



N° 3053

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 juillet 2026.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES <sup>(1)</sup>  
SUR LA PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE (N° 2738),  
DE M. VINCENT LEDOUX ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES,

*visant à **lutter** contre le **vol de véhicules** et les **filières criminelles**  
**organisées en Europe,***

PAR M. VINCENT LEDOUX,  
Député

---

<sup>(1)</sup> La composition de la commission figure au verso de la présente page.

La Commission des affaires européennes est composée de : M. Pieyre-Alexandre ANGLADE, président ; Mme Manon BOUQUIN, M. Laurent MAZAURY, Mme Nathalie OZIOL, M. Thierry SOTHER, vice-présidents ; MM. Henri ALFANDARI, Maxime MICHELET, secrétaires ; MM. Gabriel AMARD, Michel BARNIER, Karim BENBRAHIM, Guillaume BIGOT, Benoît BITEAU, Nicolas BONNET, Anthony BOULOGNE, Mmes Céline CALVEZ, Colette CAPDEVIELLE, Sophia CHIKIROU, Nathalie COLIN-OESTERLE, MM. Jocelyn DESSIGNY, Julien DIVE, Nicolas DRAGON, Jordan GUITTON, Michel HERBILLON, Mme Mathilde HIGNET, M. Sébastien HUYGHE, Mmes Catherine IBLED, Sylvie JOSSERAND, Marietta KARAMANLI, M. Bastien LACHAUD, Mme Constance Le GRIP, MM. Pascal LECAMP, Vincent LEDOUX, Mme Marie-Philippe LUBET, MM. Matthieu MARCHIO, Emmanuel MAUREL, Mmes Yaël MENACHÉ, Danièle OBONO, M. Frédéric PETIT, Mme Anna PIC, MM. Pierre PRIBETICH, Stéphane RAMBAUD, Mme Isabelle RAUCH, MM. Alexandre SABATOU, Charles SITZENSTUHL, Mmes Michèle TABAROT, Sophie TAILLE-POLIAN, Sabine THILLAYE, Estelle YOUSOUFFA

## SOMMAIRE

|                                                                                                                               | Pages     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCTION .....</b>                                                                                                     | <b>5</b>  |
| <b>PREMIÈRE PARTIE : LE VOL DE VÉHICULES CONSTITUE LE NOUVEAU VISAGE DE LA CRIMINALITÉ ORGANISÉE INTERNATIONALE .....</b>     | <b>7</b>  |
| <b>I. DE LA DÉLINQUANCE DE PROXIMITÉ AU TRAFIC STRUCTURÉ : UNE MUTATION EN TRENTE ANS .....</b>                               | <b>7</b>  |
| <b>II. LES RÉSEAUX IMPLIQUÉS .....</b>                                                                                        | <b>8</b>  |
| A. LA STRUCTURATION DU TRAFIC PAR LA MAFIA .....                                                                              | 8         |
| 1. Un trafic très organisé et particulièrement rentable pour les criminels impliqués .                                        | 8         |
| 2. L'étude de l'activité d'une société de récupération de véhicules illustre l'organisation de cette criminalité .....        | 9         |
| B. LE COÛT ASSOCIÉ AUX VOLS DE VÉHICULES REPRÉSENTE UNE CHARGE FINANCIÈRE POUR L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ .....                 | 11        |
| C. LES RÉSEAUX SE STRUCTURENT À L'ÉCHELLE NATIONALE ET INTERNATIONALE .....                                                   | 11        |
| <b>III. L'ADAPTATION TECHNOLOGIQUE DES RÉSEAUX FACE AUX VÉHICULES CONNECTÉS .....</b>                                         | <b>14</b> |
| <b>IV. L'AMPLEUR DU PHÉNOMÈNE .....</b>                                                                                       | <b>14</b> |
| <b>DEUXIÈME PARTIE : UNE RÉPONSE NATIONALE QUI S'EST STRUCTURÉE MAIS ATTEINT SES LIMITES .....</b>                            | <b>16</b> |
| <b>I. LES FORCES DE L'ORDRE FACE AU TRAFIC .....</b>                                                                          | <b>16</b> |
| 1. Les missions de la police nationale et de la gendarmerie nationale .....                                                   | 16        |
| 2. Répondre à la criminalité organisée : les services spécialisés de la police nationale et de la gendarmerie nationale ..... | 16        |
| <b>II. LES ACTEURS PRIVÉS EN APPUI DE L'ACTION DE L'ÉTAT .....</b>                                                            | <b>17</b> |
| <b>III. LES ANGLES MORTS DE LA RÉPONSE APPORTÉE AU TRAFIC .....</b>                                                           | <b>19</b> |
| <b>TROISIÈME PARTIE : L'EUROPE DOIT RATTRAPER SON RETARD ET ŒUVRER À UNE RÉELLE COOPÉRATION POUR ENDIGUER LE TRAFIC .....</b> | <b>20</b> |
| <b>I. UNE COOPÉRATION EUROPÉENNE CONTRE LA CRIMINALITÉ ENCORE LIMITÉE .....</b>                                               | <b>20</b> |
| 1. Les prémisses de la coopération .....                                                                                      | 20        |
| 2. La décision-cadre de 2008 .....                                                                                            | 20        |

|                                                                                                                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3. La place des réseaux de coopération.....                                                                                                                                  | 21        |
| 4. La stratégie européenne de sécurité .....                                                                                                                                 | 22        |
| <b>II. LES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS DEVRAIENT ÊTRE INTÉGRÉS AU DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC .....</b>                                                                 | <b>23</b> |
| 1. Le règlement n° 155 de l'Organisation des Nations Unies (ONU) .....                                                                                                       | 23        |
| 2. Une menace cyber insuffisamment identifiée par les constructeurs automobiles ..                                                                                           | 24        |
| <b>III. LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE PORTE PLUSIEURS PRÉCONISATIONS POUR METTRE À L'AGENDA LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MATIÈRE DE VÉHICULES VOLÉS .....</b> | <b>25</b> |
| 1. Des conventions entre acteurs privés et forces de l'ordre.....                                                                                                            | 25        |
| 2. Un partage d'informations européen comme élément clé de la lutte contre une criminalité transfrontière .....                                                              | 26        |
| 3. Le cadre juridique européen doit être adapté.....                                                                                                                         | 26        |
| 4. La responsabilité des constructeurs .....                                                                                                                                 | 26        |
| 5. La place des autorités locales.....                                                                                                                                       | 28        |
| 6. Trouver un équilibre entre protection de la vie privée de chacun et rendre efficace la lutte contre le trafic de véhicules volés .....                                    | 30        |
| <b>CONCLUSION .....</b>                                                                                                                                                      | <b>32</b> |
| <b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>                                                                                                                                            | <b>33</b> |
| <b>PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉE PAR LA COMMISSION .....</b>                                                                                                  | <b>43</b> |
| <b>ANNEXE I : PRÉCONISATIONS DU RAPPORTEUR.....</b>                                                                                                                          | <b>45</b> |
| 1. Généraliser les conventions entre acteurs privés spécialisés et forces de l'ordre...                                                                                      | 45        |
| 2. Créer, dans chaque État membre, un point de contact national unique sur la thématique « véhicule » .....                                                                  | 45        |
| 3. Adapter le cadre juridique européen relatif aux données personnelles.....                                                                                                 | 46        |
| 4. Équiper l'ensemble des ports européens d'un système automatisé de lecture des plaques d'immatriculation, interconnecté à la base SIS.....                                 | 46        |
| 5. Renforcer la responsabilité des constructeurs automobiles .....                                                                                                           | 46        |
| 6. Associer pleinement les polices municipales à la détection du trafic .....                                                                                                | 47        |
| <b>ANNEXE 2 : GLOSSAIRE DES SIGNES ET ACRONYMES.....</b>                                                                                                                     | <b>49</b> |
| Sigle Signification .....                                                                                                                                                    | 49        |
| <b>ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR .....</b>                                                                                                   | <b>52</b> |

## INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Notre pays fait face à une **mutation profonde d'un phénomène longtemps perçu comme une délinquance de proximité : le vol de véhicules est devenu une filière d'enrichissement structurée pour des réseaux criminels internationaux**, souvent impliqués par ailleurs dans d'autres formes de criminalité organisée.

Après un recul pendant la période Covid, **ce trafic a repris avec vigueur et touche aujourd'hui l'ensemble du territoire, les zones frontalières demeurant des points d'entrée privilégiés**. En France, **125 200 véhicules ont été volés en 2025 selon le ministère de l'Intérieur** (source : Interstats Référence 2025) — soit une voiture dérobée toutes les quatre minutes. Ce trafic représente en France plus de **715 millions d'euros d'indemnités versées par les assureurs** la même année, et **touche plus largement l'ensemble de l'Union européenne, où 470 000 véhicules ont été volés en 2023** — un signal d'alarme qui impose des réponses pérennes et coordonnées.

Ce rapport dresse d'abord **le constat de l'ampleur du phénomène et de la capacité des réseaux mafieux à exploiter les nouvelles opportunités** offertes par les véhicules connectés.

Il examine ensuite **la réponse nationale, mobilisée mais qui atteint ses limites faute d'un cadre juridique et d'une coopération à la hauteur** de la dimension transfrontalière du trafic.

Il propose enfin, à l'échelle locale, nationale et européenne, **un ensemble de leviers concrets pour endiguer durablement cette criminalité**, leviers qui sont détaillés et développés en conclusion sous forme de préconisations.



## **PREMIÈRE PARTIE : LE VOL DE VÉHICULES CONSTITUE LE NOUVEAU VISAGE DE LA CRIMINALITÉ ORGANISÉE INTERNATIONALE**

### **I. DE LA DÉLINQUANCE DE PROXIMITÉ AU TRAFIC STRUCTURÉ : UNE MUTATION EN TRENTE ANS**

**Le vol de véhicules peut être réalisé sous différentes modalités.** Les intrusions au domicile (*home-jacking*) constituent une façon classique d'opérer mais les auteurs de ce délit réalisent également des vols avec violence (*car-jacking*).

Le *carjacking* consiste à utiliser la force ou la menace sur le conducteur et les passagers d'un véhicule, afin d'en prendre le contrôle et de s'emparer des objets de valeur qui peuvent s'y trouver.

Le *car-jacking* connaît différentes variantes dont l'agression au domicile fait partie, de même que le *car-jacking* dit à l'italienne consistant à s'emparer du véhicule par surprise après une collision ou bien encore le vol à la portière qui consiste à dérober des objets de valeur en agressant le conducteur ou le passager d'une voiture à l'arrêt.

**L'apparition du phénomène dit du *car-jacking* en France remonte au début des années 2000.** Sa comptabilité n'est pas évidente en l'absence de qualification pénale spécifique.

Par ailleurs, **le vol d'opportunité tend à se raréfier d'après les résultats du « Palmarès 2025 des véhicules volés » établi par France Assureurs et le groupement d'intérêt économique Argos<sup>(1)</sup>.** Ainsi, alors qu'en 2010 le mode opératoire avec effraction constituait 80 % des vols, la tendance s'est inversée quinze ans après avec désormais **70 % des véhicules volés sans traces d'effractions visibles.**

**Ces modes opératoires professionnels peuvent nécessiter des investissements importants** (4 000 à 5 000 € de matériel) et signent l'évolution claire d'une délinquance de proximité devenue un trafic structuré.

---

(1) Publication le 18 février 2026

## II. LES RÉSEAUX IMPLIQUÉS

### A. LA STRUCTURATION DU TRAFIC PAR LA MAFIA

#### 1. Un trafic très organisé et particulièrement rentable pour les criminels impliqués

**Le trafic de véhicules volés est une activité complexe** qui implique une grande variété de « spécialités » criminelles (voleurs, logisticiens, faussaires...).

**Des réseaux sont positionnés sur le trafic à destination du territoire national, là où d'autres sont sur le trafic international.**

**Le niveau des acteurs criminels impliqués est également hétérogène.** Tous les délinquants de petite ou de grande envergure ont besoin de véhicules, soit pour générer des revenus grâce aux vols, soit pour être utilisés en véhicules dits « de guerre ».

Sur le territoire national, **des réseaux sont par exemple positionnés sur la revente des véhicules volés en ligne** (ex : Le Bon Coin) et les réseaux sociaux (messaging cryptée en particulier de type Telegram).

**Au niveau international, il existe différentes filières** : Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, Moyen-Orient, Émirats Arabes Unis, Europe de l'Est... Des groupes criminels russophones, comme les « voleurs dans la loi », sont aussi impliqués dans les trafics de véhicules volés vers l'Europe de l'Est.

La logique de constitution de réseaux structurés autour du vol de véhicule a été observée par les forces de l'ordre lors du démantèlement de réseaux. **Longtemps, l'espace hors-Schengen constituait une plaque tournante pour les réseaux car les contrôles y étaient beaucoup moins importants et la coordination des informations entre polices moins développée.**

**Les groupes criminels organisés spécialisés dans le vol de véhicules disposent de moyens techniques et de données facilitant les vols** (accès aux données des constructeurs). **Elles sont plus ou moins organisées en groupes spécialisés ayant chacun une fonction** (vol, maquillage, stockage, écoulement). Agissant sur commande, elles se spécialisent souvent sur un modèle ou une marque de véhicules pour lesquels elles disposent des moyens de vols. Ces équipes sont particulièrement prolifiques, capables de procéder à des vols chaque nuit et sont composées généralement d'au moins 5 membres.

**Les véhicules volés sont alors exportés** (Afrique, Europe de l'est principalement) **via des filières structurées ou destinées à la criminalité** sur le territoire. Si les équipes spécialisées dans le vol de véhicule ne semblent pas être affiliées aux mafias et nécessitent peu de structuration pour fonctionner efficacement, les filières de revente nécessitent quant à elles des moyens, des

connaissances et parfois des contacts dans certains secteurs clefs que proposent des organisations criminelles très structurées.

**Des enquêtes ont mis en évidence la fourniture de véhicules volés au banditisme et au narcobanditisme.**

**Le trafic de véhicules peut servir à la conduite d'un large panel d'activités criminelles.** Il alimente le grand banditisme pour la commission de vols en bande organisée, le transport de stupéfiants, d'armes, de liquidités ou bien l'exécution de contrats dans le cadre de règlements de comptes entre malfaiteurs.

**Le trafic destiné aux marchés étrangers est caractérisé par un degré de rentabilité très élevé.** Sans devoir supporter de coût de production, un trafiquant de véhicules investit entre 1 000 et 2 300 euros pour l'obtention d'un véhicule. Ce coût investi inclut celui du vol, variant de 200 à 1 500 euros selon le modèle, et le coût de transport estimé à 800 euros en moyenne. En Afrique de l'Ouest, le bénéfice net dégagé après revente de modèles de SUV les plus prisés peut rapporter jusqu'à 16 fois l'investissement initial.

**Les bénéfices issus du trafic de véhicules volés irriguent les circuits de blanchiment d'argent en premier lieu.** Le trafic de véhicules développe aussi la fraude documentaire et la corruption. Des relations entre trafic de véhicules et trafic de stupéfiants ont déjà été démontrées. Il s'agit d'une diversification de certains groupes criminels.

## **2. L'étude de l'activité d'une société de récupération de véhicules illustre l'organisation de cette criminalité**

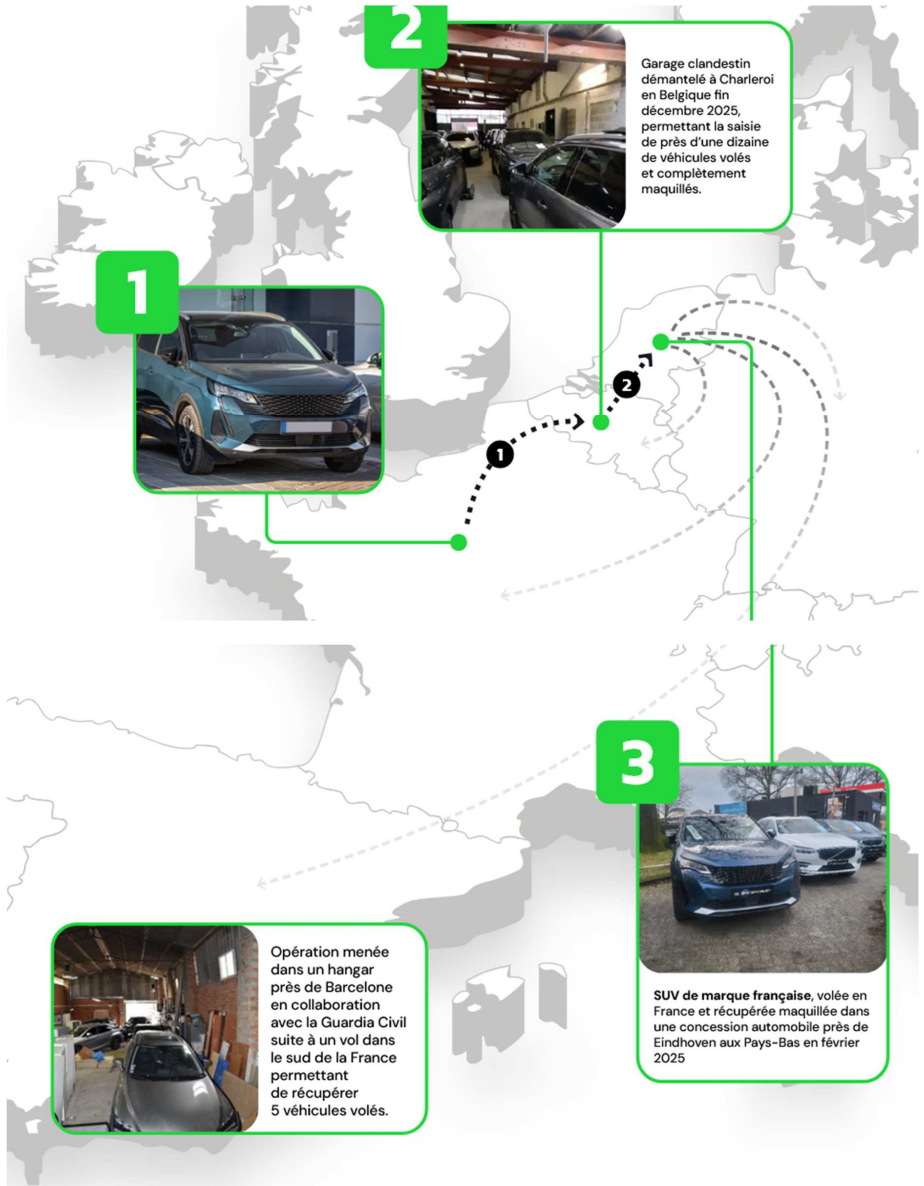
**L'entreprise française Coyote**, créée en 2005 et spécialisée dans la récupération de véhicules volés, indique ainsi que 30 % de ses opérations internationales en 2025 relevaient de cette filière. Cependant, les circuits de maquillage ont représenté en 2025 40 % de ses opérations hors du territoire français.

**Dans le rapport <sup>(1)</sup> de l'année 2026, l'Observatoire des vols et de la récupération après-vol créé par l'entreprise Coyote, le parcours du véhicule volé procède d'une organisation minutieuse.** Ainsi, le véhicule est ciblé voire mis sous surveillance avant son vol. Les criminels l'acheminent hors du territoire français rapidement vers un atelier ou un garage clandestin.

---

(1)

[https://www.moncoyote.com/CMS/uploads/\\_refonte/FR/secure/Observatoire\\_des\\_vols\\_et\\_de\\_la\\_r%C3%A9cup%C3%A9ration\\_apr%C3%A8s-vol\\_Coyote\\_Secure\\_2026.pdf?srsId=AfmBOop\\_n30w6M\\_GKdDaO\\_8YuXRH0PAPJlpy0FdRwkCvU1NxEK72Ysj5](https://www.moncoyote.com/CMS/uploads/_refonte/FR/secure/Observatoire_des_vols_et_de_la_r%C3%A9cup%C3%A9ration_apr%C3%A8s-vol_Coyote_Secure_2026.pdf?srsId=AfmBOop_n30w6M_GKdDaO_8YuXRH0PAPJlpy0FdRwkCvU1NxEK72Ysj5)



Source : Rapport de l'entreprise Coyote, février 2026.

L'entreprise française indique ainsi que parmi les 50 % de ses opérations internationales, 20 % s'effectuent en Allemagne, 10 % en Espagne et 5 % aux Pays-Bas. Les 15 % s'effectuent dans d'autres pays européens non spécifiés. Dans l'atelier clandestin, le véhicule est maquillé afin de neutraliser tous les moyens d'identification (marquage ou gravage, numéro de série, etc..).

## **B. LE COÛT ASSOCIÉ AUX VOLS DE VÉHICULES REPRÉSENTE UNE CHARGE FINANCIÈRE POUR L'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ**

Si le vol au niveau individuel est déjà un coût pour le propriétaire, l'implication de réseaux mafieux met en jeu des sommes beaucoup plus importantes. Lors de son audition par votre rapporteur, France Assureurs et Argos ont indiqué que **715 millions d'euros ont été versés en 2025 au titre des indemnités.**

Néanmoins, **Benoit Leclair, président d'Argos, indiquait que d'autres coûts devaient être pris en compte** tels que la perte d'un véhicule plus en vente ou dont le prix a évolué à la hausse par exemple. En outre, la perte du malus écologique versé lors de l'achat du véhicule peut intervenir, en fonction des contrats, et ne sera pas remboursée par l'assureur.

De plus, il convient d'indiquer que, dans le cas où un véhicule est récupéré dans les trente jours suivant le vol, l'indemnité est versée au titre de la réparation du véhicule retrouvé.

Il n'en demeure pas moins que **la somme indemnitaire versée constitue pour les assureurs un gouffre financier puisque d'après les données de France Assureurs pour l'année 2022, 10,4 <sup>(1)</sup>% des indemnités versées relèvent de l'automobile.**

En outre, **l'impact du trafic de vol de véhicules vient se répercuter sur la prime d'assurance automobile qui a augmenté en 2026 de près de 5 %.**

**Certains véhicules, ayant des failles de sécurité exploitées par les groupes criminels, ont été particulièrement ciblés avec des volumes de véhicules volés très importants. Ce fut le cas notamment pour les véhicules CH-R et Rav4 de Toyota ou encore la DS7. Certains assureurs refusaient ainsi d'assurer contre le vol ces véhicules si le client n'ajoutait pas un traceur supplémentaire. Cette mauvaise publicité a fait chuter les ventes de certains modèles mettant en difficulté les constructeurs qui ont dû revoir leur protocole de sécurité (ex : Toyota).**

## **C. LES RÉSEAUX SE STRUCTURENT À L'ÉCHELLE NATIONALE ET INTERNATIONALE**

**La professionnalisation du trafic de vols de véhicules s'est accompagnée de son internationalisation.** Ainsi, l'entreprise Coyote souligne intervenir en Allemagne, au Luxembourg, en Belgique, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, au Portugal, en Espagne et même en Albanie.

Par ailleurs, **la concentration géographique des vols, figurant dans le Palmarès publié conjointement par France Assureurs et Argos, présente des particularités. Trois départements concentrent à eux seuls 20 % de l'ensemble**

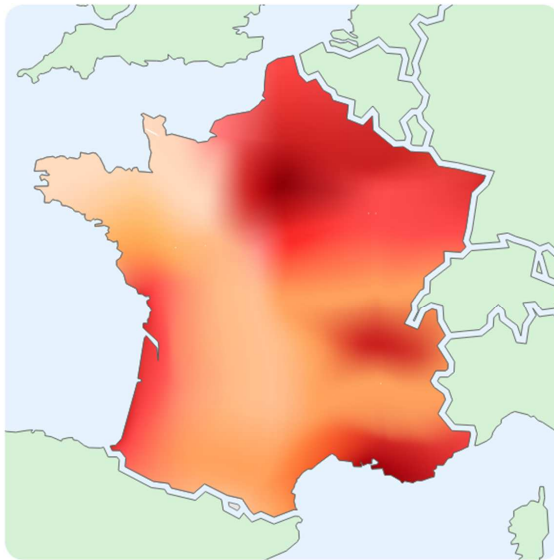
---

(1) <https://www.lajauneetarouge.com/l-assurance-francaise-en-quelques-chiffres/>

des vols de voitures : **Bouches-du-Rhône, Nord et Rhône. Quatorze départements concentrent, quant à eux, plus de la moitié des vols.** Il convient d'ailleurs d'observer que **Paris et les départements de la petite couronne** font partie de ce classement.

La carte des zones les plus à risque publiée par l'entreprise Coyote dans son étude datée de février 2026 fait ressortir **la dimension transfrontalière du trafic (nord de la France, façade atlantique, façade méditerranée sud-est, Rhône)**. De plus, en 2025 la région Grand-Est enregistre la plus forte progression du nombre de vols. Sa proximité avec les frontières belges, luxembourgeoises et allemandes n'y est sans doute pas étrangère. La hausse annuelle en 2025 est de l'ordre de 20 %.

**Les assurances établissent chaque année une cartographie du risque de vol et des véhicules les plus volés. Ainsi, la prime d'assurance d'un véhicule est donc adaptée en fonction de la domiciliation du véhicule et de son intérêt pour les voleurs.** Le département des Bouches-du-Rhône est le département avec le plus haut taux de vols de véhicules depuis de nombreuses années. Les primes d'assurance y sont en moyenne plus élevées qu'ailleurs.



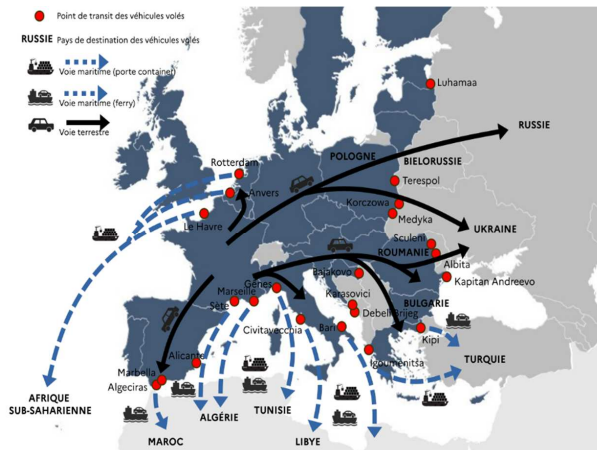
Carte des zones les plus à risques de France

Source : Rapport de l'entreprise Coyote, février 2026.

Lors de leur audition, **France Assureurs et Argos ont indiqué par ailleurs que les filières d'écoulement se situaient au sud de la Méditerranée et plus particulièrement en Afrique subsaharienne.** Les ports du Havre ainsi que les ports belges constituent également des plateformes pour les réseaux pour évacuer les véhicules volés et les acheminer hors d'Europe.

**Les véhicules volés exportés le sont principalement par voie maritime** (conteneur ou ferry à destination de l'Afrique) ou par voie routière à destination de l'Europe de l'Est. **Les ports jouent donc un rôle majeur dans cette exportation.** Les douanes, par leur présence aux frontières, peuvent contribuer à lutter contre ce phénomène. Toutefois, **le travail de contrôle et de détection des véhicules volés nécessite une formation à l'identification de véhicules « maquillés ».**

#### CARTOGRAPHIE DES PORTS IMPLIQUÉS DANS LE TRAFIC DE VÉHICULES, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



- Pays-Bas : Rotterdam
- Belgique : Anvers
- Allemagne : Hambourg
- France : Le Havre, Marseille, Sète
- Espagne : Algésiras, Marbella, Alicante
- Italie : Gênes, Civitavecchia, Bari
- Grèce : Igoumenitsa, Kipi.

### III. L'ADAPTATION TECHNOLOGIQUE DES RÉSEAUX FACE AUX VÉHICULES CONNECTÉS

Avec l'avancée de l'électronique, une nouvelle modalité du vol de voiture est apparue et indique une professionnalisation du délit ainsi qu'une expertise technique particulière.

Il s'agit du **vol d'un véhicule par la captation du signal des clés électroniques** (*relay attack*). Ce piratage des systèmes d'accès sans clé ou reprogrammation électronique est particulièrement difficile à déjouer puisqu'il n'implique nullement l'usage de violence et qu'il est difficile d'en saisir l'illégalité de prime abord. Cela peut également être une clé universelle (*bump key*) ou même l'usage d'un brouilleur empêchant la fermeture de la porte.

Selon l'entreprise française Coyote, 9 voitures volées sur 10 le sont au moyen de techniques électroniques. Ces modes de vols sans effraction sont en capacité de neutraliser rapidement les systèmes de sécurité embarqués dans les véhicules.

### IV. L'AMPLEUR DU PHÉNOMÈNE

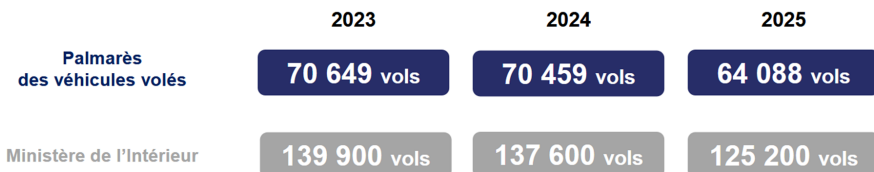
D'après le « Palmarès des véhicules volés en 2025 » précité, 45.5 millions de véhicules sont assurés dont 34 millions contre le vol.

Il convient de souligner une légère tendance à la baisse des vols de voitures de l'ordre de 6 %.



Source : Palmarès, France Assureurs-Argos, 2026.

La quantification des vols comporte une difficulté dans la mesure où les assureurs et le ministère de l'intérieur ne disposent pas des mêmes chiffres en raison de méthodes différentes.



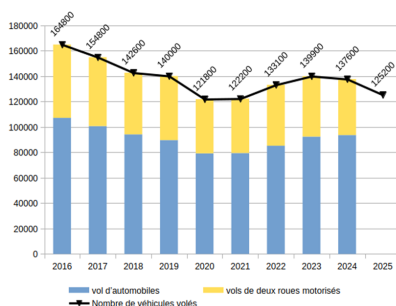
Source : Palmarès, France Assureurs-Argos, 2026.

En effet, certains « faux vols » déclarés (oublis de lieux de stationnement ou mises en fourrière) sont intégrés aux statistiques du ministère de l'intérieur. De

plus, les véhicules volés et retrouvés dans la journée ne sont pas comptabilisés dans le Palmarès. Enfin, seuls 75 % des véhicules sont assurés contre le vol.

Par ailleurs, l'étude de l'évolution du phénomène sur une période plus longue révèle cependant une baisse marquée. En effet, **en 2004, ce sont au total 284 931 véhicules qui étaient volés, soit une baisse d'environ 50 % en 20 ans.**

**ÉVOLUTION DES VOLS DE VÉHICULES EN FRANCE (DONNÉES SERVICE STATISTIQUE MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE, DONNÉES DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR)**



Les estimations obtenues à partir de l'étude des procédures judiciaires permettent d'indiquer que :

- **un véhicule volé sur 4** (environ 30 000 véhicules/an) est **destiné à l'exportation** ;

- **un véhicule volé sur 3** (environ 45 000 véhicules/an) **sert à la criminalité** de tout ordre dont la criminalité organisée ;

- **deux véhicules volés sur 5** (environ 50 000 véhicules/an) **restent dans le parc français**, certains étant « maquillés ».

Selon le SSMSI, **58 % des véhicules dérobés chaque année sont retrouvés.**

**Au sein de l'Union européenne, le nombre de véhicules volés était de 470 000 en 2023.**

## **DEUXIÈME PARTIE : UNE RÉPONSE NATIONALE QUI S'EST STRUCTURÉE MAIS ATTEINT SES LIMITES**

### **I. LES FORCES DE L'ORDRE FACE AU TRAFIC**

#### **1. Les missions de la police nationale et de la gendarmerie nationale**

**La sécurité publique repose en France sur trois institutions principales : la police nationale, la gendarmerie nationale et les polices municipales. Chacune dispose d'un statut propre, d'une zone d'intervention spécifique et de missions adaptées.**

Police et gendarmerie sont rattachées au ministère de l'intérieur même si les gendarmes font partie des forces armées françaises. Au niveau ministériel, les directions générales de la police nationale (DGPN) et de la gendarmerie nationale (DGGN) sont responsables des deux types d'agents.

**Les missions prioritaires de la police et de la gendarmerie se recoupent pour partie. Néanmoins, la lutte contre la criminalité organisée, la grande délinquance et la drogue font expressément partie des missions de la police nationale** et plus particulièrement de la police judiciaire.

Si les missions sont donc relativement similaires, la police nationale les exerce principalement en zone urbaine tandis que la gendarmerie nationale agit en zone périurbaine (villes moyennes et territoires ruraux).

#### **2. Répondre à la criminalité organisée : les services spécialisés de la police nationale et de la gendarmerie nationale**

**Face au phénomène de la criminalité organisée, les services de l'État ont dû s'organiser pour y apporter une réponse** qui associe analyse et enquête.

Ainsi, **la direction nationale de la police judiciaire** dispose d'un Office central de lutte contre le crime organisé (OCLCO) qui entretient des relations avec les acteurs du secteur automobile, les sociétés d'assurance ainsi que les sociétés de location de véhicules.

**La gendarmerie nationale** dispose, quant à elle, d'une unité unique en Europe qui associe l'expertise technique de l'Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale (ICRGN) et la capacité d'enquête et de renseignement criminel du Service central de renseignement criminel (SCRC) : le Plateau d'investigation véhicule (PIV) ; qui anime des partenariats avec tout l'écosystème du véhicule, les fabricants de pièces détachées, les constructeurs et les loueurs.

Dans sa mission de contrôle des flux, la gendarmerie nationale assure une lutte continue contre les vols de véhicules. Elle dispose des escadrons départementaux de contrôle des flux (EDCF) et d'une unité nationale d'appui

spécialisée notamment dans l'identification des véhicules volés et l'analyse des techniques de vols : le plateau investigation véhicule (PIV) basée au sein de l'Unité nationale de la police judiciaire (UNPJ) à Pontoise (Val d'Oise). Ces unités sont en charge d'identifier les véhicules volés dans les flux quotidiens.

**Les unités de police judiciaire** (sections de recherches, brigades de recherches) sont en charge de mener les enquêtes judiciaires afin de démanteler les groupes criminels organisés spécialisés dans le trafic de véhicules volés.

Enfin, il importe de mentionner la prise de conscience de **la place du cyberspace au sein de la criminalité organisée qui a donné lieu à la création de l'Unité nationale cyber (UNC)** par arrêté du 23 novembre 2023 et qui occupe une place particulière au sein de l'UNPJ à la gendarmerie nationale.

## II. LES ACTEURS PRIVÉS EN APPUI DE L'ACTION DE L'ÉTAT

Les acteurs privés, que ce soit les constructeurs automobiles ou les assureurs, ont développé des moyens permettant de sécuriser les véhicules face au vol.

**L'un des premiers outils permettant de lutter contre les vols de voitures est l'antidémarrage électronique reposant sur une puce intégrée à la clef.** Celui-ci échange un code d'authentification avec un boîtier de contrôle relié au calculateur moteur : sans correspondance, l'alimentation et l'allumage restent bloqués.

**Le dispositif s'est imposé à l'échelle européenne dès 1974**, via la directive 74/61/CEE modifiée par la directive 95/56/CE du 8 novembre 1995. En France, l'arrêté du 21 octobre 1996 relatif à la réception communautaire des dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur précise qu'à partir du 1er octobre 1998, les dispositions relatives aux dispositifs immobiliseurs sont applicables à toutes les voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne mises pour la première fois en circulation.

**L'immobilisateur électronique a contribué à une baisse marquée des vols de véhicules** : l'étude de van Ours et Vollaard estime cet effet à environ 50 % de réduction de la probabilité de vol aux Pays-Bas (1995-2008) <sup>(1)</sup>.

**D'autres techniques de vol ont vu le jour depuis** : c'est le cas des attaques par relais, lorsque deux complices amplifient le signal d'une clef restée au domicile par exemple, afin de tromper le véhicule. **En réponse, les constructeurs ont d'abord intégré des capteurs de mouvement dans les clefs.** Ford a été pionnier <sup>(2)</sup> : en 2019, il a lancé une clé dont un capteur détecte lorsqu'elle est restée immobile

---

(1) [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2202165&\\_cf\\_chl\\_f\\_tk=CgsTxz3N6S1ULnuKEwGwhldnD1hbTS72uplc3Z3tvpw-1782983331-1.0.1.1-oeLsCFAqJlug0AIRpdX9aWz.zBtzbmliCw8JZLi3WA](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2202165&_cf_chl_f_tk=CgsTxz3N6S1ULnuKEwGwhldnD1hbTS72uplc3Z3tvpw-1782983331-1.0.1.1-oeLsCFAqJlug0AIRpdX9aWz.zBtzbmliCw8JZLi3WA)

(2) <https://www.autexpress.co.uk/ford/106556/ford-launches-new-keyless-fob-to-combat-relay-attacks>

plus de 40 secondes et déclenche alors un mode veille, la clef ne répondant plus à aucune tentative de piratage, y compris les attaques relais, avec un rayon de fonctionnement ramené à deux mètres du véhicule. La clef se réactive dès qu'elle détecte à nouveau un mouvement.

**En complément de l'électronique, les constructeurs déploient des mesures matérielles ciblant à la fois le vol du véhicule et le vol pour pièces.** Les techniques les plus répandues sont le **gravage** du numéro VIN sur les pièces sensibles, l'installation d'écrous antivols et de plaques de protection sous catalyseur. La protection de la prise OBD répond quant à elle au « *mouse jacking* », technique où un boîtier branché sur la prise OBD reprogramme une clé vierge, permettant de démarrer le véhicule en quelques secondes.

**Les assureurs contribuent aussi à l'amélioration de la sécurisation des véhicules**, en publiant par le biais d'Argos le palmarès des véhicules les plus volés. Cette publication incite les constructeurs à améliorer les processus de sécurisation de leurs véhicules, du fait d'atteinte réputationnelle que constitue un tel classement. À titre d'exemple, en 2025 <sup>(1)</sup>, pour les véhicules particuliers, le palmarès faisait état des 5 véhicules comme étant les plus volés : Toyota RAV4 Ve génération, Hyundai Tucson IVe génération, Toyota C-HR, Renault Megane IVe génération, Renault Talisman.

**Les constructeurs ont, depuis plusieurs années, changé de paradigme en considérant que le renforcement des mesures contre le vol de véhicule devait être une priorité.** En effet, la communication des types de véhicules les plus volés et leur lien sur l'opinion des consommateurs ont désormais un impact direct sur leurs ventes. Les constructeurs développent donc des systèmes de plus en plus sécurisés. Le PIV travaille avec eux sur les remédiations possibles en leur signalant toute nouvelle technique de vol détectée.

**Lorsque les constructeurs constatent que leur système présente une vulnérabilité, ils ont la possibilité de mettre en place une campagne de rappel.** C'est l'exemple du dossier STELLANTIS pour lequel une campagne de rappel a été réalisée sur les VL haut de gamme de type DS7. Pour des raisons économiques, le constructeur a décidé de ne rappeler aucun autre véhicule de la gamme (3008, 5008, 308, etc..) alors même que ces modèles étaient fortement impactés par les vols. Il en est de même pour le constructeur TOYOTA avec les vols de RAV4, aucune campagne de rappel en raison des coûts engendrés. Ils ont uniquement renforcé la sécurité sur leur système électronique pour les véhicules produits à compter de 2023. Peu de temps après, les malfaiteurs ont d'ailleurs trouvé une nouvelle faille malgré cette modification en usine.

---

(1) <https://www.franceassureurs.fr/actualites/argos-et-france-assureurs-devoient-le-palmares-2025-des-vehicules-voles/>

### III. LES ANGLES MORTS DE LA RÉPONSE APPORTÉE AU TRAFIC

**Plusieurs raisons expliquent la difficulté à endiguer le trafic de vols de véhicules.** Certaines d'entre elles constituent des angles morts de la réponse des autorités.

Interrogé par un parlementaire – via une question écrite <sup>(1)</sup> – sur le trafic de véhicules volés, le ministère de l'intérieur a ainsi évoqué le cas des véhicules connectés. Concernant ces derniers, **le cadre juridique de la protection des données personnelles soulève des difficultés d'application.**

Ces véhicules échangent avec l'extérieur à travers des applications mobile ou encore d'autres véhicules. Ces données personnelles peuvent indirectement être identifiantes et représentent donc une source d'informations utiles dans le cas d'enquêtes.

Toutefois, **le cadre juridique de la protection des données se traduit par des obstacles pour les forces de l'ordre** réduisant ainsi les chances de retrouver un véhicule subtilisé.

Les articles 230-32 <sup>(2)</sup> et 230-33 <sup>(3)</sup> du code de procédure pénale (CPP) disposent ainsi que la localisation en temps réel d'un véhicule sans le consentement de son propriétaire est restreinte à une durée maximale de quinze jours consécutifs. Ces dispositions sont souvent appliquées aux véhicules volés par méconnaissance de l'article 230-44 <sup>(4)</sup> du CPP qui précise que ces règles ne sont pas applicables *« lorsque les opérations de géolocalisation en temps réel ont pour objet la localisation d'un équipement terminal de communication électronique, d'un véhicule ou de tout autre objet dont le propriétaire ou le possesseur légitime est la victime de l'infraction sur laquelle porte l'enquête. »*

**La différence d'interprétation du Règlement général sur la protection des données (RGPD) par les États membres de l'Union européenne et les constructeurs automobiles** est un frein à l'obtention de certaines données (géolocalisation, identification). Ainsi par exemple, il est devenu plus difficile et plus long d'obtenir des informations de la part des constructeurs allemands.

Compte tenu du fait que de nombreux constructeurs sont européens ou possèdent des sièges au sein de l'Union européenne, **une harmonisation des réglementations en matière de géolocalisation apparaît indispensable.**

Si la coopération entre le plateau d'investigation véhicule et les constructeurs français existe, elle demeure bien plus complexe s'agissant de certains constructeurs étrangers.

---

(1) <https://www.senat.fr/questions/base/2025/qSEQ250604954.html>

(2) [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000038311484](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038311484)

(3) [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000038311479](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038311479)

(4) [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000028793439](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000028793439)

D'ailleurs, **la coopération entre les douanes des pays membres de l'Union est également à interroger.** Votre rapporteur a auditionné le directeur général adjoint de la direction des douanes de Gilbert Beltran. À ce jour, la coopération entre systèmes douaniers des pays membres de l'Union n'est pas achevée et ne le sera qu'entre 2030 et 2032 dans le cadre de la mise en commun des différents réseaux douaniers.

Une telle situation rend possible l'exportation de véhicules volés alors même qu'une **interopérabilité des systèmes douaniers** permettrait dès aujourd'hui d'identifier des filières de trafic et de les démanteler.

## **TROISIÈME PARTIE : L'EUROPE DOIT RATTRAPER SON RETARD ET ŒUVRER À UNE RÉELLE COOPÉRATION POUR ENDIGUER LE TRAFIC**

### **I. UNE COOPÉRATION EUROPÉENNE CONTRE LA CRIMINALITÉ ENCORE LIMITÉE**

#### **1. Les prémisses de la coopération**

La **coopération policière et judiciaire européenne en matière pénale** a été consacrée avec le **traité de Maastricht**. Domaine régalien par excellence, elle a longtemps relevé de l'intergouvernemental. **L'entrée en vigueur du traité de Lisbonne en 2009 l'a finalement consacrée en l'intégrant au droit de l'Union. L'article 3** du Traité sur l'Union européenne, qui énonce les objectifs de celle-ci, **explicite au sein de son paragraphe 2 l'espace de liberté, de sécurité et de justice.**

Certes, la lutte contre la criminalité figurait déjà parmi les conclusions du Conseil européen de Tampere de 1999. Néanmoins, la question des migrations a clairement pris le pas sur beaucoup d'autres reléguant la question de lutte contre les trafics à une place secondaire.

#### **2. La décision-cadre de 2008**

Il convient toutefois de signaler l'adoption en 2008 d'une **décision-cadre relative à la lutte contre la criminalité organisée.** Cette décision a érigé en **infraction pénale le fait de participer à une organisation criminelle.** Elle vise en outre à harmoniser les législations européennes et des pays de l'Union en matière d'incrimination de ces infractions à fixer des sanctions dans ce domaine.

Cette décision permet de **fixer un régime de sanctions minimales** dans le cas d'une participation active aux activités d'une organisation criminelle ou la conclusion d'un accord visant à commettre un crime. Le régime de sanctions s'adresse autant aux personnes physiques qu'aux personnes morales.

Avec cette décision, l'Union a permis de consacrer la lutte contre la criminalité organisée. Il importe ainsi de rappeler que dès 1997, elle avait adopté un premier plan d'action contre cette criminalité. Au cours de la première moitié des années 2000, le dispositif de lutte a été renforcé dans le cadre de la lutte contre le terrorisme d'une part, mais aussi de la lutte contre la criminalité transfrontalière avec l'adoption à l'ONU d'une convention contre ce type de criminalité.

Afin de disposer d'un appareil réellement à même de lutte contre les nouvelles formes de criminalité organisée, **la révision de la décision de 2008 est envisagée**. Si une majorité se dessine au sein des États membres, des divergences entre pays persistent cependant encore.

### 3. La place des réseaux de coopération

**L'Union a créé plusieurs réseaux de coopération dans le champ pénal.** Ainsi, **l'agence Europol**, créée en 1999, est souvent présentée comme une police européenne. Si l'expression est abusive, Europol constitue néanmoins un centre d'analyse et d'expertise dans le domaine de la criminalité. **L'agence vient en maintien aux forces de l'ordre engagées sur le terrain dans des opérations**, elle constitue également un centre d'informations et enfin elle occupe un rôle d'expertise. Cependant, l'agence est encore sous-dimensionnée face à la polycriminalité et l'extension de son mandat dépend du bon vouloir des États membres et de leur intérêt à coopérer.

**Europol et Eurojust<sup>(1)</sup> apportent leur soutien aux enquêtes transfrontières européennes.** Le trafic de véhicules volés est traité par Europol dans son projet (Analysis Projects) « Furtum ».

Le projet « Furtum » d'Europol, qui traite notamment des trafics de véhicules, apporte son soutien aux États membres de l'Union européenne en termes d'analyse des phénomènes criminels, d'organisation de réunions thématiques, d'expertise, de formation et de soutien opérationnel pour le démantèlement de groupes criminels spécialisés. **Avec le concours d'Eurojust, de nombreuses opérations conjointes ont permis, ces dernières années, le démantèlement de groupes criminels spécialisés.**

Le **système d'information Schengen (SIS)** permet qu'un véhicule enregistré comme volé dans la base d'un des États membres de l'Union européenne soit visible dans les autres États membres.

À une échelle plus importante que celle de l'Union existe également une agence internationale intergouvernementale : **Interpol**. L'agence, dont le nom complet signifie organisation internationale de police criminelle, vise à **échanger et à accéder à des informations sur les criminels et leurs infractions**. Ce réseau

---

(1) *Agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire en matière pénale (Eurojust) facilite la coordination et la coopération judiciaires entre les autorités nationales en apportant un soutien pratique aux procureurs dans la lutte contre les formes graves de criminalité transfrontière et le terrorisme.*

rassemblant **196 membres** est indispensable pour mettre à bas la criminalité organisée.

Dès lors, **Interpol a consacré la lutte contre le trafic des véhicules parmi ses différentes missions.** En effet, l'agence dispose d'une **base de données sur les véhicules volés (SMV)** qui représente un outil essentiel contre le vol et le trafic de véhicules. Cette base de données concerne l'ensemble des types de véhicules. Elle constitue un outil majeur puisqu'elle permet à l'ensemble des polices de savoir instantanément si un véhicule est volé (déclaration de vol).

**En 2023, la base SMV a permis d'identifier près de 250 000 véhicules volés à l'échelle mondiale.** Cent trente-sept pays partagent leurs données nationales sur les véhicules dérobés et près de 194 millions de recherche ont été effectuées par les forces de police dans la base de données.

Chaque année, Interpol organise une conférence mondiale pour faire face à la hausse de vols de véhicules et au commerce illicite de pièces détachées. Cet événement permet aux services chargés de l'application de la loi, aux gouvernements, aux experts du secteur, aux entreprises privées et aux organisations internationales de partager leur expertise dans la lutte contre la criminalité liée aux véhicules.

Il ressort de cette conférence annuelle la nécessité de mettre à jour les registres nationaux sur les véhicules volés, d'étendre l'accès aux bases de données mondiales d'Interpol et de mettre en place des partenariats pour combattre la menace croissante que constitue la fraude.

Parmi les différents projets lancés par Interpol contre le trafic de véhicules volés, il est loisible de mentionner le projet INVEX associant 25 pays et des constructeurs automobiles. Lancé en 2009, ce projet a contribué à la localisation de voitures et composants volés dans plus de 100 pays, ce qui a ensuite permis des milliers de saisies et des enquêtes complémentaires pertinentes.

**L'efficacité de la lutte contre la criminalité transnationale liée aux véhicules ne peut être garantie que si la communauté des services chargés de l'application de la loi parvient à innover en suivant le rythme des évolutions technologiques.**

#### **4. La stratégie européenne de sécurité**

Le 1<sup>er</sup> avril 2025, la **Commission européenne a publié sa stratégie européenne de sécurité intérieure (*Protect EU*)**. Elle fait le constat qu'une coordination et un soutien au niveau de l'Union sont essentiels face à des réseaux criminels transnationaux qui se propagent de manière exponentielle.

**La stratégie prend acte des nouvelles formes de criminalité**, notamment via le numérique et donc de la nécessité de muscler l'appareil répressif. Elle fait aussi le constat d'une meilleure gouvernance à mettre en place.

C'est dans le cadre de cette stratégie que **le renforcement des moyens d'Europol est promu de même que ceux de Frontex**, l'agence européenne chargée de la surveillance des frontières extérieures de l'Union.

À cet égard, cette agence dispose de moyens considérablement renforcés et notamment de contingents de gardes-frontières qui viennent soutenir les forces de l'ordre nationales dans l'exercice de leurs missions. Si Frontex est connue pour le contrôle des migrations, un pan, important de son activité consiste à détecter les voitures volées.

**La stratégie place aussi comme priorité l'accès sécurisé aux données.** Dans le cadre de la recherche et de la lutte contre le trafic de voitures, la capacité à disposer des données issues des pays membres constitue un élément majeur à même d'endiguer durablement et efficacement cette criminalité organisée.

Pour autant, **votre rapporteur regrette que la lutte contre le trafic de véhicules volés n'apparaisse pas comme une des priorités.** Cela lui donnerait de la visibilité et justifierait le renforcement des moyens dédiés à sa lutte.

## **II. LES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS DEVRAIENT ÊTRE INTÉGRÉS AU DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC**

**Votre rapporteur a cherché à auditionner les représentants des intérêts des constructeurs automobiles européens mais sans succès. L'un des représentants des intérêts des constructeurs automobiles a souligné par écrit ne pas disposer d'étude** ou d'information spécifique sur le sujet abordé par la proposition de résolution européenne.

**Il a poursuivi en indiquant que les constructeurs se contentaient de suivre les réglementations européennes, « très limitées en la matière »,** faisant référence au règlement UE 2021/2274 qui figure parmi les visas de la PPRE. Il a achevé sa réponse en indiquant **ne pas disposer d'expert concernant le vol de voitures au sein de son équipe.**

Cette réponse, aussi succincte soit-elle, met en lumière plusieurs points qui méritent d'être soulignés.

### **1. Le règlement n° 155 de l'Organisation des Nations Unies (ONU)**

S'agissant du règlement européen mentionné, il est une transcription du règlement n° 155 de l'ONU rédigé par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU). Il s'agit d'une des cinq commissions régionales du Conseil économique et social de l'instance internationale. L'organe rédacteur du texte constitue un forum intergouvernemental spécialisé produisant des standards techniques harmonisés que les États ou organisations peuvent adopter.

**Le règlement n° 155 vise à protéger les véhicules des cybermenaces dans un contexte de montée en force des véhicules connectés.** Ce règlement traite directement du volume de données stockées par les véhicules et des dangers encourus par les propriétaires des véhicules si celles-ci n'étaient pas suffisamment sécurisées. Selon la CEE-ONU, **les voitures contiennent aujourd'hui jusqu'à 150 unités de contrôle électronique et près de 100 millions de lignes de code soit quatre fois plus qu'un avion de chasse.** Ce chiffre pourrait atteindre 300 millions d'ici à 2030.

**La norme NU R155 prévoit que les véhicules doivent disposer d'un système de gestion de la cybersécurité (SGC ou CSMS pour *Cybersecurity Management System*),** c'est-à-dire appliquer des pratiques et des mesures de cybersécurité tout au long du processus de développement et de cycle de vie des véhicules. Bien qu'aucun système de gestion de la cybersécurité ne soit actuellement obligatoire pour les fournisseurs, ceux-ci ont tendance à mettre en place les processus, les évaluations et les concepts de sécurité adéquats (par exemple ISO 21434) pour se conformer aux réglementations.

## **2. Une menace cyber insuffisamment identifiée par les constructeurs automobiles**

Dès lors que les menaces cyber ne cessent d'évoluer, la question va continuer de demeurer d'une actualité brûlante. Pour rappel, des pirates informatiques éthiques <sup>(1)</sup> (« *white hat* ») sont parvenu à prendre le contrôle d'un véhicule par le biais d'internet. Suite à cette opération, le constructeur automobile Chrysler a dû rappeler près de 1,4 million de véhicules <sup>(2)</sup> sujets à ce risque cyber élevé.

**Le fait qu'un représentant de constructeur estime ne pas voir de sujet particulier concernant le trafic de véhicules plus de dix ans après la mise en exergue d'un risque important est particulièrement inquiétant.** Il est permis de se demander dans quelle mesure les véhicules sont suffisamment sécurisés.

L'autre élément qui mérite d'être soulevé est **l'investissement législatif limité de l'Union européenne en la matière.** Nous ne manquons pas de réglementations et pourtant nous nous reposons sur un règlement de l'ONU de 2021 en matière de cybersécurité. Avons-nous pris la mesure de la situation et de la nécessité de s'en saisir ? À l'évidence non.

Dès lors, **il convient d'intégrer les constructeurs à la réflexion sur le trafic de véhicules volés.** Il ne s'agit pas de leur confier des missions de police qui reviennent aux forces de l'ordre. Mais des exigences élevées et à jour des découvertes récentes doivent leur servir de cadre afin de sécuriser pleinement les véhicules.

---

(1) *Hacker éthique ou un expert en sécurité informatique qui réalise des tests d'intrusion et d'autres méthodes de test afin d'assurer la sécurité des systèmes d'information d'une organisation*

(2) <https://www.theguardian.com/business/2015/jul/24/flat-chrysler-recall-jeep-hacking>

### III. LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE PORTE PLUSIEURS PRÉCONISATIONS POUR METTRE À L'AGENDA LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITÉ EN MATIÈRE DE VÉHICULES VOLÉS

**Votre rapporteur a pu constater au cours de ses auditions qu'il existait des solutions pour endiguer efficacement la criminalité organisée liée aux véhicules volés.** C'est donc un ensemble de préconisations qu'il convient de faire et qui se situent à la fois aux niveaux national et européen.

**La place des forces de l'ordre dans la lutte contre ce trafic est centrale** mais **la responsabilité première**, comme l'indiquait le ministère dans sa réponse à la question parlementaire précédemment citée <sup>(1)</sup>, **en revient aux professionnels du secteur plutôt qu'à l'État.**

Par ailleurs, **la majorité des particuliers reste peu informée de la sophistication des vols par piratage électronique** (comme le *mouse jacking* ou l'attaque par relais) alors que des gestes simples permettent de s'en prémunir comme éteindre sa clé de véhicule de façon qu'elle cesse d'émettre, la placer dans une cage de faraday ou installer un dispositif type traceur dans son véhicule, à un endroit difficile d'accès.

#### 1. Des conventions entre acteurs privés et forces de l'ordre

**Le partenariat établi par Argos avec les forces de l'ordre**, et qui a été présenté à votre rapporteur, **a démontré son efficacité** et, plus important encore, il est déjà actif au sein de plusieurs pays européens et pas seulement la France. **Argos a donc démontré sa capacité à coopérer avec différentes forces de l'ordre aux cultures différentes et son modèle peut servir de base pour le répliquer plus largement au sein de l'espace de l'Union.**

Le système repose sur l'établissement de conventions entre la société et les forces de l'ordre de l'Espagne, du Portugal ou encore de l'Italie. Deux options se dessinent : l'intergouvernemental ou bien une coopération au sein de l'Union. Interpol dispose déjà d'une coopération dans ce domaine ; **au niveau européen il conviendrait d'institutionnaliser une coopération en associant Europol et Frontex dont les missions recouvrent cette lutte.**

**Argos joue également un rôle prépondérant dans la recherche, l'identification et la récupération de véhicules volés.** Il dispose notamment d'outils numériques, tels que le *Webcrawler* qui permet de scanner les ventes en ligne afin de rechercher des véhicules ou des pièces détachées suspects.

---

(1) <https://www.senat.fr/questions/base/2025/qSEQ250604954.html>

## **2. Un partage d'informations européen comme élément clé de la lutte contre une criminalité transfrontière**

Il ressort, par ailleurs, des auditions menées par votre rapport **qu'une des clés de la lutte consiste dans le partage d'informations**. À l'ère du *big data*, des voitures connectées et des fichiers interopérables, **il paraît inouï de ne pas rendre accessibles des fichiers nationaux qui permettraient de répondre à la criminalité transfrontière et transfrontalière**. Les polices belge et néerlandaise, par exemple, ont établi une coopération grâce à des officiers de liaison établis dans chacun des deux pays pour transmettre les informations relatives aux véhicules volés.

La France ne dispose pas d'un accord similaire. Toutefois, le plateau Investigation Véhicule de la gendarmerie nationale est le point de contact des différentes forces de sécurité européenne en matière de contentieux véhicule. Des échanges sont réalisés via les différents centres de coopération police-douanes (CCPD), directement entre services ou au besoin par les différents canaux institutionnels d'échange (SIENA, Interpol).

À l'instar des réglementations sur les transactions suspectes en matière de précurseurs d'explosifs, **la désignation d'un service point de contact national sur la thématique véhicule permet de gagner en souplesse**.

Le Système d'Information Schengen (SIS) permet déjà d'avoir en temps réel les véhicules volés à partir du moment où la victime dépose plainte, et est visible dans l'ensemble de l'espace Schengen.

## **3. Le cadre juridique européen doit être adapté**

**Les difficultés mises en exergue précédemment concernant les données personnelles appellent une réponse européenne** modifiant le cadre juridique existant. Argos évoquait, lors de son audition, les difficultés liées aux lois divergentes entre pays s'agissant des registres de véhicules volés et les entraves que cela posait pour endiguer cette criminalité.

**L'Union doit proposer un texte législatif à même de résoudre ces lacunes juridiques pour harmoniser les législations** et enfin prendre un temps d'avance sur les criminels qui profitent de ces failles pour faire proliférer leur commerce.

Par ailleurs, **l'idéal serait que tous les ports européens soient équipés d'un système automatique de lecture des plaques d'immatriculation des véhicules à l'export avec interrogation de la base SIS**.

## **4. La responsabilité des constructeurs**

**Plusieurs mesures** peuvent d'ores et déjà être mises en place par les constructeurs :

- **harmonisation des protocoles** de prévention des vols chez les constructeurs automobiles ;

- **complexification de l'accès aux dispositifs de géolocalisation** (afin d'éviter leur démontage quasi-systématique) ;

- **accessibilité immédiate, par le biais des constructeurs, aux systèmes de géolocalisation GPS embarqués des véhicules signalés volés** (établissement d'une plateforme unique qui pourrait être actionnée par les services en sollicitant les constructeurs).

À l'heure du « tout numérique », **les constructeurs doivent drastiquement augmenter la sécurité des systèmes électroniques pour complexifier l'action des malfaiteurs**. Même si aucun système n'est inviolable, dès la connaissance d'une vulnérabilité, il conviendrait de les contraindre à agir afin d'en limiter les conséquences.

Par ailleurs, **il est possible d'améliorer les capacités de détection des véhicules volés** (puce RFID, 2D-DOC sur le véhicule, plaque d'immatriculation sécurisée), voire de neutraliser la circulation quand le boîtier télématique est déconnecté.

**L'amélioration de la traçabilité** passe par des dispositifs de puces RFID infalsifiables ou la gravure laser de pièces maîtresses. Une base de données pourrait être étendue en ligne, avec obligation des déclarations des entretiens/réparations, éventuellement alimentant FOVES/SIS. Par ailleurs avec l'odométrie, les minoration des kilométrages pourraient être plus facilement détectables.

Il est également possible d'utiliser :

- des **plaques d'immatriculation sécurisées** et produites par l'État (comme en Belgique pour leur plaque arrière) ;

- le **gravage des vitres avec le numéro de série** (particulièrement efficace mais peu usité car présentant un surcoût pour l'acheteur) ;

- **l'utilisation de QR codes sécurisés** (2D Doc) qui seraient présents à un endroit protégé du véhicule et sur la carte grise. Ce QR Code pourrait être lu avec les moyens des forces de sécurité en mobilité ;

- **l'utilisation de lecteur de numéro de série électronique** (ou « VIN reader » branché sur la prise OBD) du véhicule. Ces numéros sont encore peu maquillés par les voleurs car nécessitant des connaissances poussées en informatique embarquée ;

- **l'utilisation de codes propres aux constructeurs** (codes de production) associés aux numéros de série à des endroits facilement accessibles aux FSI ;

- l'obligation pour un constructeur, avant la mise sur le marché, de **fournir un document aux forces de sécurité intérieure de tous les éléments d'identification du véhicule et de leur emplacement.**

L'identification et la localisation reposent sur les traceurs GPS et modems cellulaires, les puces LoRa/Sigfox, et la lecture automatisée généralisée et centralisée (voir optimisée par l'IA) des plaques d'immatriculation (LAPI).

Il a été constaté que même sans abonnement spécifique, **les voitures sont souvent géolocalisables par le constructeur, mais les données sont parfois non accessibles pour diverses raisons** (absence de coopération, données à l'étranger, paiement pour l'activation d'une option, démontage du modem, brouillage par jammer...).

**La plupart des véhicules récents sont équipés d'un boîtier IMEI intégré.** Il est ainsi possible d'envoyer une réquisition aux GUTI (Guichet unique Téléphonie Internet) de la gendarmerie nationale qui dispose d'un listing des IMEI des véhicules. Une fois l'IMEI du véhicule volé obtenu, il est possible d'envoyer une réquisition pour géolocaliser ce véhicule.

**Les véhicules peuvent être localisés par :**

- le bornage réseau via la carte SIM qu'ils emportent ;
- le dernier point GPS connu transmis via la carte SIM au serveur du constructeur automobile ;
- l'utilisation de traceur GPS (balise Coyote, AirTag...).

Dans les deux premiers cas, il est possible d'arrêter la localisation en basculant en mode *privacy* (obligation imposée par le RGPD) ou en déconnectant le boîtier télématique qui communique ces données. En cas de vol de véhicules, les auteurs déconnectent systématiquement le boîtier (tutoriels accessibles sur les réseaux) pour éviter d'être localisés.

L'ajout de traceurs supplémentaires n'est pas recherché actuellement par les voleurs, car ceux-ci ne sont pas obligatoires et ne sont présents que sur une minorité des véhicules. Lorsqu'un traceur est présent, le véhicule est généralement retrouvé en moins de 48 heures.

Le dispositif d'appel d'urgence *eCall*, disposant parfois d'une carte SIM propre, ne permet pas la localisation du véhicule hors cas prévu (accident ou action sur le bouton d'appel).

## **5. La place des autorités locales**

Votre rapporteur est conscient que **les polices municipales peuvent jouer un rôle dans l'endiguement de cette criminalité. Leur connaissance du**

**territoire et des diverses formes de délinquance et de criminalité** peut être d'un appui majeur dans la lutte contre le trafic. **Cela nécessitera de s'assurer qu'elles disposent de la capacité d'accéder aux fichiers relatifs aux voitures volées.**

**La police municipale n'est pas compétente pour mener des enquêtes judiciaires en matière de trafic de véhicules.** Sa présence sur la voie publique peut néanmoins permettre de détecter des véhicules volés voire d'arrêter des voleurs en flagrant délit. Dans ce cas, **une coordination étroite avec les autres forces de sécurité intérieure peut permettre à ces dernières d'initier des enquêtes judiciaires.**

Dès lors, **le projet de loi en cours d'examen relatif à l'extension des prérogatives, des moyens, de l'organisation et du contrôle des polices municipales** doit être l'occasion de placer dans le débat ce sujet.

Depuis la loi du 15 avril 1999, les polices municipales ont pris de plus en plus un rôle majeur dans la lutte contre la délinquance de proximité. Le projet de loi en cours d'examen renforce le constat et vise notamment à créer un service municipal à compétence judiciaire composé d'agents habilités par le parquet. Les agents de ce nouveau service seront habilités à constater de nouveaux délits et à relever des identités.

**Votre rapporteur a interrogé la police municipale de Halluin**, commune faisant partie de sa circonscription (10<sup>e</sup> circonscription du Nord), qui lui a confirmé par écrit ne **pas disposer d'un accès effectif aux fichiers nationaux** de véhicules volés (FOVES/SIS). Chaque demande de leur part d'accès à ce fichier est donc tenue de transiter par la police nationale.

Si la demande est relayée sans délai par la police municipale, le temps de traitement ou d'intervention de la police nationale dépend très largement des effectifs et moyens disponibles.

En raison d'une évolution de comportement des administrés, remarquée par la police municipale de Halluin, c'est cette dernière qui se voit désormais d'emblée sollicitée dans le cas de véhicules volés alors qu'originellement la police nationale leur apparaissait comme l'interlocuteur de référence.

**Il est notable que l'action exclusive et quotidienne sur le territoire communal, associée à une parfaite connaissance du secteur, permet à la police municipale de se rendre compte de toute anomalie ou situation suspecte.**

La garantie de continuité de la procédure, de la découverte de l'infraction/objet jusqu'à son enlèvement et de la transmission des informations à la police nationale rend indispensable la place de la police municipale et justifie donc de renforcer ses prérogatives pour lui permettre d'intervenir dans ce champ de la criminalité organisée.

**Votre rapporteur forme le vœu que le débat dans le cadre du projet de loi offre l'opportunité d'ouvrir le sujet du trafic de véhicules et de réfléchir aux voies et moyens de rendre le rôle de la police municipale optimale.**

**6. Trouver un équilibre entre protection de la vie privée de chacun et rendre efficace la lutte contre le trafic de véhicules volés**

**Ces dispositifs font face à un compromis difficile :** s'ils sont techniquement fiables, leur accessibilité financière reste inégale (notamment avec l'âge du véhicule) et leur utilisation permanente pose des risques de surveillance de masse contraires a priori au respect de la vie privée et au RGPD. Des options sont accessibles pour les désactiver ce qui pose un problème d'efficacité. Un dispositif de « super administrateur » pourrait forcer la localisation en cas de besoin étatique.

Une coopération privé/public pourrait permettre un échange d'informations opérationnelles plus efficace (ex : le FOVES/SIS pourrait être alimenté par les réseaux automobiles officiels afin d'alerter en cas de passage dans un garage de pièces/véhicules volés).

Un équivalent d'une PNIJ pour véhicules pourrait également être envisagé, tout comme l'obligation de déclaration des IMEI/IMSI (automatisée à sa 1re mise en circulation et réparation éventuelle). Cette obligation semble déjà mise en œuvre dans certains pays (ex : Russie)

De plus, **les dispositifs de géolocalisation sont tributaires des zones géographiques et de leur couverture par des antennes relais.** Comme pour le bornage téléphonique, la géolocalisation sera, par exemple, moins précise dans une zone rurale où le rayon de l'antenne relais est plus large.

En ce qui concerne **le caractère protecteur des libertés individuelles**, le recours aux données de connexion pour géolocaliser l'IMEI d'un véhicule est strictement encadré par l'article 60-1-2 du code de procédure pénale, lequel prévoit qu'elle n'est utilisable que pour les délits punis d'au moins 3 ans d'emprisonnement.

**Chaque constructeur est en mesure de fournir le dernier point GPS connu**, bien plus précis qu'une localisation obtenue par bornage traditionnel.

**Les données ne sont pas facilement accessibles. Aucun constructeur ne dispose actuellement d'une permanence soir et week-end pour répondre aux sollicitations des forces de sécurité. Les constructeurs ne fournissent pas les mêmes données.** Ainsi tel constructeur pourrait donner la localisation au démarrage, un autre à l'arrêt, certains toutes les X minutes. En outre, s'il est aisé d'échanger avec les constructeurs français et certains autres, d'autres comme les constructeurs de véhicule de luxe, les véhicules allemands ou les véhicules chinois répondent parfois plus difficilement.

**Les constructeurs sont particulièrement vigilants sur l'application du RGPD.** Cela représente un frein à la communication des données de géolocalisation et à un alourdissement des procédures.

Si les dispositifs de géolocalisation permettent de retrouver des véhicules volés, les chances de retrouver un véhicule dérobé demeurent faibles (moins de 50 % des véhicules volés sont retrouvés) et les forces de l'ordre doivent être en mesure de réagir rapidement avant que ces dispositifs soient neutralisés par les malfaiteurs ou bien que ceux-ci ne quittent le territoire national.

## CONCLUSION

**Le trafic de véhicules volés constitue un véritable fléau** qui n'est plus simplement le fait d'une délinquance de proximité mais désormais **une criminalité organisée aux ramifications internationales** et dont le coût se chiffre en milliards d'euros à l'échelle du continent européen.

**Il existe une palette d'outils** associant actions des forces de l'ordre, dispositifs techniques perfectionnés des constructeurs automobiles et coopération interétatique qui sont **de nature à endiguer de manière déterminante** et efficace ce type de criminalité.

## EXAMEN EN COMMISSION

*La Commission s'est réunie le mercredi 8 juillet 2026, sous la présidence de M. Pieyre-Alexandre Anglade, président, pour examiner la présente proposition de résolution européenne.*

**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.

*L'exposé du rapporteur a été suivi d'un débat.*

**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 recourent 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**.*



## PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉE PAR LA COMMISSION

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Vu les instruments européens de coopération policière et judiciaire,
- ⑤ Vu le règlement ONU n° 155 « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité [2021/387] »,
- ⑥ Invite le Gouvernement à :
- ⑦ 1. Renforcer la coopération européenne contre les réseaux spécialisés dans le vol de véhicules en promouvant le renforcement des échanges d'informations opérationnelles entre services européens compétents, en soutenant le développement d'actions coordonnées ciblant les filières d'exportation de véhicules volés et en améliorant l'identification rapide des véhicules volés aux frontières et dans les ports européens ;
- ⑧ 2. Adapter les moyens de sécurité intérieure à la mutation des modes opératoires en renforçant la formation et les moyens d'enquête spécialisés face aux intrusions électroniques et aux nouvelles techniques de vol, en développant les capacités d'investigation numérique liées aux vols sans effraction et en encourageant la coordination opérationnelle renforcée dans les zones frontalières ;
- ⑨ 3. 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 relatives aux véhicules volés, ainsi qu'en promouvant des outils permettant une identification rapide lors des contrôles routiers, douaniers et portuaires ;
- ⑩ 4. Renforcer la prévention et l'information des automobilistes en soutenant des campagnes européennes d'information sur les risques et les bonnes pratiques de prévention, et en encourageant, en lien avec les assureurs, la diffusion de dispositifs de protection renforcée.

- ⑪ 5. Renforcer la traçabilité et l'identification sécurisée des véhicules à l'échelle européenne en encourageant la généralisation de dispositifs d'identification renforcée des véhicules, notamment par le gravage des vitrages ou par l'intégration de solutions d'identification sécurisées, en promouvant l'étude de dispositifs d'immatriculation sécurisée harmonisés à l'échelle européenne, par le soutien aux initiatives visant à améliorer l'accès des services d'enquête aux données techniques utiles à la localisation des véhicules volés, dans le respect des cadres juridiques nationaux et européens, ainsi qu'en encourageant la structuration, dans chaque État membre, de points de contact nationaux spécialisés dans la lutte contre le trafic de véhicules.

## ANNEXE I : PRÉCONISATIONS DU RAPPORTEUR

### 1. Généraliser les conventions entre acteurs privés spécialisés et forces de l'ordre

Aujourd'hui, la société **Argos** — un groupement d'intérêt économique qui réunit les assureurs français — **a mis en place des conventions bilatérales avec les forces de l'ordre de plusieurs pays européens**, notamment l'Espagne, le Portugal et l'Italie. Concrètement, ces conventions permettent à des équipes spécialisées d'Argos de travailler avec les polices locales pour identifier, localiser et récupérer des véhicules volés une fois qu'ils ont quitté le territoire français. **Ce modèle a démontré son efficacité** : il fonctionne déjà avec des cultures policières très différentes les unes des autres.

La préconisation consiste à sortir ce modèle du cadre strictement bilatéral pour **l'institutionnaliser à l'échelle de l'Union européenne**, en l'adossant à Europol (l'agence de coopération policière européenne) et à Frontex (l'agence de surveillance des frontières extérieures de l'Union). Concrètement, cela signifierait qu'au lieu de négocier pays par pays, **un acteur privé comme Argos pourrait s'appuyer sur un cadre européen unique**, reconnu par tous les États membres, ce qui accélérerait la mise en place de nouvelles coopérations et sécuriserait juridiquement celles qui existent déjà.

### 2. Créer, dans chaque État membre, un point de contact national unique sur la thématique « véhicule »

Aujourd'hui, **lorsqu'une information sur un véhicule volé doit être échangée entre deux pays européens, plusieurs canaux coexistent** sans hiérarchie claire : les centres de coopération police-douane (CCPD, des bureaux communs situés aux frontières), le réseau SIENA (la messagerie sécurisée d'Europol), ou encore Interpol. Cette multiplicité de canaux complique le travail des enquêteurs, qui doivent savoir lequel utiliser selon le cas.

**La préconisation s'inspire d'un dispositif qui existe déjà dans un autre domaine** : celui des précurseurs d'explosifs. Ces précurseurs sont des substances chimiques d'usage courant et parfaitement légales — certains engrais agricoles, l'eau oxygénée à forte concentration, par exemple — qui peuvent néanmoins servir à fabriquer des explosifs artisanaux si elles sont détournées de leur usage normal. Pour cette raison, la réglementation européenne impose que toute vente suspecte de ces produits soit obligatoirement signalée à un point de contact national unique, désigné dans chaque pays, qui centralise ces alertes et les transmet aux autorités compétentes. Transposer cette logique au trafic de véhicules volés reviendrait à désigner, dans chaque État membre, un service unique et clairement identifié comme guichet de référence pour toute information relative à un véhicule volé à dimension transfrontalière.

### 3. Adapter le cadre juridique européen relatif aux données personnelles

Le Règlement général sur la protection des données (RGPD) encadre, à l'échelle de toute l'Union européenne, la façon dont les données personnelles — dont les données de géolocalisation d'un véhicule — peuvent être collectées et transmises. **Le problème identifié dans ce rapport n'est pas le RGPD lui-même, mais le fait que chaque État membre, et même chaque constructeur automobile, l'interprète différemment.**

Concrètement, certains constructeurs allemands se montrent aujourd'hui beaucoup plus réticents ou lents à transmettre des données de géolocalisation aux enquêteurs français que ne le sont les constructeurs français, alors que la même réglementation européenne s'applique en théorie à tous.

**La préconisation consiste à demander à l'Union européenne de clarifier, par un texte interprétatif ou une révision ciblée, la façon dont le RGPD doit s'articuler avec les besoins des enquêtes judiciaires portant sur des véhicules volés — pour qu'un enquêteur français obtienne les mêmes informations, dans les mêmes délais, qu'il s'adresse à un constructeur français, allemand ou italien.**

### 4. Équiper l'ensemble des ports européens d'un système automatisé de lecture des plaques d'immatriculation, interconnecté à la base SIS

Le **Système d'information Schengen (SIS) est une base de données commune à tous les pays de l'espace Schengen** : dès qu'une victime dépose plainte pour vol de véhicule en France, ce véhicule devient immédiatement visible comme volé pour l'ensemble des polices européennes qui consultent cette base. Le problème, c'est que cette information n'est utile que si quelqu'un pense à la consulter au bon moment — notamment lorsque le véhicule volé s'apprête à quitter le territoire européen par bateau, dans un port comme Rotterdam, Anvers, Hambourg ou Le Havre.

La préconisation consiste à **équiper systématiquement ces ports de systèmes de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI)** — des caméras qui identifient automatiquement chaque plaque et interrogent en temps réel la base SIS. Ainsi, **un véhicule volé serait détecté automatiquement avant son embarquement**, sans dépendre de la vigilance ou de la disponibilité d'un douanier au moment précis du passage.

### 5. Renforcer la responsabilité des constructeurs automobiles

Cette préconisation regroupe plusieurs mesures concrètes destinées aux constructeurs :

- **Harmoniser les protocoles de prévention des vols** entre constructeurs, pour qu'un même niveau minimal de sécurité s'applique à tous les modèles vendus en Europe, et non

uniquement à certains modèles jugés prioritaires par tel ou tel constructeur pour des raisons commerciales.

- **Complexifier l'accès aux dispositifs de géolocalisation** installés dans les véhicules, pour empêcher qu'un voleur puisse facilement les localiser et les démonter — ce qui est aujourd'hui une pratique quasi systématique, des tutoriels étant même disponibles en ligne.
- **Garantir une accessibilité rapide aux données de géolocalisation**, y compris en dehors des horaires de bureau, lorsqu'un véhicule est signalé, volé. Actuellement, aucun constructeur ne dispose d'une permanence dédiée à ces demandes urgentes, ce qui retarde d'autant les chances de retrouver le véhicule avant qu'il ne quitte le territoire.
- **Généraliser les dispositifs de traçabilité infalsifiables** : des puces RFID (des puces électroniques miniatures lisibles à distance sans contact) intégrées dans les pièces maîtresses du véhicule, du gravage laser sur les vitres ou les pièces sensibles, ou encore des QR codes sécurisés placés à un endroit protégé du véhicule et lisibles par les forces de l'ordre en mobilité.

## **6. Associer pleinement les polices municipales à la détection du trafic**

Un projet de loi est actuellement en discussion au Parlement pour **étendre les prérogatives des polices municipales**. Ce texte prévoit notamment la création d'un service municipal à compétence judiciaire, composé d'agents habilités par le Parquet, qui pourront constater certains délits et relever des identités — ce qu'ils ne peuvent pas faire aujourd'hui.

La préconisation consiste à profiter de ce texte pour **intégrer explicitement le sujet des véhicules volés dans le champ de compétence de ces agents municipaux**, en leur garantissant un accès effectif aux fichiers nationaux recensant les véhicules volés. Il est important de préciser que **la police municipale ne deviendrait pas compétente pour mener elle-même une enquête judiciaire** — ce rôle reste réservé à la police et à la gendarmerie nationales — mais elle pourrait, grâce à sa présence quotidienne sur le terrain, repérer un véhicule volé lors d'un simple contrôle de routine et transmettre l'information sans délai aux services compétents.

Instituer un dispositif encadré de « super-administrateur » pour la géolocalisation d'urgence.

Aujourd'hui, **un véhicule équipé d'un système de géolocalisation peut être suivi par son constructeur** — mais un voleur peut désactiver ce suivi en débranchant le boîtier télématique, ce que font systématiquement les réseaux organisés. Par ailleurs, même lorsque la géolocalisation reste active, l'accès à cette donnée par les forces de l'ordre dépend de la bonne volonté et de la réactivité du constructeur, qui varie fortement d'une marque à l'autre.

La préconisation consiste à **créer un mécanisme technique et juridique permettant, dans un cadre strictement encadré, à un service désigné de l'État** (police ou gendarmerie, uniquement sur réquisition judiciaire) de forcer la réactivation de la géolocalisation d'un véhicule signalé volé, y compris lorsque le dispositif standard a été désactivé ou déconnecté. Ce mécanisme s'appuierait sur le cadre légal qui existe déjà à l'article 230-44 du code de procédure pénale, qui autorise la géolocalisation en temps réel sans limite de durée lorsque le propriétaire du véhicule est lui-même la victime de l'infraction.

L'objectif est de **concilier l'efficacité opérationnelle** — retrouver le véhicule avant qu'il ne quitte le territoire — **avec le respect du RGPD**, en réservant cet accès prioritaire aux seuls cas où une plainte a bien été déposée et sous contrôle de l'autorité judiciaire.

*Ce dernier point reste, à ce stade, une piste de réflexion issue des auditions plutôt qu'un dispositif juridique stabilisé ; il mériterait d'être approfondi avec la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) et les constructeurs automobiles avant toute traduction législative.*

## ANNEXE 2 : GLOSSAIRE DES SIGNES ET ACRONYMES

| Sigle     | Signification                                                                                                                           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CCPD      | Centre de coopération police-douane                                                                                                     |
| CNIL      | Commission nationale de l'informatique et des libertés                                                                                  |
| CPP       | Code de procédure pénale                                                                                                                |
| DGDDI     | Direction générale des douanes et des droits indirects                                                                                  |
| DGGN      | Direction générale de la gendarmerie nationale                                                                                          |
| DGPN      | Direction générale de la police nationale                                                                                               |
| EDCF      | Escadron départemental de contrôle des flux                                                                                             |
| FOVES     | Fichier des objets et véhicules signalés                                                                                                |
| GUTI      | Guichet unique téléphonie internet                                                                                                      |
| ICRGN     | Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale                                                                            |
| IMEI      | <i>International Mobile Equipment Identity</i><br>— identifiant unique d'un appareil connecté, y compris certains boîtiers de véhicules |
| IMSI      | <i>International Mobile Subscriber Identity</i><br>— identifiant unique d'une carte SIM                                                 |
| LAPI      | Lecture automatisée des plaques d'immatriculation                                                                                       |
| OCLCO     | Office central de lutte contre le crime organisé                                                                                        |
| PIV       | Plateau d'investigation véhicule (gendarmerie nationale)                                                                                |
| PJL       | Projet de loi                                                                                                                           |
| PNIJ      | Plateforme nationale des interceptions judiciaires                                                                                      |
| PRE       | Proposition de résolution européenne                                                                                                    |
| RGPD      | Règlement général sur la protection des données                                                                                         |
| SCRC      | Service central de renseignement criminel                                                                                               |
| SIEN<br>A | <i>Secure Information Exchange Network Application</i> — messagerie sécurisée d'Europol                                                 |
| SIS       | Système d'information Schengen                                                                                                          |
| SMV       | Base de données Interpol sur les véhicules                                                                                              |



|      |                                                                               |
|------|-------------------------------------------------------------------------------|
|      | volés ( <i>Stolen Motor Vehicle</i> )                                         |
| UNC  | Unité nationale cyber                                                         |
| UNPJ | Unité nationale de la police judiciaire                                       |
| VIN  | <i>Vehicle Identification Number</i> — numéro<br>d'identification du véhicule |

---

### **ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR**

- **France Assureurs – Argos :**
  - M. Benoit Leclair, directeur général d’Argos ;
  - M. Pierre de Feligonde, directeur des affaires publiques de France Assureurs ;
  - Mme Lisa Martine, chargée de mission à France Assureurs ;
- **Ministère de l’économie et des finances, de la souveraineté industrielle et numérique, Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) :**
  - M. Gilbert Beltran, directeur général adjoint ;
- **Contribution écrite du ministère de l’Intérieur ;**
- **Contribution écrite de la police municipale de Halluin.**