

Voitures d'occasion : 8,77 milliards d'euros de fraude que la France et l'Europe pourraient éviter

Paris, le 22 juillet 2025 – **Alors que le marché européen des voitures d'occasion est estimé à 635 milliards d'euros en 2024, il reste fortement impacté par la fraude : environ 4,9 % des véhicules d'occasion présentent un kilométrage falsifié, et 40 % montrent des signes de dommages. Si cette réalité touche l'ensemble de l'Europe, la France n'est pas épargnée. La société de données automobiles carVertical estime, dans une étude récente, que la fraude au kilométrage coûte environ 5,3 milliards d'euros par an à l'Europe. Un chiffre probablement en dessous de la réalité, de nombreux cas passant inaperçus. Il y a sept ans, le Parlement européen évaluait déjà les pertes liées à cette pratique entre 1,31 et 8,77 milliards d'euros par an. Ces analyses confirment l'ampleur du phénomène, avec des montants similaires et une fraude encore largement sous-déclarée.**

Une perte de 1,15 milliard d'euros par an pour la France

En France, cette fraude représente à elle seule une perte annuelle estimée à 1,15 milliard d'euros. Les acheteurs y paient en moyenne 44,5 % de plus pour un véhicule trafiqué, soit quasiment la moitié de sa véritable valeur. Par exemple, une voiture affichée à 10 000 € avec un kilométrage modifié peut en réalité ne valoir que 5 500 €. L'acheteur paie donc environ 4 500 € de trop. Et plus le véhicule est onéreux, plus les pertes sont importantes : les acheteurs de voitures haut de gamme peuvent surpayer des dizaines de milliers d'euros sans le savoir.

« Il n'est pas surprenant que les acheteurs préfèrent les voitures avec peu de kilomètres. Malheureusement, cela en fait des cibles privilégiées pour les fraudeurs. En diminuant artificiellement le kilométrage, on donne l'illusion d'un véhicule en meilleur état qu'il ne l'est réellement. Et cela touche aussi bien les

voitures économiques que les modèles haut de gamme », explique Matas Buzelis, expert automobile chez carVertical.

L'étude indique également que les conséquences financières de la fraude au compteur sont plus graves en Europe de l'Ouest qu'en Europe de l'Est. Les plus grandes pertes sont enregistrées au Royaume-Uni, en France, en Allemagne et en Italie, tandis qu'elles sont moindres en Ukraine, en Serbie ou encore en Roumanie.

Les failles de la protection des données profitent aux fraudeurs du marché automobile européen

Les fraudeurs du marché des véhicules d'occasion profitent, parfois involontairement, des règles européennes de protection des données en vigueur dans certains États membres de l'UE. Cela s'explique par le fait que le RGPD définit les données personnelles de manière très large, ce qui rend difficile le partage d'informations pour les entreprises spécialisées dans les données automobiles — même lorsque les risques pour la vie privée sont minimes.

« Il est important de trouver le meilleur équilibre possible entre la protection des données personnelles et la nécessité de fournir des outils efficaces aux entreprises du secteur numérique, » explique Rokas Medonis, PDG de carVertical. « Lorsqu'un véhicule change de propriétaire, les informations le concernant devraient pouvoir le suivre, afin que les consommateurs restent informés. Il ne s'agit pas de renoncer à la vie privée, mais de garantir un accès responsable aux données et d'éviter une fragmentation qui, au final, favorise des pratiques déloyales ».

Il ajoute : « Les pays n'échangent pas systématiquement les données relatives aux véhicules, de nombreux relevés de kilométrage ou d'historique de dommages ne sont pas numérisés, et il n'existe pas d'approche harmonisée pour suivre les ventes de voitures au sein de l'UE. Tout cela facilite la dissimulation de ces pratiques frauduleuses et nuit aux consommateurs comme aux entreprises honnêtes ».

L'approche fragmentée du marché unique en matière de partage de données

sur les voitures exportées laisse les pays importateurs vulnérables

Même membres d'EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System) et dotés de systèmes performants, plusieurs grands pays exportateurs de véhicules limitent le partage des données liées à l'historique des voitures destinées à l'étranger.

L'Allemagne, principal exportateur de voitures d'occasion en Europe avec près de 2 millions de véhicules par an, voit ses chiffres officiels largement sous-estimés (jusqu'à six fois moins). Le pays limite le partage d'informations en invoquant le RGPD, malgré des systèmes d'immatriculation avancés (KBA) capables de retracer l'historique des véhicules. Néanmoins, l'accès complet à ces données reste limité et n'est pas utilisé dans l'intérêt public. La Belgique et les Pays-Bas, bien qu'équipés de dispositifs efficaces comme Car-Pass ou RDW ayant réduit la fraude au kilométrage sur leur territoire, ne partagent pas non plus les historiques complets des véhicules exportés. L'Italie, de son côté, communique rarement les données sur les dommages.

À l'inverse, des pays comme la Suède et la Finlande prouvent qu'il est possible de concilier transparence et protection des données. Leurs agences de transport facilitent l'accès à l'historique des véhicules, même après exportation, offrant un modèle de bonne pratique pour toute l'Union européenne.

Un appel à l'action pour l'Union Européenne

Pour mieux protéger les citoyens européens, et français en particulier, l'UE doit clarifier l'articulation entre le Data Act, la directive Open Data et le RGPD, afin de créer un cadre unifié et transparent pour l'accès aux données automobiles.

« Des règles plus claires et un partage efficace des données protégeront les acheteurs, soutiendront les entreprises honnêtes, et renforceront l'économie numérique européenne. La vraie question est : faut-il protéger des données qui ne révèlent rien de personnel mais aident à démasquer une fraude, ou continuer à protéger ceux qui cherchent à dissimuler des informations essentielles ? », interroge Rokas Medonis.