés pour répondre aux réalités de leur territoire. Nous sommes également favorables à une meilleure traçabilité des véhicules volés grâce aux outils existants sous réserve que la protection des données soit pleinement garantie. Cette réserve est très importante pour nos concitoyens.

En définitive, ce texte va dans le bon sens parce qu'il répond à une menace bien réelle. Nous la soutiendrons tout en rappelant qu'en matière de sécurité, l'Union européenne doit faciliter la coopération entre les États et non leur imposer des politiques qui relèvent de leurs compétences souveraines.

M. Vincent Ledoux, rapporteur. Nous sommes complètement d'accord. Il ne s'agit pas de se substituer aux législations nationales et au caractère régalien de

nos outils, la police nationale, la gendarmerie... L'Europe vient apporter son expertise et aussi sa capacité à créer des dynamiques de coopération. Cette PPRE est née au contact de nos concitoyens victimes de vols, et nos maires, qui nous alertent sur ce fléau tout en nous exprimant leur impuissance à le détecter et de lutte contre.

J'ai toutefois pu constater les efforts majeurs réalisés par les assureurs, au travers de la qualité du groupement d'intérêt économique, Argos, qui apporte son expertise depuis plus de 40 ans. Leur travail se heurte à des obstacles, en fonction de la coopération ou non des pays concernés. L'idée de cette PPRE est d'unir nos forces simplifier l'accès aux données.

Je suis d'accord sur l'importance du caractère régalien de nos outils nationaux et de la nécessité de protéger les données informatiques, en trouvant un juste équilibre. D'un point de vue douanier, nous avons la chance à Lille d'accueillir l'autorité européenne douanière, un outil supplémentaire qui permettra d'aller plus vite, bien que la pleine puissance de cette autorité ne s'exerce pas avant plusieurs années.

Mme Constance Le Grip (EPR). Je salue l'initiative de notre collègue qui nous soumet un sujet très important, qu'il connaît parfaitement. Ce travail de grande qualité met en lumière un phénomène qui touche directement nos concitoyens, mais dont les implications dépassent très largement le cadre de la délinquance de proximité.

Le vol de véhicules constitue une atteinte directe à la sécurité du quotidien et une source majeure de financement de réseaux de criminalité organisée transnationaux. Il est devenu une composante à part entière de ces réseaux qui exploitent des vulnérabilités technologiques et des infrastructures de notre continent.

Face à une criminalité qui s'affranchit de plus en plus des frontières, notre devoir est d'aller dans un sens de plus en plus transfrontalier. Nous ne pouvons plus nous limiter au seul cadre national sans remettre en cause la pertinence des moyens et l'implication des services concernés. Le groupe EPR porte une conviction claire : les défis transfrontaliers appellent des réponses coordonnées à l'échelle européenne. A défis européens, réponses européennes coordonnées, que ce soit en matière de sécurité intérieure, comme pour ce qui est de beaucoup d'autres menaces.

En la matière, une architecture européenne et des instruments sont déjà éprouvés : le SIS, Europol, la plateforme EMPACT, Eucaris, le règlement européen dit Prüm 2 de 2024. Il n'est pas nécessaire de mettre en place des instruments nouveaux. Il faut assurer la pleine mise en œuvre des dispositifs et des instruments déjà existants, et en renforcer l'interopérabilité pour permettre un échange plus rapide, plus fluide des informations entre les services compétents.

La proposition de résolution européenne insiste sur la nécessité que la lutte ne soit pas uniquement répressive : il est nécessaire de mener des campagnes d'informations. Les constructeurs automobiles et les assureurs font déjà un énorme

travail, mais il doit être davantage associé en amont à cette logique de prévention et de cybersécurité. La cybersécurité est un sujet éminemment européen.

Vous inscrivez vos propositions à la fois dans une préoccupation quotidienne très forte de nos concitoyens, mais aussi dans cette dynamique européenne déjà engagée qu'il faut renforcer. Le groupe EPR apporte donc son plein soutien à cette proposition de résolution européenne que nous voterons.

M. Vincent Ledoux, rapporteur. Vous avez effectivement bien résumé les enjeux. Je voudrais néanmoins insister sur un aspect que vous avez évoqué tout à l'heure : celui des constructeurs. C'est sans doute la principale faiblesse que nous avons identifiée au cours des auditions que nous avons menées. Les représentants des constructeurs au niveau européen nous ont eux-mêmes fait part de leur impréparation et du manque d'études sur le sujet.

Il subsiste donc une véritable zone d'ombre. Nous souhaiterions que les constructeurs, réunis au niveau européen, puissent adopter une démarche plus proactive et mieux coordonnée sur cette question. Beaucoup a certes déjà été fait, comme vous l'avez rappelé. Le problème est que les réseaux criminels s'organisent très rapidement, parfois plus vite que nous. Il nous faut donc non seulement réagir, mais aussi anticiper leurs évolutions.

L'enjeu est également de trouver un modèle économique permettant de renforcer la sécurité des véhicules sans en accroître excessivement le coût, alors même que les dispositifs techniques sont onéreux et que les primes d'assurance continuent d'augmenter.

Le véritable sujet est donc de savoir comment tarir les flux financiers qui alimentent les filières criminelles ou permettent le blanchiment de leurs revenus, comment mieux sécuriser les véhicules et comment accélérer la détection des véhicules volés. Lorsqu'un véhicule a déjà franchi les ports de Rotterdam ou d'Anvers, il est souvent trop tard. L'objectif est donc d'intervenir bien en amont.

Des avancées existent déjà, notamment avec les perspectives offertes par la future autorité douanière européenne à Lille. Nous pouvons toutefois aller plus loin et agir plus rapidement. Un nouvel élan au niveau européen serait donc bienvenu.

Mme Marietta Karamanli (SOC). Monsieur le rapporteur, je vous remercie pour cette présentation et pour cette proposition de résolution, qui met en évidence l'ampleur du phénomène, avec 125 200 véhicules volés en France en 2025. Elle souligne également un point essentiel : la voiture n'est plus seulement un bien matériel, mais désormais un terminal connecté. Notre réponse doit donc être à la fois technologique, numérique et coordonnée à l'échelle européenne.

La proposition de résolution préconise de renforcer les échanges d'informations, d'améliorer la traçabilité, de structurer les points de contact nationaux et de soutenir les campagnes de prévention. Vos recommandations recoupent largement les dispositifs existants, tels qu'Europol, SIS II, EUCARIS, Frontex ou

encore les *Europol National Units*. Pour être pleinement utile, notre résolution devrait, selon moi, répondre à quatre défis majeurs.

Le premier consisterait à créer une organisation européenne dédiée à la lutte contre les filières criminelles du vol automobile. Le rapport montre que ces réseaux sont internationaux, structurés et parfois de nature mafieuse. Cette structure pourrait produire des analyses de risques communes, coordonner les opérations, harmoniser les procédures et renforcer la sécurisation des ports européens, qui demeurent aujourd'hui des maillons faibles.

Le rapport souligne également que les véhicules sont de plus en plus vulnérables aux cyberattaques. Or la résolution ne propose pas de mesures véritablement structurantes en matière de cybersécurité. Nous devrions imposer des normes renforcées, auditer les systèmes électroniques, intégrer pleinement le règlement ONU R-155 et responsabiliser davantage les constructeurs, dont certains ont déjà été conduits à revoir leurs protocoles de sécurité.

Le rapport mentionne également le fichier Argos, mais il montre aussi que les filières prospèrent grâce au maquillage des véhicules et à la fraude documentaire. Nous devrions donc généraliser le marquage numérique des pièces sensibles, développer une blockchain européenne de traçabilité, harmoniser les procédures d'immatriculation et équiper les ports de systèmes automatisés de lecture des plaques, interconnectés avec SIS II.

Nous devrions également harmoniser les sanctions pénales, renforcer Eurojust, développer les opérations conjointes et adapter le cadre juridique européen relatif aux données personnelles afin de concilier efficacement les impératifs opérationnels avec la protection de la vie privée.

Enfin, en matière de prévention, au-delà des campagnes d'information proposées dans le rapport, nous pourrions développer des applications de signalement en temps réel, créer des alertes transfrontalières automatisées et inciter les assureurs à accorder des réductions aux propriétaires équipant leurs véhicules de dispositifs antivols.

Naturellement, nous soutenons cette proposition de résolution, mais nous restons quelque peu sur notre faim. Ce travail devra être prolongé afin de mieux structurer les propositions.

M. Vincent Ledoux, rapporteur. Oui, nous restons sur notre faim, car je ne peux malheureusement pas courir moi-même après les voleurs ! Mais tout ce que vous avez évoqué va dans le bon sens.

Il faut mieux coordonner les actions, regrouper les dispositifs existants et aller beaucoup plus loin, beaucoup plus vite. Je suis évidemment tout à fait favorable au développement des alertes. Comme je l'indiquais tout à l'heure, lorsqu'un véhicule a quitté le port, il devient beaucoup plus difficile de le récupérer.

S'appuyer sur les travaux des Nations unies est une bonne chose. Mais nous devons également disposer de nos propres outils européens. C'est à cette condition que nous pourrions élaborer un règlement européen efficace, adapté à nos besoins.

Le défi est à la fois juridique et technique. Il ne relève donc pas uniquement de la sphère politique ou administrative, mais également des acteurs techniques et commerciaux, au premier rang desquels figurent les constructeurs.

Lorsque nous avons auditionné les assureurs, notamment Argos, nous nous sommes interrogés sur les progrès réalisés en matière de sécurité technique. Ils nous ont expliqué que les classements publiés dans les revues spécialisées, mettant en avant les véhicules les plus sûrs et pointant ceux qui le sont moins, exercent une véritable pression sur les constructeurs. Certains ont ainsi été contraints de revoir des dispositifs embarqués qui ne fonctionnaient pas correctement, voire de procéder à des campagnes de rappel de véhicules pour des raisons de sécurité.

Cette veille menée par les assureurs est importante. Elle répond certes à leurs intérêts économiques, car le vol automobile leur coûte très cher, mais elle bénéficie également aux assurés. Pour ces derniers, le coût de l'assurance contre le vol varie fortement selon les régions et selon l'exposition des territoires au phénomène.

Je ne peux donc que souscrire à vos observations. Oui, il faut aller beaucoup plus loin. Commençons toutefois par renforcer ce qui existe déjà afin d'être plus efficaces, mieux structurés et mieux coordonnés au niveau européen. Nous disposons en France d'un véritable savoir-faire, notamment parce que notre position géographique nous expose particulièrement à ce phénomène. Inspirons-nous donc de ce qui fonctionne déjà dans notre pays.

Monsieur le président Pieyre-Alexandre Anglade. Nous allons entendre maintenant les prises de parole individuelles.

M. Nicolas Dragon (RN). Chaque année en France, plus de 130 000 véhicules sont volés, aussi bien dans les territoires ruraux que dans les grandes métropoles. Ces véhicules volés alimentent des réseaux criminels internationaux représentant un marché illicite de plusieurs milliards d'euros. Dans mon département de l'Aisne, les vols liés aux véhicules motorisés ont progressé de 6,3 % en 2024, confirmant l'ancrage des filières mafieuses au cœur même de nos campagnes.

Face à ces organisations qui exploitent les failles technologiques et les dispositions européennes relatives à la libre circulation des biens et des personnes, la coopération internationale est nécessaire. Elle ne peut toutefois pas se substituer à des moyens nationaux renforcés. Au Rassemblement national, nous défendons la maîtrise des frontières et le renforcement des contrôles, sans pour autant fermer nos frontières à nos partenaires européens. Cela suppose davantage de moyens financiers alloués aux forces de l'ordre, un durcissement des sanctions pénales et une véritable application des peines prononcées contre les trafiquants.

M. Jocelyn Dessigny (RN). Le rapport évoque les liens entre les narcotrafiquants et les trafics de véhicules volés. Nous souhaiterions savoir si le rapporteur dispose d'éléments chiffrés supplémentaires sur ce point, au-delà de ce qui figure déjà dans le rapport.

M. Vincent Ledoux, rapporteur. Des moyens supplémentaires sont effectivement nécessaires, encore faudrait-il disposer des capacités techniques correspondantes. La détection des véhicules volés lorsqu'ils quittent le territoire par les ports ou les frontières terrestres pose une question fondamentale : ces véhicules sont-ils déjà inscrits sur une base de données au moment du contrôle ? Ce n'est pas toujours le cas. Il faut donc adapter les outils techniques aux besoins exprimés.

Cette coordination et cette coopération doivent être renforcées, notamment à travers Interpol : environ la moitié des véhicules volés sont récupérés grâce à cette remarquable coopération policière. Il convient de souligner ces résultats, petites victoires ou parfois même grandes victoires, qui sont le fruit d'une meilleure coopération entre les forces de police, la gendarmerie et les douanes.

Il ne s'agit pas seulement d'une question de moyens, mais également d'une question de technique. Les véhicules franchissant la frontière, notamment dans la région Grand Est vers l'Allemagne, sont massivement maquillés sur le territoire allemand avant de repartir soit par la route vers l'Europe de l'Est, soit par voie maritime depuis la Belgique jusqu'au sud de la France.

La coopération avec les pays partenaires constitue également une dimension importante. Lors d'une mission à Tanger, à laquelle participait M. Sébastien Chenu, nous avons pu identifier les équipements nécessaires, notamment de grands portiques de contrôle. La question n'est pas tant celle des ressources humaines que celle des moyens techniques : le dispositif douanier est en cours de renforcement, afin que ces équipements connectés permettent d'accroître sensiblement notre efficacité.

Des moyens supplémentaires sont effectivement nécessaires, mais ils ne constituent pas l'unique réponse. Sur la réalité de la criminalité organisée, le temps imparti à la mission ne permettait pas d'aller au-delà des éléments de réflexion proposés. Il est toutefois établi que ces phénomènes sont étroitement liés : les véhicules volés servent notamment au transport de trafiquants et de stupéfiants, alimentent les circuits de blanchiment de capitaux, et peuvent être exportés jusqu'au Moyen-Orient, où ils sont retrouvés intégralement maquillés. Une fois exportés à cette distance, leur récupération s'avère nettement plus difficile. Il convient donc de renforcer sensiblement l'efficacité des contrôles aux frontières, notamment portuaires.

Monsieur le président Pieyre-Alexandre Anglade. Aucun amendement n'ayant été déposé, je vous propose de passer au vote.

*La commission **adopte** l'article unique.*

*La proposition de résolution européenne est ainsi **adoptée**.*

La séance est levée à 15h35

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Pieyre-Alexandre Anglade, M. Jocelyn Designy, M. Nicolas Dragon, Mme Marietta Karamanli, Mme Constance Le Grip, M. Vincent Ledoux

Excusés. - Mme Nathalie Oziol, Mme Isabelle Rauch