
L'impact de Car-Pass sur le marché de l'occasion en Belgique

Rapport final

juillet 2016



Table des matières

Management : résumé.....	6
1. Le marché belge des véhicules de tourisme	7
A. Les ménages belges possèdent 80 % du parc des véhicules de tourisme	7
B. Le parc automobile se renouvelle tous les 16 ans et l'âge moyen des véhicules augmente.	8
C. Le marché de l'occasion belge est plus important que ne le laisse supposer l'augmentation du parc automobile.	9
D. Chaque année, plus de 650 000 véhicules d'occasion sont immatriculés en Belgique.	11
E. Le marché de l'occasion et du neuf vivent en symbiose.....	12
F. La demande du consommateur belge ne correspond pas toujours à l'offre du marché	13
G. Le marché belge est un marché d'importation et d'exportation important.....	17
H. Le marché belge est très différent des marchés des pays limitrophes.	17
2. Évolutions importantes sur le marché belge de l'automobile au cours des 10 dernières années	23
A. Préalable : souhait de renforcer la confiance des consommateurs.	23
B. Limiter la fraude au compteur kilométrique devient une priorité.....	23
C. Évolutions économiques et fiscales au cours de la période 2006-2016.....	27
D. Internet est de plus en plus souvent utilisé comme moyen d'information et d'achat et cette tendance contribue à la globalisation du marché.	28
E. Les dix prochaines années s'annoncent également très passionnantes !	30
3. L'impact de Car-Pass sur le marché belge de l'occasion.....	30
A. Contexte : la fraude au compteur kilométrique en Belgique et à l'étranger	30
B. Grâce à l'introduction du Car-Pass, la fraude au compteur kilométrique a quasiment disparu	32
C. Grâce à Car-Pass, les prix sur le marché belge reflètent mieux la valeur réelle du véhicule	44
D. Le Car-Pass est l'élément qui fait la plus grande différence pour la vente aux consommateurs.....	46
E. Le Car-Pass a eu un impact indirect sur certaines formes de fraude et a créé des opportunités pour le secteur	47
F. Les effets positifs du Car-Pass ne se limitent provisoirement qu'à la Belgique	47
4. Quelle est la situation dans les pays limitrophes ?.....	48
A. Dans les pays limitrophes, le kilométrage exact est communiqué dans deux cas sur trois, mais la manière dont le kilométrage est communiqué varie selon les pays.....	48
B. Dans l'ensemble des pays, le prix est le critère le plus important lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, tandis que l'importance du kilométrage varie selon les pays. Les Allemands accordent une importance moindre à un kilométrage élevé.....	49
C. L'exemple néerlandais souligne l'importance d'une assise légale et d'un système d'enregistrement des relevés kilométriques.....	50
D. Sur des marchés disposant d'un parc automobile relativement récent, comme par exemple le Luxembourg, un système de lutte contre la fraude relative au compteur kilométrique pourrait s'avérer très utile.51	
E. En France, le système d'immatriculation est lié à la structure de propriété du véhicule.	51
5. Comment le Car-Pass peut-il à l'avenir apporter une plus-value encore plus importante aux consommateurs et aux professionnels ?.....	52
A. Optimisation du système actuel visant à améliorer l'efficacité	52

B.	Optimisation du système actuel visant à améliorer l'efficacité	53
C.	Développements possibles du système Car-Pass actuel	54
D.	Le développement à long terme dépendra des avancées technologiques dans le secteur de l'automobile et des évolutions du marché sur le plan de la mobilité.....	56
6.	Conclusions	56
7.	Annexes	60
A.	Enquête consommateurs	60
B.	Enquête acteurs du secteur	60
C.	Analyse des données	62
D.	Bibliographie	63
E.	Comité de pilotage	65
F.	Remarques importantes	65

Liste des données chiffrées

Graphique 1: Aperçu de l'évolution du parc des voitures particulières en Belgique (total et index) (Source : FEBIAC)	7
Graphique 2: Répartition du parc belge des voitures particulières en fonction du propriétaire et de la région (Source : FEBIAC)	7
Graphique 3: Composition du parc des voitures particulières en Belgique en fonction de l'âge en date du 31/12/2015, véhicules ancêtres non compris (Source : FEBIAC)	8
Graphique 4 Augmentation annuelle du parc automobile (chiffres basés sur les données DIV, FEBIAC et Socar Shipping Agency).....	9
Chiffres 5: Chiffres d'affaires du marché automobile (Source : FEBIAC).....	10
Graphique 6: Évolution des immatriculations des voitures particulières (Source : FEBIAC).....	11
Graphique 7: Ratio véhicules d'occasion / véhicules neufs (Source : FEBIAC).....	12
Graphique 8: Question enquête consommateurs : Quelle(s) est/sont la/les raison(s) qui vous incite(nt) à acheter un véhicule d'occasion plutôt qu'un véhicule neuf ? N = 1045	13
Graphique 9: Question enquête consommateurs : Quels sont les critères qui influencent votre choix final et vous font choisir un véhicule plutôt qu'un autre ? N = 1045	14
Graphique 10: kilométrage maximum fixé par les consommateurs pour l'achat d'un véhicule d'occasion (résultats enquête consommateurs)	15
Graphique 11: kilométrage des véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente (période 2011-2015) (source : GOCA).....	15
Graphique 12: aperçu des véhicules proposés à la vente par classe de kilométrage et de carburant pour plusieurs sites d'annonces en ligne (mai 2016).....	16
Graphique 13: Types de véhicules d'occasion les plus demandés (résultats enquête consommateurs).....	17
Graphique 14: Comparaison entre le marché des véhicules d'occasion des pays limitrophes :	18
Graphique 15: Composition du parc automobile selon le type de carburant (Source : ACEA).....	19
Graphique 16: Croissance du parc automobile période 2009-2014 et pourcentage de voitures particulières (Source : ACEA)	20
Graphique 17: aperçu de la répartition par tranche de kilométrage des véhicules d'occasion proposés sur Internet pour 5 types de voitures (source : Global Automotive Consultancy – Nederland).....	22
Graphique 18: Étapes importantes dans la lutte contre la fraude relative au kilométrage des véhicules d'occasion	24
Graphique 19: Certificats Car-Pass émis 2006 - 2015.....	25
Graphique 20: oNotoriété et connaissance de Car-Pass (résultats enquête consommateurs).....	26
Graphique 21: Méthode de recherche et canaux de vente pour les véhicules d'occasion en Belgique (résultats de l'enquête consommateurs)	29
Graphique 22: État du marché avant l'introduction du Car-Pass – réflexe naturel de défiance et de fraude	30
Graphique 23: le vendeur réalise des marges supplémentaires (y) grâce à la fraude au compteur kilométrique. 31	
Graphique 24: Diminution supplémentaire de la valeur du véhicule en cas de fraude au compteur kilométrique (Source : Car-Pass)	31
Graphique 25: Frais d'entretien et de réparation supplémentaires (Source : Car-Pass)	32
Graphique 26: SPF Économie : moyenne des résultats des contrôles par année concernant le Car-Pass (2011 – 2015).....	34
Graphique 27: Nombre de cas (très) probables de fraude par an (Source : Car-Pass).....	34
Graphique 28: Les consommateurs reconnaissent les avantages du Car-Pass et s'attendent à les recevoir lors de l'achat (résultats enquête consommateurs)	37
Graphique 29: Le Car-Pass permet également de réduire la fraude au kilométrage (résultats enquête consommateurs)	38
Graphique 30: Questions lors de la consultation des acteurs du secteur : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les avis suivants concernant l'influence du Car-Pass sur le marché de l'occasion ? (score 0-10, 0 = pas du tout d'accord et 10 = entièrement d'accord). Un score moyen de 7 indique qu'une grande majorité des répondants est entièrement d'accord avec la proposition.....	39
Graphique 31: Nombre annuel moyen de véhicules d'occasion par catégorie pour la période 2001-2005 (par rapport au nombre total de véhicules soumis au contrôle technique en vue de la vente). (Source : GOCA).....	41
Graphique 32: Évolution de la répartition sur base du kilométrage (chiffres fournis par le GOCA, kilométrage enregistré lors du contrôle technique de véhicules d'occasion destinés à la vente).	41

Graphique 33: Pourcentage moyen de véhicules contrôlés par catégorie d'âge (par rapport au nombre total de véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente) (Source : GOCA).....	42
Graphique 34: Pourcentage de véhicules contrôlés par catégorie de kilométrage, pour les véhicules de < 13 ans (par rapport au nombre total de véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente) (Source : GOCA)	42
Graphique 35: Voitures particulières : nombre de kilomètres parcourus par an (Source : SPF Mobilité)	43
Graphique 36: Evolution du prix de vente réel sur le marché belge de l'occasion, sur base du kilométrage et de l'âge du véhicule.....	45
Graphique 37: La valeur ajoutée du Car-Pass se traduit avant tout au niveau des transactions avec les consommateurs.	46
Graphique 38: Estimation de la fraude dans les pays limitrophes – scénario prudent – scénario pessimiste (Source : Car-Pass)	48
Graphique 39: Communication relative au kilométrage dans les pays limitrophes et en Belgique (Source : Commission européenne)	48
Graphique 40: Méthodes de vérification du kilométrage dans les pays limitrophes et en Belgique (Source : Commission européenne ²⁸).....	49
Graphique 41: exemples de relevés de compteurs kilométriques néerlandais	50
Graphique 42: Développements possibles du système Car-Pass actuel (résultats enquête consommateurs)	55

Management : résumé

Le système Car-Pass et l'asbl Car-Pass ont vu le jour en 2006. Le secteur avait déjà développé une série d'initiatives avant 2006, ce qui a permis notamment l'introduction longtemps attendue de la législation Car-Pass en 2004. Aujourd'hui, 10 ans plus tard, il est l'heure de faire le point sur la décennie écoulée. L'asbl Car-Pass a-t-elle réalisé ses objectifs ? Comment l'introduction du Car-Pass a-t-elle influencé le secteur ? Quelles sont les opportunités pour l'avenir ? Voici les questions-clés qui ont servi de fil conducteur pour la réalisation de cette étude.

Pour pouvoir répondre à ces questions, nous avons opté pour une approche inclusive qui reprend tant les avis des consommateurs que les avis des acteurs du secteur. Ces avis ont été dans la mesure du possible étayés par une analyse quantitative des données. Les conclusions des différentes enquêtes et analyses permettent d'affirmer avec certitude que **la mise en place du système Car-Pass a permis d'éradiquer presque entièrement la fraude au kilométrage**. Au cours des 10 dernières années, les mentalités des consommateurs ont fortement évolué : désormais, ils ne doutent plus de l'exactitude du kilométrage des véhicules d'occasion et considèrent que le certificat Car-Pass, ainsi que le système de contrôle mis en place dans ce cadre, sont devenus une évidence. Il y a 10 ans, le secteur n'aurait jamais espéré pouvoir arriver un jour à ce résultat. Les consommateurs et les acteurs du secteur sont unanimes : ils font davantage confiance au marché de l'occasion depuis l'introduction du certificat Car-Pass et la concurrence est désormais plus équitable. L'asbl Car-Pass a ainsi atteint l'un de ses principaux objectifs !

Par ailleurs, le système Car-Pass a engendré une série d'effets secondaires non négligeables :

- Grâce à la certification Car-Pass, les prix sur le marché belge reflètent mieux la **valeur réelle** du véhicule. Cette tendance s'explique par le fait que les vendeurs ne peuvent plus augmenter artificiellement le prix de vente des véhicules d'occasion en trafiquant le compteur et que les consommateurs ne doivent plus prévoir une prime de risque lors de l'achat d'un véhicule d'occasion. Cette évolution des prix a été progressive et n'a pas provoqué un effet de choc sur le marché.
- La certification Car-Pass s'est traduite avant tout par un changement important au niveau des ventes aux **consommateurs**, ce qui était d'ailleurs le but recherché. Les consommateurs représentent la majorité des transactions sur le marché du véhicule d'occasion. En outre, ils n'ont que des connaissances limitées en matière automobile. Les consommateurs sont unanimes pour souligner les avantages du système Car-Pass : transparence accrue, crédibilité et professionnalisme.
- Car-Pass a également eu un impact indirect sur d'autres formes de fraude et a permis de renforcer la confiance des consommateurs, ce qui s'est traduit par une **augmentation du potentiel de croissance du secteur**.

Ces effets positifs du Car-Pass sont hélas jusqu'à présent limités à la Belgique. Depuis des années, l'asbl Car-Pass œuvre en faveur de la mise en place d'un système européen, sans pour autant obtenir des résultats probants, du moins jusqu'à ce jour. La directive européenne qui appelle à l'interdiction légale de la fraude au compteur kilométrique constitue déjà une avancée positive, mais son impact sur les pratiques frauduleuses constatées dans une série de pays reste insuffisant. La prévention et la limitation de la fraude exigent la création d'un véritable système similaire à celui de Car-Pass, qui prévoit **l'enregistrement régulier** du kilométrage du véhicule depuis sa première année de mise en circulation, ainsi que le **contrôle** des composants importants du véhicule.

Outre la lutte menée par Car-Pass sur le plan international, signalons une série de possibilités **d'amélioration et d'extension du système** au niveau national. Les sondages effectués auprès des consommateurs et des acteurs du secteur dans le cadre de cette étude, ainsi que les discussions que nous avons pu avoir avec l'asbl Car-Pass, ont permis de formuler une série de recommandations. Il s'agit de mesures pouvant contribuer de manière concrète à l'amélioration de l'effectivité et de l'efficacité du système actuel. De les participants à cette enquête ont fait part du souhait de faire figurer des informations supplémentaires sur le Car-Pass à destination des consommateurs. Il s'agit notamment de préciser si les rappels constructeur ont été effectués ou non, le nombre de propriétaires ou les caractéristiques environnementales du véhicule. La protection du consommateur reste au cœur de ces préoccupations.

Pour certains changements, il faudra adapter le cadre juridique qui régit le système d'enregistrement des relevés kilométriques. Sur base de la contribution des acteurs du secteur et des consommateurs, il apparaît toutefois que ces adaptations peuvent générer une plus-value réelle, à la fois pour le consommateur et le

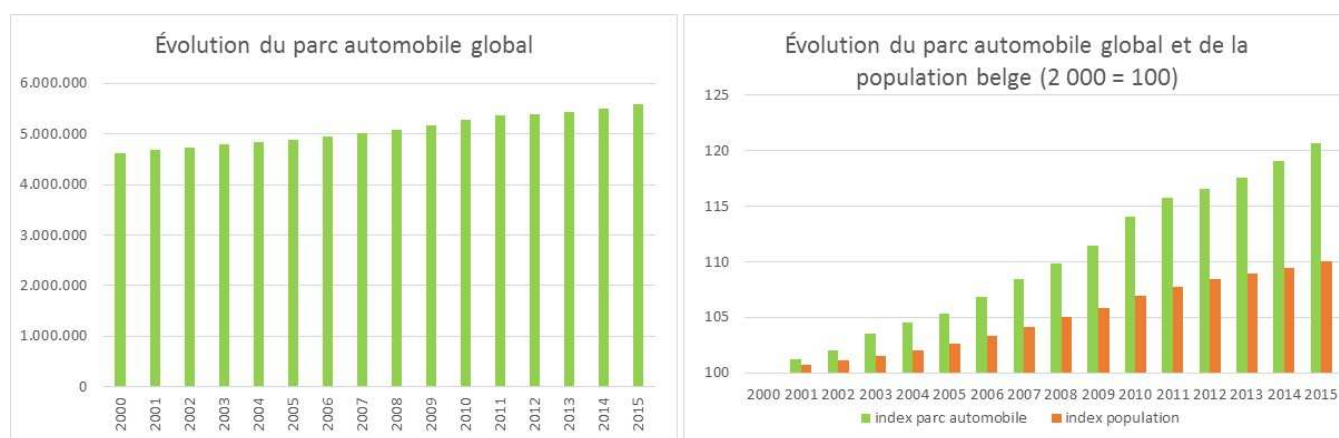
secteur. Signalons en outre qu'une série d'optimisations peut être effectuée dans le cadre juridique existant. En conclusion, la décennie à venir s'annonce incontestablement passionnante pour Car-Pass.

1. Le marché belge des véhicules de tourisme d'occasion

A. Les ménages belges possèdent 80 % du parc des véhicules de tourisme

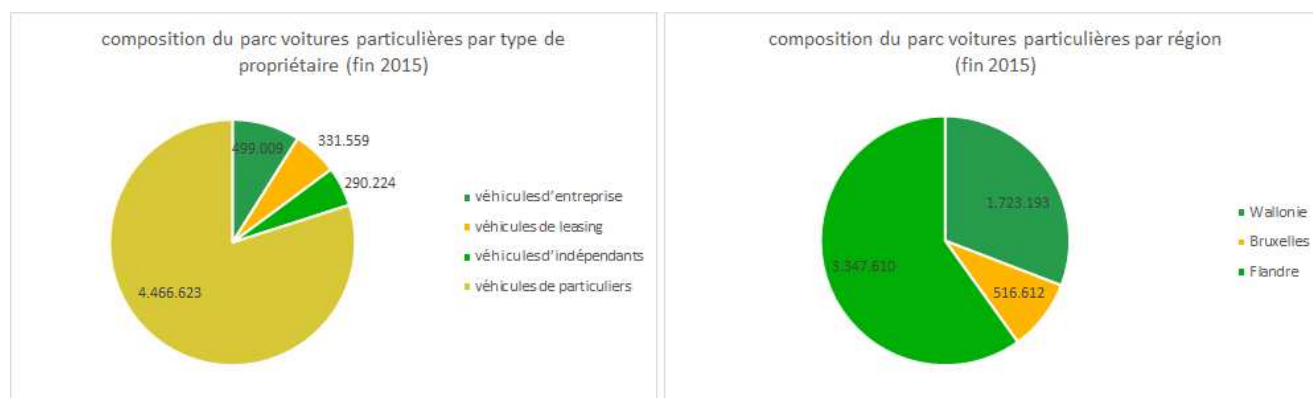
Fin 2015, le parc automobile belge comptait plus de 5,5 millions de voitures particulières. Ces véhicules, qui représentent plus de 75 % du total du parc automobile belge, sont le cœur de cible du système Car-Pass. À cela, il faut ajouter les quelque 680 000 véhicules utilitaires légers qui représentent un peu moins de 10 % du parc automobile total.

Cette étude est axée principalement sur les voitures particulières. Depuis 2006, l'année de lancement de Car-Pass, le nombre de voitures particulières a augmenté de 13 %. Cette augmentation s'inscrit dans la continuité d'une tendance à la hausse qui a débuté avec l'introduction des voitures particulières sur le marché, au milieu du siècle précédent, et qui est liée en partie à l'augmentation de population.



Graphique 1: Aperçu de l'évolution du parc des voitures particulières en Belgique (total et index) (Source : FEBIAC¹)

La plus grande partie de ce parc automobile (+ de 80 %) est détenue par les ménages ou des consommateurs privés. C'est également le public-cible du système Car-Pass qui a été mis en place pour renforcer la confiance des consommateurs dans le marché des véhicules d'occasion.



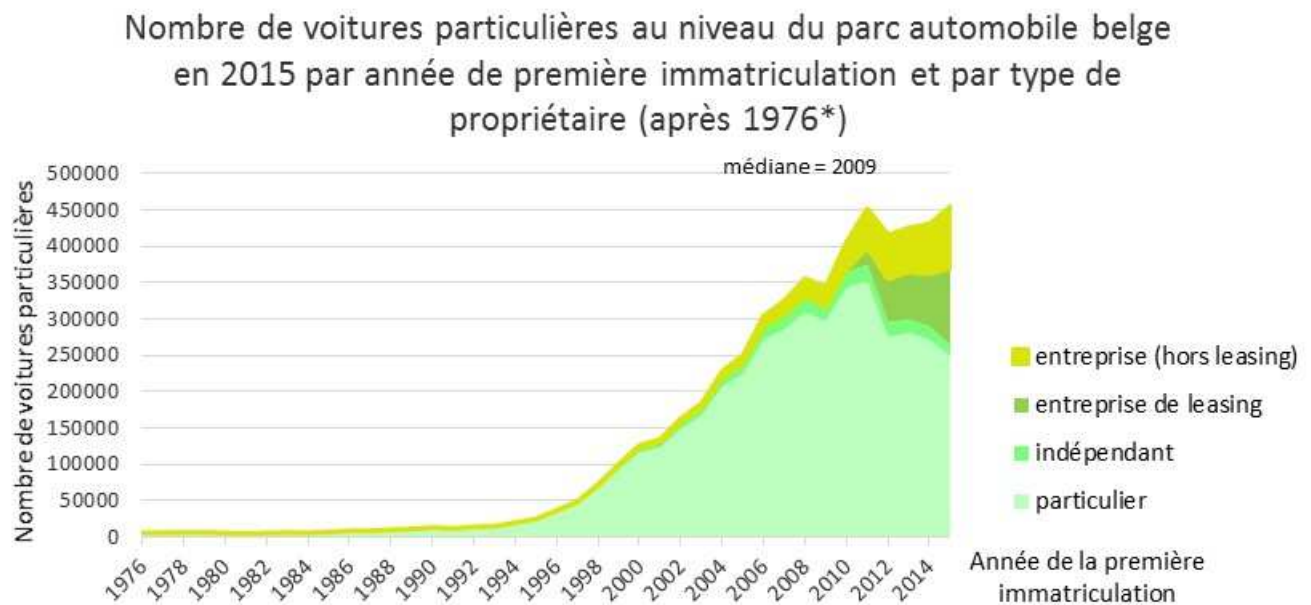
Graphique 2: Répartition du parc belge des voitures particulières en fonction du propriétaire et de la région (Source : FEBIAC²)

¹ FEBIAC, Datadigest 2016, 5. Évolution du parc automobile par type de carburant

² FEBIAC, Datadigest 2016, 5bis. Évolution du parc automobile par type de propriétaire et par région

B. Le parc automobile se renouvelle tous les 16 ans et l'âge moyen des véhicules augmente.

En Belgique, le parc des voitures particulières se caractérise par un nombre important de véhicules récents (près de 40 % des véhicules ont moins de 5 ans) et un groupe important de véhicules beaucoup plus âgés. L'âge moyen des voitures particulières en Belgique était de plus de 8 ans en 2015. L'âge moyen des véhicules est en augmentation constante. L'âge moyen est supérieur à la médiane du parc automobile ou à celui de la « voiture moyenne du parc automobile » (première immatriculation : 2009). Notons que le groupe de véhicule le plus important, si on tient compte de la date d'immatriculation, est celui des véhicules qui ont été immatriculés.



Graphique 3: Composition du parc des voitures particulières en Belgique en fonction de l'âge en date du 31/12/2015, véhicules ancêtres non compris (Source : FEBIAC³)

Le graphique ci-dessus indique que la voiture particulière belge « moyenne » n'existe pas. Le groupe important de voitures récentes est constitué en partie par des voitures de location (véhicules de société et véhicules de location à court terme ou véhicules en leasing). Il a eu un impact considérable sur le parc automobile belge, en particulier au cours de ces dernières années. Il s'agit de voitures de luxe récentes, qui sont rapidement remplacés à l'échéance du contrat de location. L'âge moyen des véhicules de location est d'un an. Les entreprises qui font l'acquisition de leurs véhicules ont un parc automobile assez récent. Il s'agit souvent de véhicules « partagés », mais aussi des véhicules de location et divers véhicules utilisés pour les déplacements des collaborateurs dans le cadre de leur travail. Depuis quelques années, la fiscalité sur les entreprises encourage l'achat de véhicules « propres ». L'âge moyen de ces véhicules « verts » est de 3 ans.

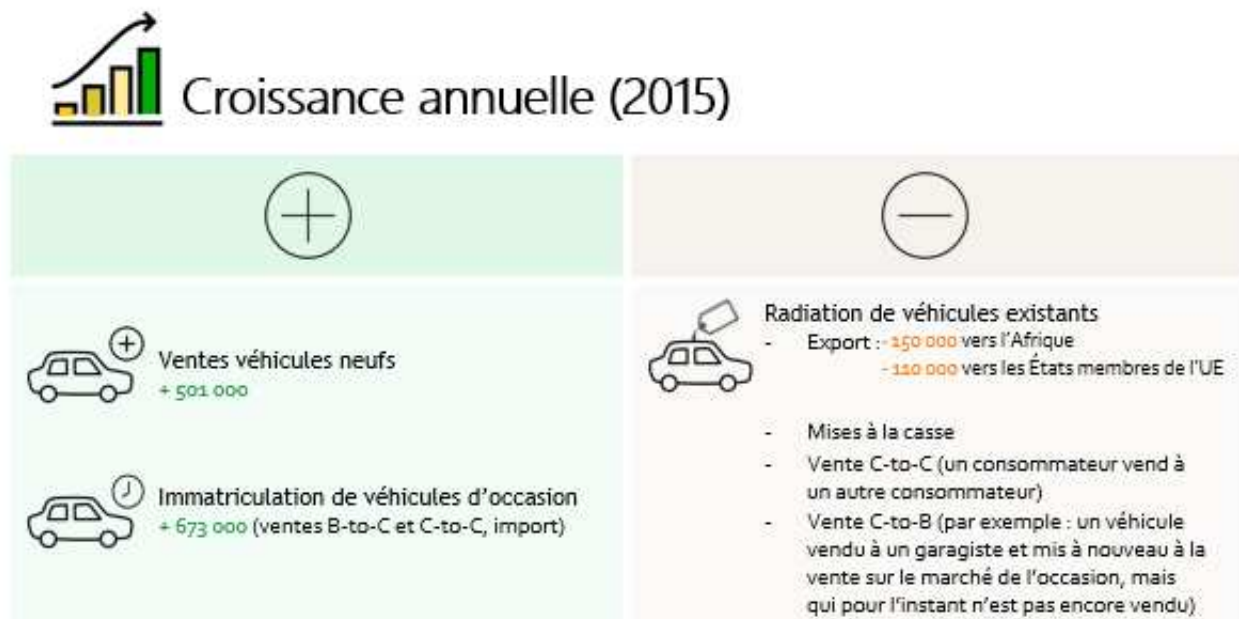
Les voitures qui sont immatriculées au nom d'un particulier (appelées par la suite : véhicules privés ou voitures particulières) et les véhicules des indépendants sont en moyenne beaucoup plus âgés. En moyenne, ces véhicules ont été mis pour la première fois en circulation en 2008.

³ FEBIAC, Datadigest 2016, 7. Parc automobile par année de première mise en circulation

L'âge moyen des véhicules belges envoyés à la casse est de 15 ans. En Belgique, une voiture particulière a donc une durée de vie relativement longue. Dans ce laps de temps, elle change en général plusieurs fois de propriétaire. D'après les chiffres du GOCA, au cours de ces 10 dernières années, depuis la mise en place du système Car-Pass, environ 4,4 millions de véhicules ont changé une ou plusieurs fois de propriétaire, ce qui signifie qu'elles ont transité par le marché de l'occasion. En ce qui concerne les véhicules qui ont changé de propriétaire au cours de ces 10 dernières années⁴, les informations reprises dans la base de données Car-Pass indiquent que 65 % de ces véhicules ont changé une fois de propriétaire, 23 % d'entre eux ont changé deux fois de propriétaire et seulement 12 % ont changé plus souvent de propriétaires. Au total, 6,75 millions de transactions ont été enregistrées dans la base de données Car-Pass au cours des 10 dernières années (véhicules ancêtres exclus).

C. Le marché de l'occasion belge est plus important que ne le laisse supposer l'augmentation du parc automobile.

En effet, par rapport à la faible augmentation annuelle du parc automobile (76 000 véhicules supplémentaires en 2015 par rapport à 2014), le nombre de transactions est significatif (ventes et achats). Ces transactions génèrent chaque année plus de 1,1 million d'immatriculations (véhicules neufs et d'occasion) auprès de la DIV (Direction Immatriculation des Véhicules). En 2015, 673 000 véhicules d'occasion ont été immatriculés auprès de la DIV. L'augmentation du parc automobile est calculée en soustrayant le nombre correspondant aux radiations des immatriculations de véhicules existants (vente à l'export, destruction ou vente) du nombre correspondant aux inscriptions de véhicules neufs et d'occasion :



Graphique 4 Augmentation annuelle du parc automobile (chiffres basés sur les données DIV, FEBIAC et Socar Shipping Agency⁵)

⁴ Analyse des données Car-Pass 2006-2015, nombre de fois où un véhicule est repris dans l'historique Car-Pass. Il est possible qu'un nombre limité de voitures comptabilisées dans ce fichier qui reprend quelque 4,4 voitures particulières aient déjà été vendues ou revendues avant 2006. En l'absence d'information à ce sujet, les transactions antérieures à 2006 n'ont pas été comptabilisées.

⁵ Source : <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/04/dossier-verkoop-export-socar-shipping-agency/>

Le nombre de transactions derrière ces inscriptions est encore plus important. Sur base des statistiques Autoscout24⁶ et GOCA⁷, on estime que dans le secteur de l'occasion, environ 60 % des transactions (ventes) se font par l'intermédiaire d'un marchand. En supposant que chaque immatriculation est précédée d'au moins 2 transactions impliquant des consommateurs (de consommateur-vendeur vers marchand professionnel, puis de marchand professionnel vers consommateur-acheteur) auxquelles s'ajoutent diverses transactions entre vendeurs professionnels, on estime que 675 000 immatriculations génèrent 850 000 transactions dans la vente professionnelle. Auxquelles s'ajoutent au moins 250 000 transactions directes entre particuliers (40 % des immatriculations). Le marché de l'occasion donne donc lieu chaque année à **au moins 1,1 million de transactions**.

Outre la vente, il faut rappeler que d'autres d'activités économiques (entretien, logistique, transport, etc.) sont (in)directement liées au marché de l'occasion en Belgique. Il est difficile d'estimer le chiffre d'affaires total généré par le marché de l'occasion, étant donné que les chiffres donnés par les sous-secteurs ne font pas la distinction entre véhicules neufs et d'occasion. En Belgique, le marché global de l'automobile (véhicules neufs et d'occasion) est estimé à plus de 90 milliards d'euros. Les chiffres des années précédentes indiquent en outre que ce marché continue à enregistrer une forte croissance.

Le tableau ci-dessous reprend le chiffre d'affaires du marché de l'automobile (véhicules neufs et d'occasion) pour la période 2012-2014.⁸

Chiffre d'affaires (x 1 000 EUR)	2012	2013	2014
Ventes de voitures	62 971 948	64 048 216	69 046 207
Entretien et réparations des voitures	5 184 337	5 334 240	4 993 826
Ventes de pièces de rechange et accessoires automobiles	16 258 950	18 073 662	17 615 502
TOTAL	84 415 235	87 456 118	91 655 535

Chiffres 5: Chiffres d'affaires du marché automobile (Source : FEBIAC)

L'achat et l'utilisation des voitures contribuent pour une part non-négligeable au budget de l'État belge. La Febiac a ainsi calculé récemment, qu'en 2015, le montant de la TVA perçue sur la vente des véhicules neufs et d'occasion s'élève à 1,48 milliard d'euros. À cela, il faut ajouter 4,7 milliards d'euros en accises sur les carburants, la principale source de revenus des pouvoirs publics. L'entretien, les réparations et la vente de pièces et d'accessoires ont rapporté 4,74 milliards d'euros en TVA. Les recettes des taxes de circulation ont atteint 1,6 milliard d'euros : un record ! La taxe sur les immatriculations a rapporté 35,23 millions d'euros, tandis que les numéros de plaque personnalisés ont généré 4,24 millions d'euros⁹.

⁶ Analyse des annonces parues en mars 2016 sur le site Autoscout24 : pourcentage d'annonces des vendeurs particuliers et pourcentage d'annonces des vendeurs professionnels.

⁷ Analyse sur base du pourcentage de plaques marchand dans le cadre du contrôle technique en vue de la vente (2015).

⁸ Source : FEBIAC, Datadigest 2016, 2.A.2. Chiffre d'affaires

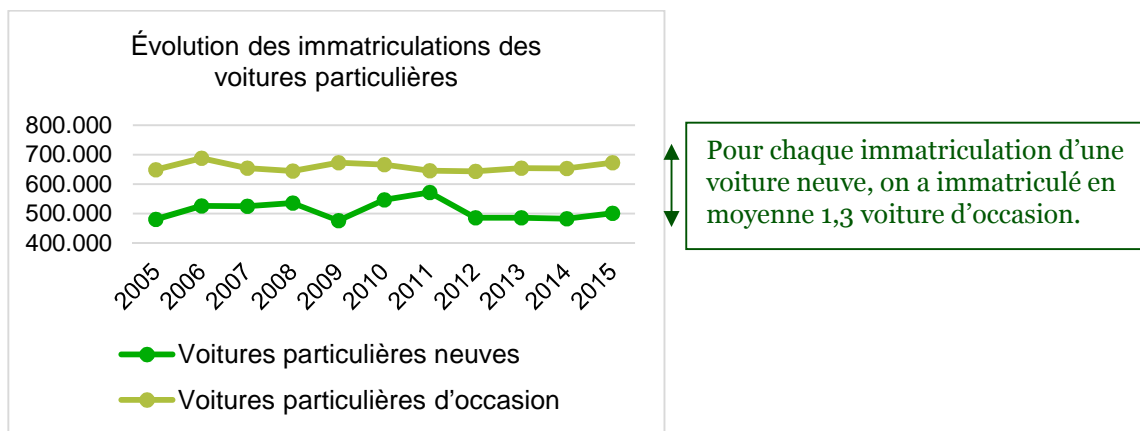
⁹ Source : <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/06/automobilisten-leveren-16,8-miljard-euro-op/>

D. Chaque année, plus de 650 000¹⁰ véhicules d'occasion sont immatriculés en Belgique.

1. Au cours de la période 2005-2015, pour chaque immatriculation d'une voiture neuve, on a immatriculé en moyenne 1,3 voiture d'occasion.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du nombre de voitures particulières immatriculées au cours de la période 2005-2015. Au cours de cette période, le nombre d'immatriculations de voitures particulières d'occasion est resté stable, avec en moyenne 650 000 immatriculations par an. L'évolution du nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves au cours de la même période a toutefois été davantage affectée par divers facteurs économiques. Ainsi, la baisse des immatriculations au cours de la période 2008-2009 s'explique par la crise (bancaire) mondiale, tandis que la hausse pour la même période peut s'expliquer par la mise en œuvre d'une série de mesures fiscales et d'aides à l'achat. (voir Chapitre 2C).

En 2015, on a immatriculé en moyenne 1,3 voiture d'occasion pour chaque immatriculation d'une voiture neuve. Au cours de la période 2005-2015, ce ratio a varié chaque année. L'évolution de ce ratio est due principalement à l'évolution du nombre de voitures neuves vendues chaque année.



Graphique 6: Évolution des immatriculations des voitures particulières (Source : FEBIAC¹¹)

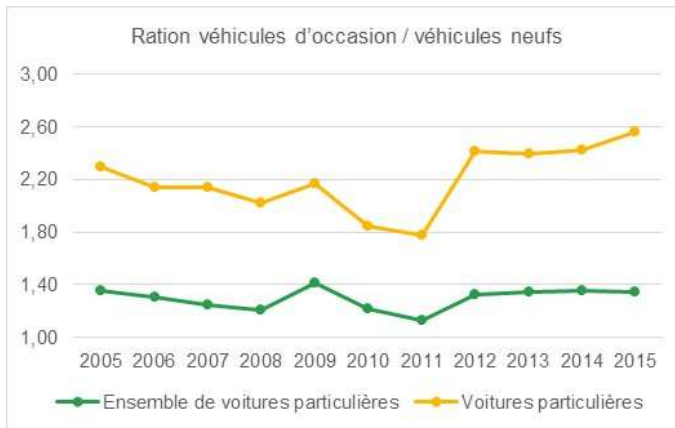
2. Au cours de la période 2005-2015, la part des véhicules d'occasion sur le marché global des voitures particulières est en hausse.

L'affirmation selon laquelle on a immatriculé en moyenne 1,3 voiture d'occasion pour chaque immatriculation d'une voiture neuve n'est pas entièrement correcte, du moins si on souhaite comparer la situation sur le marché belge par rapport à d'autres pays. En effet, le nombre important de véhicules de société ou de leasing sur le marché belge donne une image déformée de la situation. Si nous faisons abstraction des voitures qui ont été achetées ou acquises dans le cadre d'un contrat de leasing, nous constatons que le pourcentage de voitures particulières d'occasion est plus élevé sur le marché des voitures particulières. En Belgique, on a ainsi immatriculé 2,2 voitures d'occasion pour un véhicule neuf en 2015. Depuis 2011, cette tendance est à la hausse.

Nous constatons une augmentation similaire au cours de ces cinq dernières années, lorsque l'on compare les immatriculations des voitures neuves et des voitures d'occasion. Au cours de ces cinq dernières années, si les chiffres des immatriculations des véhicules neufs et d'occasion restent constants, notons cependant que les bons résultats enregistrés par les véhicules neufs sont en partie dus à la forte croissance du marché du leasing. La croissance du marché de l'occasion par rapport au marché du neuf est donc relative.

¹⁰ Source : Statistiques concernant les véhicules d'occasion à moteur habilités à circuler, voitures particulières (les inscriptions à court terme et les inscriptions de véhicules spéciaux, notamment les véhicules militaires, ne sont pas pris en compte) (FEBIAC).

¹¹ FEBIAC, Datadigest 2016, 8.a Évolution des immatriculations des véhicules neufs et d'occasion



Graphique 7: Ratio véhicules d'occasion / véhicules neufs (Source : FEBIAC¹²)

E. Le marché de l'occasion et du neuf vivent en symbiose.

On considère souvent que le marché des véhicules d'occasion est le complément ou le corollaire du marché des véhicules neufs. Toutefois, des études indiquent que la relation entre ces deux marchés est beaucoup plus complexe et plus intense :

- Le marché des véhicules d'occasion dépend fortement de la structuration et de l'évolution du marché des véhicules neufs. En effet, l'offre sur le marché de l'occasion dépend en grande partie des ventes de véhicules neufs enregistrées au cours des années précédentes.
- D'autre part, le marché des véhicules neufs dépend aussi de la demande et des prix sur le marché de l'occasion. Par exemple, pour les entreprises de leasing, l'estimation de la valeur résiduelle de la voiture de leasing sur le marché de l'occasion est le paramètre le plus important. La rentabilité d'un contrat de leasing doit être calculée. Ainsi, les comportements d'achat (niveau d'équipement, couleur, carburant, etc.) sont en partie déterminés par l'évaluation de l'évolution probable des marchés.
- La rentabilité des concessionnaires automobiles a baissé au cours de ces dernières années à cause d'une série de facteurs, notamment :
 - réduction d'achat de véhicules ;
 - augmentation des stocks ;
 - baisse du taux d'absorption *after sales* ;
 - chômage économique.

Tous ces facteurs ont amené les concessionnaires à chercher des moyens de diversifier leur offre. C'est pourquoi les concessionnaires attachent une grande importance à la professionnalisation du marché de l'occasion. En effet, proposer une offre attractive en matière de véhicules d'occasion représente un atout important pour développer et fidéliser la clientèle.

- Les écarts au niveau de l'offre et de la demande (type de véhicule, carburant, accessoires, etc.) sur le marché national encouragent l'exportation ou l'importation de véhicules d'occasion.

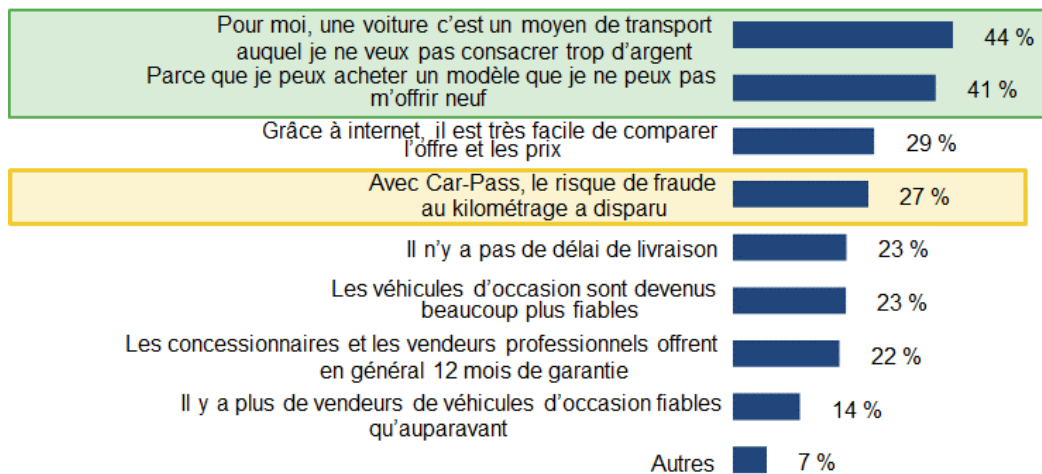
¹² FEBIAC, Datadigest 2016, 8.a Évolution des immatriculations des véhicules neufs et d'occasion

F. La demande du consommateur belge ne correspond pas toujours à l'offre du marché

L'enquête menée dans le cadre de cette étude auprès de 1 000 consommateurs ayant fait récemment l'acquisition d'un véhicule d'occasion ou envisageant un achat de ce type révèle que les consommateurs qui optent pour un véhicule d'occasion l'utilisent avec la même fréquence pour les trajets domicile-trajet que pour les déplacements privés. Le cliché selon lequel les voitures d'occasion sont souvent des seconds véhicules utilisés exclusivement pour des trajets courts ne tient donc plus la route. Le prix est le principal argument en faveur de l'achat d'un véhicule d'occasion : les consommateurs peuvent ainsi s'offrir une voiture qu'ils n'auraient pas eu les moyens de se payer neuve ou peuvent limiter les dépenses liées à leurs déplacements.

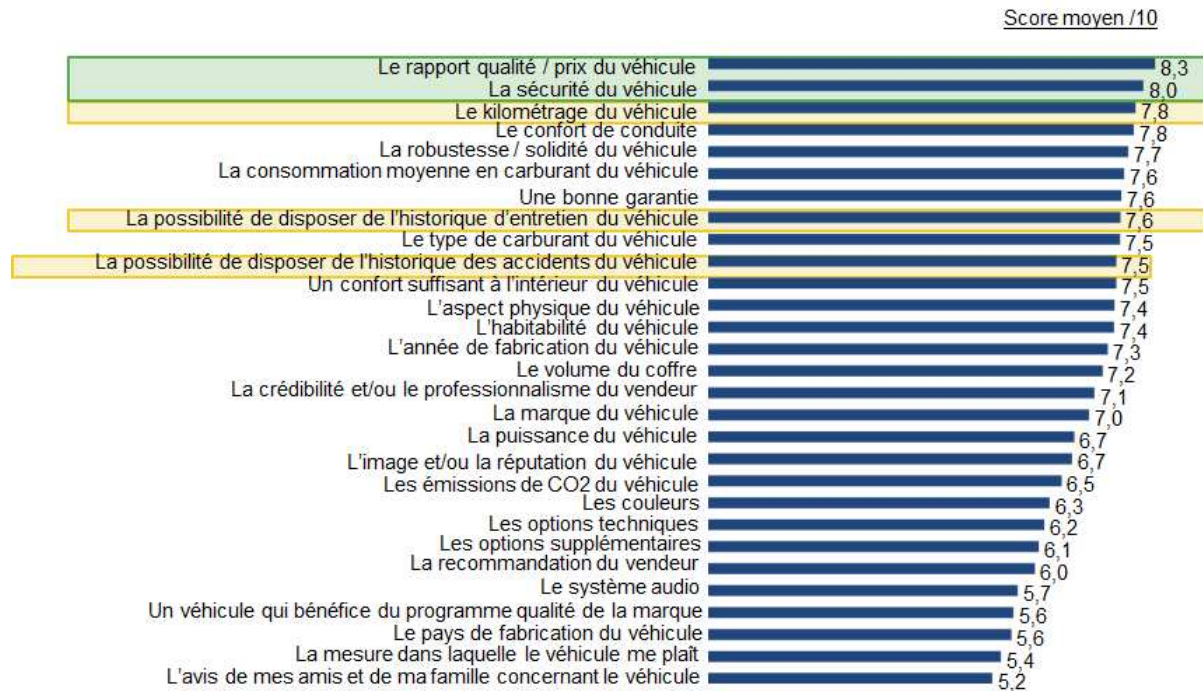
Pour plus d'un consommateur sur quatre, le Car-Pass est un élément important dans le choix d'un véhicule d'occasion. Le Car-Pass limite le risque de fraude au kilométrage, ce qui incite une partie des consommateurs à franchir le pas et à envisager l'achat d'un véhicule d'occasion.

L'évolution (positive) de la perception du marché de l'occasion joue aussi un rôle. Près d'un consommateur sur quatre déclare avoir davantage de confiance dans le marché des véhicules d'occasion. C'est un motif suffisant pour envisager l'achat d'un véhicule d'occasion, plutôt qu'un véhicule neuf.



Graphique 8: Question enquête consommateurs : Quelle(s) est/sont la/les raison(s) qui vous incite(nt) à acheter un véhicule d'occasion plutôt qu'un véhicule neuf ? N = 1045

Voici les principaux facteurs jouant un rôle clé dans le choix d'un véhicule d'occasion spécifique : le rapport qualité / prix, la sécurité et le kilométrage. Par les 10 principaux éléments cités, on retrouve aussi : le confort de conduite, la robustesse du véhicule, la consommation moyenne, la garantie et le type de carburant. L'historique de l'entretien du véhicule n'arrive qu'à la 9^e place. L'année de fabrication du véhicule joue un rôle moins important, l'âge du véhicule ne figurant qu'à la 15^e place.



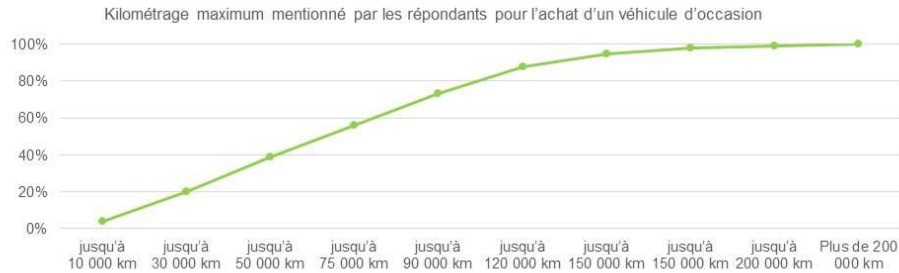
Graphique 9: Question enquête consommateurs : Quels sont les critères qui influencent votre choix final et vous font choisir un véhicule plutôt qu'un autre ? N = 1045

Sécurité et kilométrage garanti sont des éléments intimement liés. La Commission européenne a également établi un lien entre la fraude au kilométrage et la sécurité dans une directive adoptée en 2014 : « *La fraude au compteur kilométrique devrait être considérée comme une infraction passible de sanction, puisque la manipulation d'un compteur kilométrique peut conduire à une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. La mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'accès des inspecteurs à ces informations devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. L'échange d'informations sur le kilométrage entre les autorités compétentes des États membres devrait être examiné par la Commission* »¹³. C'est précisément sur cet aspect que joue Car-Pass pour apporter une plus-value réelle.

L'enquête menée auprès des consommateurs concernant les caractéristiques reprises dans le graphique 9 a permis de mieux cerner la perception du kilométrage par le consommateur. Lorsqu'on demande au groupe-cible de consommateurs quel est le kilométrage maximal pour envisager l'achat d'un véhicule d'occasion, les réponses sont très différentes. La plupart des répondants cherchent un véhicule qui affiche entre 30 000 km et 120 000 km. Sur le site d'annonces en ligne Autoscout24, on constate par exemple que le kilométrage moyen saisi par les consommateurs lors de leur recherche en ligne d'un véhicule d'occasion se situe à 86 645 km¹⁴. D'après l'enquête, seul 1 consommateur sur 4 envisage d'acheter un véhicule qui compte plus de 90 000 km au compteur.

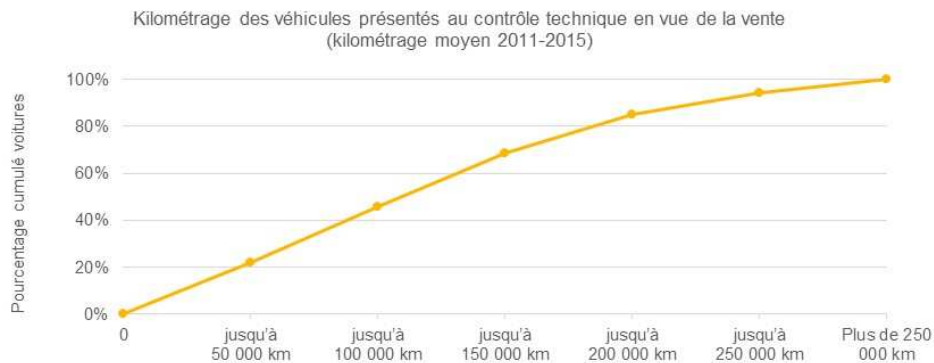
¹³ Source : DIRECTIVE 2014/45/EU DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la Directive 2009/40/CE

¹⁴ Analyse réalisée par Autoscout24 sur base des données du site belge d'annonces en ligne



Graphique 10: kilométrage maximum fixé par les consommateurs pour l'achat d'un véhicule d'occasion (résultats enquête consommateurs)

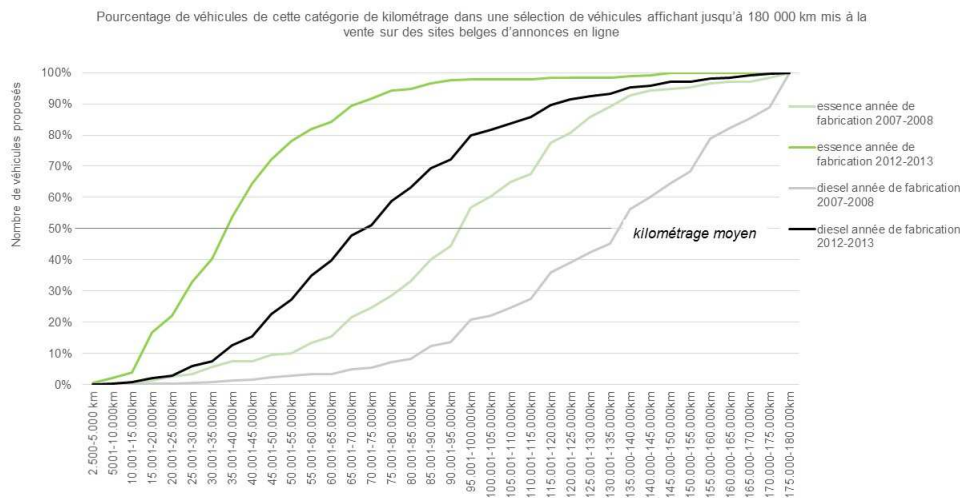
Le souhait exprimé par les consommateurs ne correspond toutefois pas à l'offre du marché. Le kilométrage moyen des véhicules d'occasion proposés sur Autoscout24 en mars 2016 s'élevait à 100 089 km. Les véhicules d'occasion vendus en Belgique en 2015 affichaient en moyenne 117 000 kilomètres au compteur¹⁵. L'analyse des véhicules présentés au GOCA sur la période 2011-2015 dans le cadre du contrôle technique obligatoire en vue de la vente fait état des kilométrages suivants :



Graphique 11: kilométrage des véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente (période 2011-2015) (source : GOCA)

¹⁵ Analyse réalisée à partir des données Car-Pass concernant le contrôle technique de véhicules d'occasion destinés à la vente, période 2015

Ici aussi, la moyenne se situe entre 100 000 et 150 000 km. Cette moyenne est toutefois relative et dépend fortement du type de carburant et de l'âge du véhicule. Une étude portant sur plusieurs sites d'annonces en ligne¹⁶ indique par exemple qu'en Belgique le kilométrage des véhicules à essence d'occasion est beaucoup moins élevé que celui des véhicules diesel (voir graphique ci-dessous).

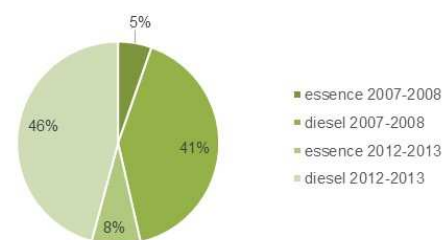


Graphique 12: aperçu des véhicules proposés à la vente par classe de kilométrage et de carburant pour plusieurs sites d'annonces en ligne (mai 2016)

La préférence des consommateurs en termes de kilométrage constatée dans le cadre de cette enquête correspond à l'offre de véhicules à essence récents. Cependant, ce type de véhicules ne représente que 5 % de l'offre sur l'échantillon d'annonces retenu.

La différence entre la demande des consommateurs et l'offre a également été mise en avant lors des entretiens organisés dans le cadre de cette étude avec les acteurs et les experts du secteur. Cela confirme qu'en Belgique, l'offre n'est pas adaptée à la demande, notamment en ce qui concerne le type de carburant. Ou, pour le dire dans les termes utilisés par l'un des participants à cette étude : « En Belgique, s'il y a suffisamment de véhicules sur le marché de l'occasion, l'offre est peut-être trop abondante pour certains types de véhicules et trop limitée pour d'autres ». Dans un communiqué de presse récent, Johan Meyssen, PDG de Cars on the Web, définit cette tendance de la sorte : « En Belgique, l'offre de véhicules diesel est très grande. En Europe, la demande de véhicules à moteur à essence est actuellement nettement plus importante que l'offre ».¹⁷

Répartition de l'offre au niveau de l'échantillon d'annonces sur base de l'âge et du type de carburant

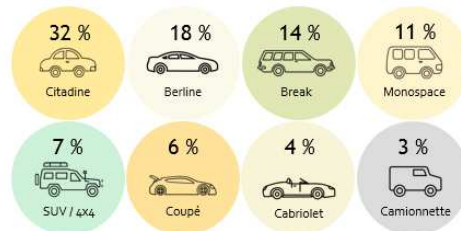


L'incitation à exporter certains véhicules, notamment les véhicules à fort kilométrage, est encore renforcée par la législation en matière de garantie. Dans la cadre de l'enquête en ligne, les acteurs du secteur ont confirmé qu'il était difficile de vendre sur le marché belge un véhicule affichant 130 000 km au compteur, principalement à cause du coût élevé de la garantie pour ce type de véhicules. Les frais des travaux de réparation effectués dans le cadre de la garantie sont pris en charge par les vendeurs ou par un contrat d'assurance. Les primes des contrats d'assurance sont fonction de l'âge du véhicule et de son kilométrage. D'autres facteurs entrent en ligne de compte, notamment le type de carburant et la motorisation. Les ventes à l'export permettent d'échapper à ces obligations en matière de garantie.

¹⁶ Une étude portant sur l'offre de véhicules d'occasion en Belgique et dans les pays limitrophes, soit au total plus de 30 000 annonces collectées sur une vingtaine de sites web pour 5 véhicules courants, à savoir : Peugeot 206, BMW 320, Audi A4, Ford Focus et VW Golf (selon l'année de construction : 2007-2008 et 2012-2013) – mai 2016

¹⁷ Source : Traxio: <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/04/dossier-verkoop-export-carsontheweb/>

En ce qui concerne les préférences des consommateurs pour un type de véhicule en particulier, il apparaît que les véhicules compacts sont les plus demandés sur le marché de l'occasion, en particulier par les femmes. 1 véhicule d'occasion vendu sur 3 est une citadine, les berlines ne représentant que 20 % des ventes. Les breaks n'arrivent qu'en 3^e position avec 14 % des ventes.



Graphique 13: Types de véhicules d'occasion les plus demandés (résultats enquête consommateurs)

Pour le reste, l'enquête a permis également de constater de légères variations dans les réponses, notamment en fonction du sexe des répondants. En outre, les entretiens avec les acteurs du secteur ont confirmé l'existence de marchés locaux. En effet, les préférences de consommateurs varient selon les régions, mais aussi selon le type de lieu de résidence (ville ou campagne). Ces spécificités locales font qu'il est difficile de comparer le marché belge des véhicules d'occasion avec le marché de l'occasion des pays limitrophes.

G. Le marché belge est un marché d'importation et d'exportation important

Après l'Allemagne et la Lituanie, la Belgique est le pays qui exporte le plus de véhicules d'occasion hors des frontières de l'UE. En 2014, on estime que 480 000 véhicules ont été exportés vers l'Afrique au départ du port d'Anvers. Il s'agirait de 150 000 véhicules belges (radiés en Belgique) et de plus de 300 000 véhicules issus du commerce B to B. Des véhicules achetés à l'étranger, revendus ou non en Belgique, qui sont ensuite exportés vers l'Afrique. Une grande partie de ce commerce se déroule sur le territoire de Bruxelles-Capitale. Les véhicules proviennent des pays suivants :

- Grèce, Italie et Espagne (suite à la crise économique).
- Pays de l'est (pour des raisons de logistique : les transporteurs apportent des véhicules âgés avant de repartir des véhicules d'occasion plus récents)
- Pays-Bas et Allemagne

La fiabilité du marché belge, la bonne image du parc automobile belge (véhicules bien entretenus et bien équipés) et la qualité des véhicules d'occasion (notamment à cause de la mise en place d'un contrôle technique relativement strict) contribue, d'après les marchands que nous avons interrogés dans le cadre de cette enquête, à la bonne santé du marché belge de l'occasion.

H. Le marché belge est très différent des marchés des pays limitrophes.

La composition du parc automobile varie selon les pays de l'UE. Cette composition détermine également la dynamique et les caractéristiques des différents marchés intérieurs des véhicules d'occasion, ainsi que les possibilités en termes d'importation et d'exportation entre les pays. Dans le chapitre 1.A, nous avons déjà présenté une série d'indicateurs pour le marché belge. Dans le chapitre 1.F, nous avons étudié plus attentivement l'offre sur le marché des véhicules d'occasion, en fonction du kilométrage, du type de carburant et de l'âge des véhicules.

Quels sont les liens entre ces indicateurs et les marchés et dans quelle mesure le marché belge est-il différent du marché des pays limitrophes ? L'infographie ci-dessous permet de comparer le marché belge avec le marché des pays limitrophes à partir d'une série d'indicateurs. Au chapitre 4 de ce document, on retrouvera une étude plus approfondie par pays.



10 years
2006-2016



Royaume-
Uni

**Parc automobile
par
1 000 habitants**

Année de référence :
Royaume-Uni : 2012 ;
Autres pays : 2013

**Nombre de
véhicules
d'occasion (%)
par rapport aux
ventes globales
de véhicules**

Année de référence : 2013

**Nombre
de kilomètres
parcourus par
véhicule par an**

Année de référence :
Luxembourg : 2012 ;
Allemagne et Belgique : 2013 ;
Royaume-Uni, France et Pays-
Bas : 2014

**Indice de
confiance des
consommateurs
* concernant
les véhicules
d'occasion**

Année de référence : 2013

Marché des véhicules d'occasion dans les pays limitrophes par rapport au marché belge des véhicules d'occasion



Allemagne



France



Pays-Bas



Luxembourg



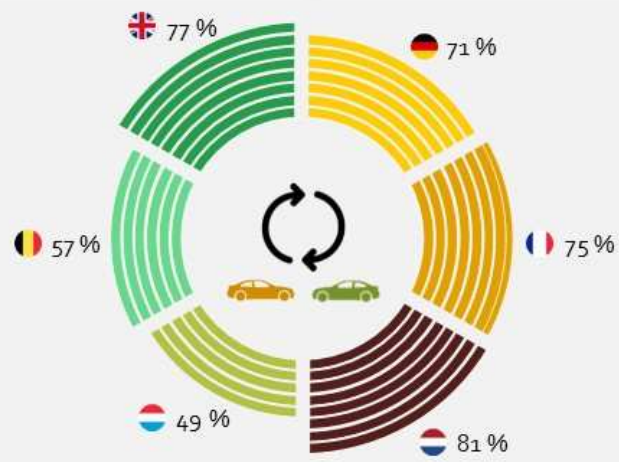
Belgique



	664		480
	537		475
	488		445



1 000 habitants



Pays limitrophes de la Belgique pour lesquels nous disposons de données chiffrées concernant le pourcentage de véhicules d'occasion vendus par rapport au marché des véhicules neufs



	15 084 km
	14 000 km
	13 011 km
	12 700 km
	12 700 km
	8 535 km



Moyenne
76,4 %

	81,0 %		74,5 %
	79,2 %		73,2 %
	77,7 %		72,7 %

* La confiance des consommateurs est mesurée à l'aide d'un indice multifactoriel (voir ci-dessous).

Sources: Tous pays : Consumer Markets Scoreboard (2014) Royaume-Uni : NTS Statistics; Allemagne et France : Statistica; Pays-Bas : RAI, BOVAG, CDW et CBS; Luxembourg : Statec Luxembourg, Belgique : SPF Mobilité et FEBIAC

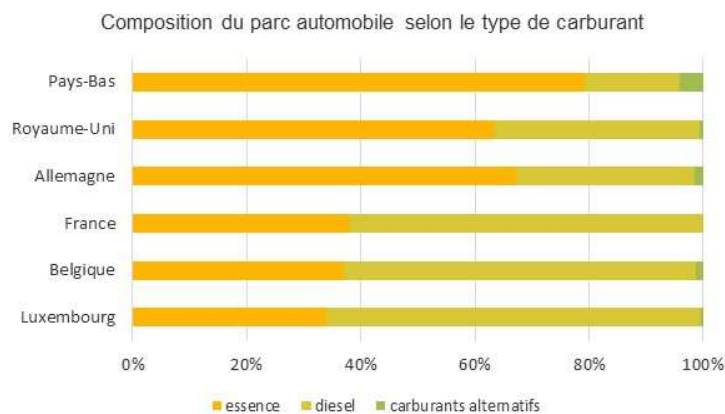
Graphique 14: Comparaison entre le marché des véhicules d'occasion des pays limitrophes :

Quelles sont les caractéristiques du marché belge ? Une série d'éléments différencie le marché belge du marché des pays limitrophes :

- **La Belgique compte un peu moins de voitures particulières pour 1 000 habitants et le pourcentage de véhicules diesel est beaucoup plus important en Belgique qu'aux Pays-Bas ou en Allemagne.**

En Belgique, un habitant sur deux possède une voiture. Cette tendance est comparable à celle dans les pays limitrophes où le nombre de véhicules par habitant est assez similaire (environ 500 voitures particulières pour 1 000 habitants). En 2013, l'Allemagne est le pays qui compte le plus de voitures par habitant avec 537 voitures pour 1 000 habitants. Le Luxembourg se classe à la seconde place. Dans notre pays, la croissance du parc automobile au cours de ces 15 dernières années a été relativement plus faible que dans les pays limitrophes.

Le Belge continue à avoir une nette préférence pour les véhicules diesel. Notre parc automobile est composé à plus de 60 % de véhicules diesel. Ce pourcentage est beaucoup plus élevé que celui des Pays-Bas (< 20 %) ou de l'Allemagne (+/- 25 %). La politique fiscale est un paramètre important dans le choix du carburant. Il en va de même pour les carburants alternatifs : l'Allemagne et les Pays-Bas ont fait des choix clairs en la matière. Ces décisions politiques se reflètent dans le nombre croissant de véhicules électriques, plug-in hybrides et CNG en circulation.

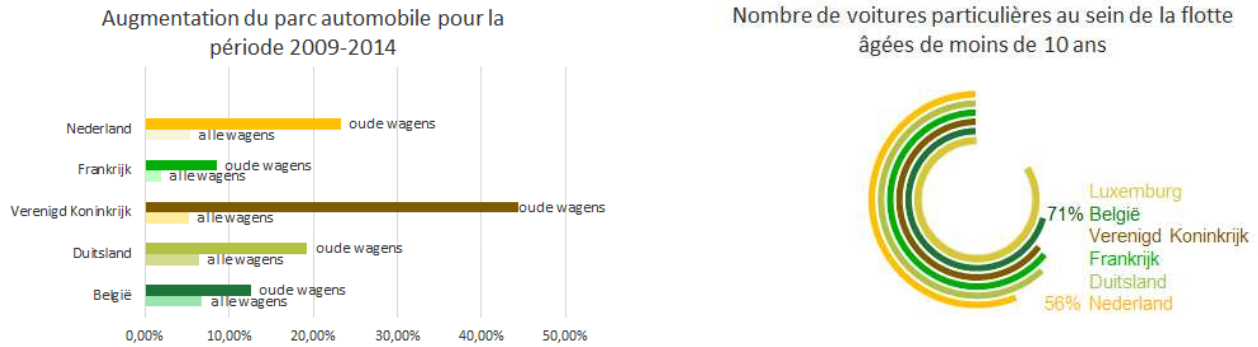


Graphique 15: Composition du parc automobile selon le type de carburant (Source : ACEA¹⁸)

- **Par rapport aux pays limitrophes, le parc automobile belge est moins âgé.**

Malgré la crise économique, le parc automobile a augmenté dans plusieurs pays sur la période 2009-2014. Nous constatons qu'au cours de la période 2009-2014, tant en Belgique que dans les pays limitrophes, la part de véhicules âgés (plus de 10 ans) a augmenté. Tout comme pour la population, on assiste à un vieillissement du parc automobile. Au cours des années précédentes, ce phénomène de vieillissement du parc automobile était moins marqué en Belgique que dans les pays limitrophes. Avec le Luxembourg, la Belgique est l'un des pays d'Europe qui compte un parc automobile assez récent et bien équipé. En 2013, 71 % du parc automobile belge était âgé de moins de 10 ans.

¹⁸ ACEA, Passenger car fleet by fuel type



Graphique 16: Croissance du parc automobile période 2009-2014 et pourcentage de voitures particulières (Source : ACEA¹⁹)

- **En Belgique, le marché du leasing est très développé, ce qui permet chaque année la mise sur le marché de l'occasion d'un nombre important de véhicules récents et bien équipés.**

La composition et l'évolution du parc automobile belge est fortement influencé par la part relativement importante de voitures de société. Près de la moitié des véhicules neufs immatriculés en Belgique sont des véhicules de société, dont près de 50 % de véhicules en leasing. Cela explique pourquoi on retrouve un nombre relativement important de véhicules diesel récents sur le marché de l'occasion. Toutefois, ces véhicules affichent un kilométrage souvent nettement plus élevé que les voitures particulières d'un âge similaire. Le kilométrage annuel des véhicules varie également de manière importante selon le pays. En 2013, l'automobiliste belge parcourait en moyenne un peu plus de 15 000 km par an, alors que l'automobiliste français parcourait en moyenne à peine 12 700 km par an.

- **Par rapport aux pays limitrophes, la proportion de véhicules d'occasion est moins élevée. Toutefois, la Belgique exporte beaucoup de véhicules d'occasion à destination de ces pays.**

Comme déjà mentionné dans ce chapitre, en 2013, le marché belge de l'occasion représentait « seulement » 60 % du marché belge global. Dans les pays limitrophes, le marché de l'occasion représente plus de 70 % du marché global. Nous constatons que, même si le marché belge de l'occasion propose un grand nombre de véhicules récents et bien équipés, le pourcentage des ventes des véhicules d'occasion par rapport aux ventes globales reste inférieur à celui enregistré pour les pays limitrophes, à l'exception du Luxembourg.

Comme nous l'avons déjà expliqué au chapitre 1, nous pouvons affirmer que les caractéristiques spécifiques du parc automobile belge encouragent l'exportation des véhicules d'occasion, ainsi que, quoique dans une moindre mesure, l'importation de véhicules d'occasion.

- **La confiance des consommateurs belges dans le marché des véhicules d'occasion est plus élevée que dans les autres pays de l'UE, mais inférieure à celle dans les pays limitrophes.**

La Commission européenne réalise des enquêtes fréquentes afin d'évaluer la confiance des consommateurs de l'EU dans divers produits et services²⁰. Le marché des voitures d'occasion est l'un des marchés (tous biens et services confondus) qui réalise l'un des plus mauvais scores en termes de confiance des consommateurs. Cette tendance se retrouve dans l'ensemble des pays de l'UE. La confiance des consommateurs est indiquée sous la forme d'un indice (maximum 100) basé sur quatre composantes en rapport avec la perception du consommateur (chacune des composantes a la même pondération).

1. Dans quelle mesure peut-on facilement comparer des produits et des services ?
2. Dans quelle mesure les consommateurs font-ils confiance aux règles en matière de protection des consommateurs ?

¹⁹ ACEA, Size & Distribution of vehicle fleet

²⁰ Source : Market monitoring, Commission européenne

3. À quelle fréquence les consommateurs sont-ils confrontés à des problèmes et à quelle fréquence cela les conduit-il à porter plainte ?
4. Dans quelle mesure le marché répond-il aux attentes du consommateur ?

Si le taux de confiance du consommateur belge est supérieur à la moyenne des États membres, il est cependant inférieur à celui enregistré dans les États frontaliers. Concrètement, on constate que pour l'année 2013, en Belgique et dans les pays frontaliers, les consommateurs qui accordaient la plus grande confiance dans les véhicules d'occasion étaient les Luxembourgeois, suivis par les Allemands et les Français.

L'enquête menée auprès des consommateurs (cf. supra), révèle que la certification Car-Pass contribue à renforcer de manière significative la confiance des consommateurs dans le kilométrage du véhicule. Toutefois, d'autres facteurs influent sur la confiance des consommateurs, notamment l'état du véhicule et la disponibilité des pièces de rechange. En outre, il semblerait que la culture joue également un rôle important. Lorsque nous examinons les résultats de cet indicateur pour d'autres secteurs et produits (par exemple : électronique, alimentation, etc.), la Belgique réalise en général de moins bons scores que les pays frontaliers.

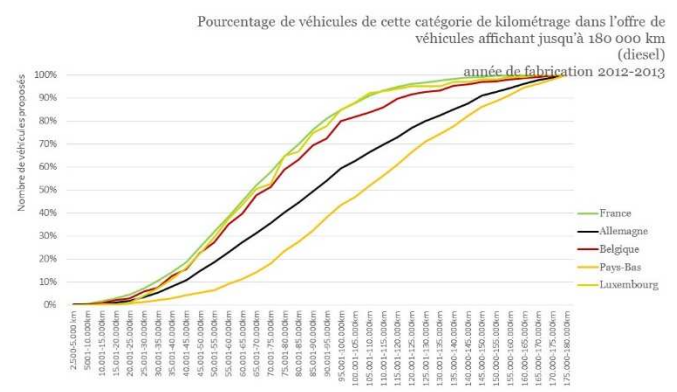
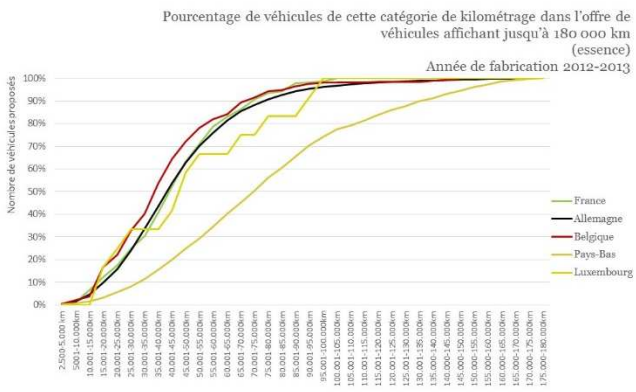
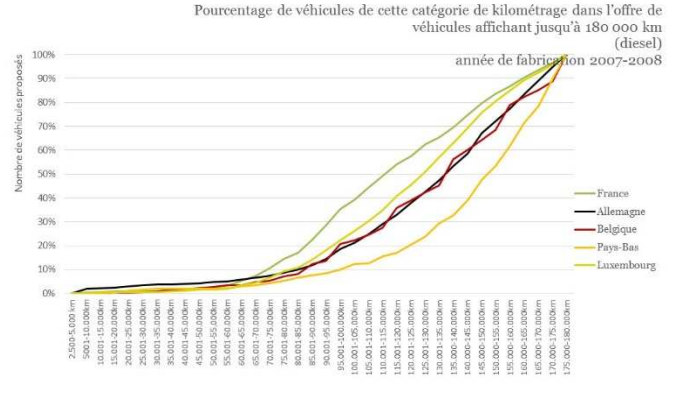
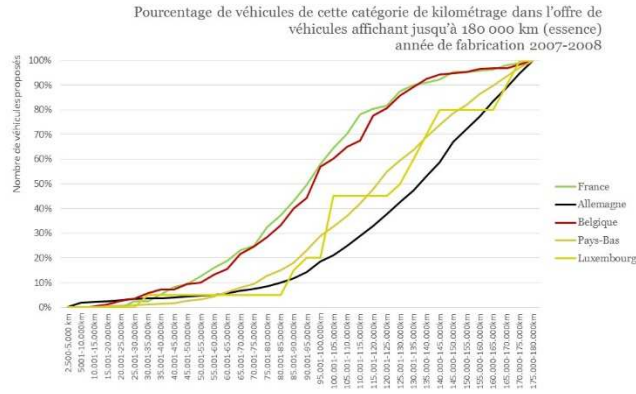
- **L'offre en matière de véhicules d'occasion varie fortement selon les États, même frontaliers.**

L'analyse des sites d'annonces en ligne (voir également 1.0) révèle qu'en Belgique, il existe des différences importantes au niveau de l'offre en fonction du kilométrage, du type de carburant et de l'âge du véhicule. Ces différences se retrouvent également dans les pays frontaliers. Néanmoins, une tendance générale se dessine. Ainsi, les sites néerlandais proposent surtout des véhicules affichant un kilométrage relativement plus élevé. Sur base des graphiques ci-dessous, nous pouvons dire que la ligne qui représente l'offre néerlandaise pour 5 types de véhicules faisant partie de l'échantillon se trouve toujours à l'extrême droite du graphique.

En Belgique, 50 % des véhicules essence d'occasion plus âgés mis en vente (voir graphique en haut, à gauche) comptent moins de 90 000 kilomètres au compteur. En Allemagne, les véhicules affichent 125 000 kilomètres. Cela s'explique sans doute en partie par une composition différente du parc automobile : la part des véhicules diesel est importante en Belgique alors que celle des véhicules essence est importante en Allemagne.

Soulignons également que l'offre belge se situe à l'extrême gauche sur la plupart des graphiques et qu'elle correspond en grande partie à l'offre du marché français de l'occasion. L'offre belge ne correspond à l'offre allemande que pour les véhicules diesel plus âgés. Les véhicules français proposés dans cette catégorie affichent un kilométrage nettement moins élevé.

Conclusion de cette analyse : les marchés de l'occasion locaux au niveau des pays limitrophes varient de manière importante et sont déterminés en grande partie par des facteurs nationaux, notamment la politique et la fiscalité du pays, les préférences des consommateurs, etc.



Graphique 17: aperçu de la répartition par tranche de kilométrage des véhicules d'occasion proposés sur Internet pour 5 types de voitures (source : Global Automotive Consultancy – Nederland)

2. Évolutions importantes sur le marché belge de l'automobile au cours des 10 dernières années

A. Préalable : souhait de renforcer la confiance des consommateurs.

Au début du XXI^e siècle, une série d'initiatives ont été prises sur le plan européen en vue de renforcer la confiance des consommateurs dans plusieurs types de produits. Ainsi, depuis le premier janvier 2005, les consommateurs belges bénéficient d'un an de garantie sur les véhicules d'occasion achetés auprès d'un vendeur professionnel. Cette garantie porte sur ce que l'on appelle la « non-conformité ». Selon la nouvelle législation, le vendeur garantit qu'à la livraison, le véhicule est conforme à ce qui est annoncé et convenu lors de la commande. L'acheteur est dès lors en droit d'attendre que le véhicule d'occasion corresponde :

- aux caractéristiques annoncées par le vendeur dans le contrat, l'annonce ou sur Internet,
- à ce que l'acheteur pouvait raisonnablement attendre en termes de qualité et performances, compte tenu de l'âge, du kilométrage ou du prix du véhicule,
- à l'usage spécifique que l'acheteur entend faire du véhicule,
- et que ce dernier soit adapté à l'usage courant auquel sont généralement destinés les véhicules de sa catégorie.

L'acheteur ne peut invoquer la garantie lorsque le défaut est imputable à une utilisation anormale du véhicule, à la négligence, à un défaut d'entretien ou à un mauvais entretien.

B. Limiter la fraude au compteur kilométrique devient une priorité

2004 : premiers fondements juridiques du système Car-Pass

En plus de la réglementation sur la garantie (qui a eu un impact avant tout sur la confiance B to C), une série d'initiatives a été prise en vue de limiter la fraude au kilométrage. La lutte contre la fraude au kilométrage a un impact sur les acheteurs de véhicules d'occasion et permet, outre la réglementation sur la garantie, d'assainir le marché et de garantir son bon fonctionnement. La loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules forme la base juridique pour le développement de ce qu'on appellera plus tard, le « système Car-Pass ».

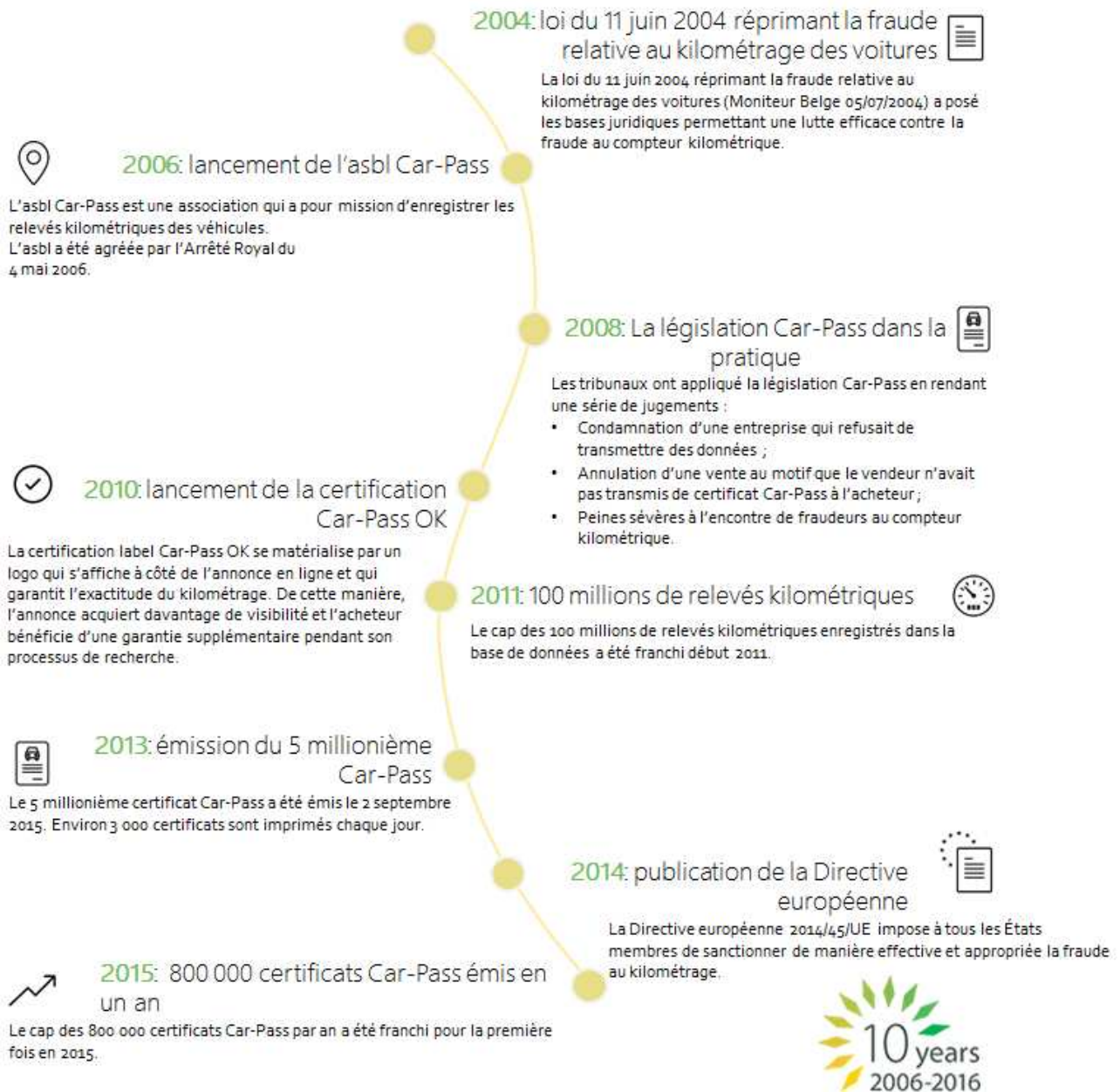
Le système Car-Pass impose non seulement de délivrer à l'acheteur d'un véhicule d'occasion un certificat reprenant les kilométrages enregistrés, mais il prévoit aussi des obligations pour les vendeurs professionnels, notamment de transmettre une série de données et d'informations au client au moment de la vente.

Afin de garantir le bon fonctionnement du système, la loi oblige plusieurs acteurs (garages, carrossiers, secteur de la réparation rapide automobile, revendeurs de pneumatiques, centres de contrôle technique, *etc.*) à transmettre le kilométrage lorsqu'un véhicule est proposé pour un entretien ou une réparation.

La SPF Economie est chargé de veiller à l'application du système. L'Inspection économique est chargée de faire respecter cette réglementation qui a vu le jour entre 2004 et 2006. Elle assure également le traitement des plaintes des clients victimes qui suspectent une fraude au compteur kilométrique.

Étapes importantes dans la lutte contre la fraude relative au compteur kilométrique

Ces dix dernières années ont été marquées par une évolution dans le domaine de la fraude au kilométrage. Le Car-Pass a joué un rôle important dans cette évolution, de même que les mesures qui ont été prises sur le plan législatif en vue de lutter contre la fraude relative au compteur kilométrique.



Graphique 18: Étapes importantes dans la lutte contre la fraude relative au kilométrage des véhicules d'occasion

2006 : création de l'asbl Car-Pass

Un système Car-Pass qui s'applique à l'ensemble du territoire national ne peut fonctionner que si une instance indépendante est chargée de la collecte, la gestion et la conservation des relevés kilométriques. À cet effet, une série d'initiatives ont été prises en 2005 et 2006 en vue de la création de l'organisation Car-Pass.

- Le 12 avril 2005, l'asbl en cours de création, Car-Pass, introduit une demande d'agrément en qualité d'association chargée de l'enregistrement des relevés kilométriques des véhicules.
- L'asbl Car-Pass est fondée le 8 mars 2006.
- Le 19 mai 2006 : publication au Moniteur belge de l'Arrêté royal du 4 mai 2006 portant agrément de l'association chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules.

L'asbl Car-Pass est une initiative conjointe de la FEBIAC, du GOCA et de TRAXIO, en collaboration avec le SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie et le SPF Mobilité et Transports avec le soutien de Touring et de VAB. L'organisation est officiellement responsable de la banque de données Car-Pass qui enregistre et stocke l'ensemble des relevés kilométriques pour chaque numéro de châssis. Chaque véhicule fait ainsi l'objet d'un suivi permettant d'établir son historique kilométrique. Les données collectées servent uniquement à établir le document Car-Pass, ce qui signifie qu'elles ne sont pas utilisées à des fins commerciales.

Depuis sa création le système Car-Pass est en perpétuelle croissance.

Depuis la mise en place du système, le nombre de certificats émis a considérablement augmenté. Si au début, le nombre de données disponibles permettant d'établir l'historique du kilométrage était faible, il a enregistré une augmentation rapide. Le système a atteint son rythme de croisière à partir de 2007.

- Statistiques (certificats émis depuis 2006, évolution annuelle)²¹

	2006	2007	2008	2009	2010
Certificats Car-Pass émis	50 185	737 272	730 616	763 190	750 005
Car-Pass payants	33 704	532 605	564 401	603 225	612 679
Car-Pass gratuits	16 481	204 667	166 215	159 965	137 326
Augmentation		205,74 %	-0,90 %	4,46 %	-1,73 %
Ratio certificats gratuits / certificats payants		2,60	3,40	3,77	4,46

	2011	2012	2013	2014	2015
Certificats Car-Pass émis	745 694	758 323	777 790	780 556	807 351
Car-Pass payants	616 614	617 985	623 321	627 021	644 912
Car-Pass gratuits	129 080	140 338	154 469	153 535	162 439
Augmentation	-0,57 %	1,69 %	2,57 %	0,36 %	3,43 %
Ratio certificats gratuits / certificats payants	4,78	4,40	4,04	4,08	3,97

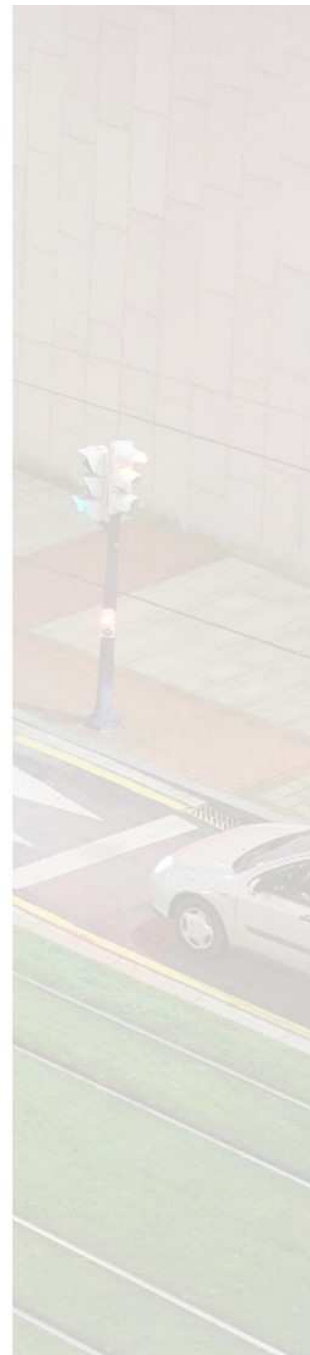
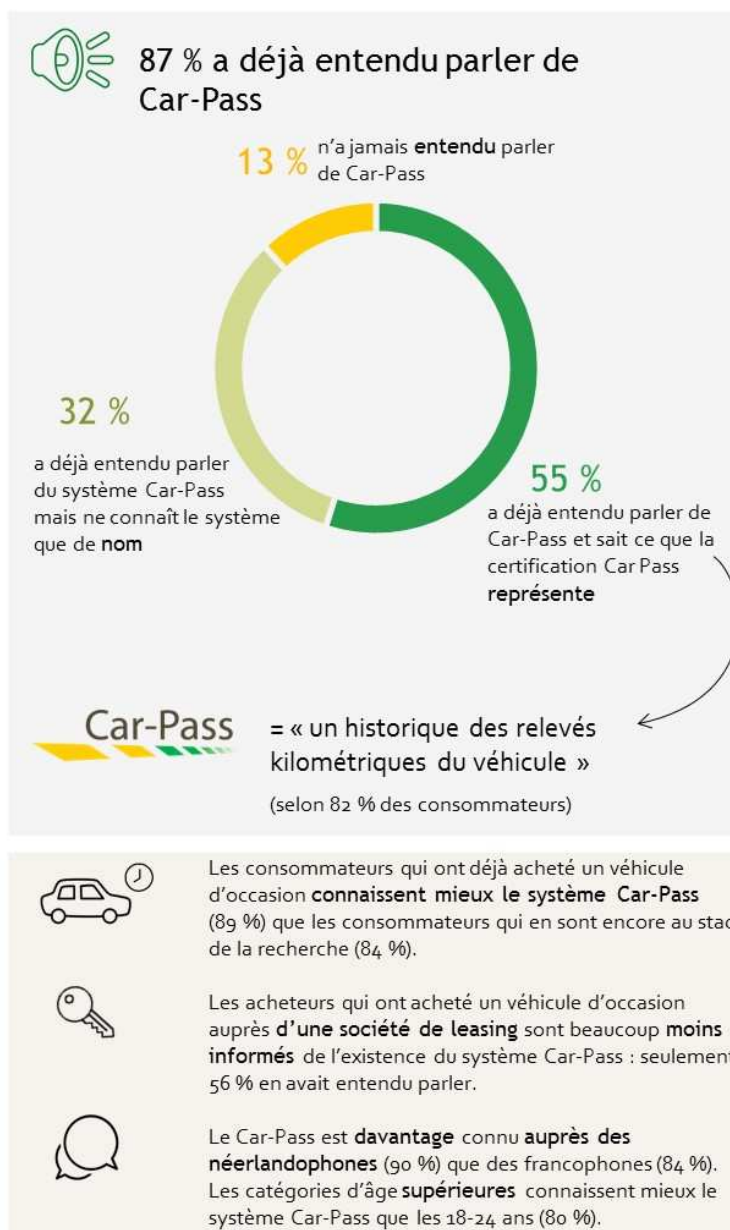
Graphique 19: Certificats Car-Pass émis 2006 - 2015

²¹ Source : Rapports annuels

Au niveau de la stratégie de communication, outre la nécessité de faire connaître Car-Pass, il s'agissait avant tout de renforcer la notoriété du « système Car-Pass ». Le système ne peut fonctionner de manière préventive que si tous les utilisateurs sont conscients de l'importance de la certification Car-Pass et de la nécessité d'enregistrer systématiquement le kilométrage du véhicule afin de préserver sa valeur lors de la revente.

L'asbl Car-Pass évalue régulièrement sa notoriété auprès des consommateurs. La dernière enquête menée auprès des consommateurs ayant fait l'acquisition récente d'un véhicule d'occasion ou envisageant de le faire révèle que 87 % des consommateurs interrogés ont déjà entendu parler de Car-Pass. 4 répondants sur 5 connaissent le fonctionnement du système Car-Pass. Les résultats indiquent par ailleurs que Car-Pass est connu à la fois par les consommateurs ayant acheté un véhicule d'occasion (89 %) et par les consommateurs qui sont à la recherche d'un véhicule d'occasion (84 %) La mise en contact direct avec Car-Pass est dès lors le meilleur moyen de comprendre exactement ce que ce système représente.

Car-Pass : notoriété et connaissance



Graphique 20: oNotoriété et connaissance de Car-Pass (résultats enquête consommateurs)

C. Évolutions économiques et fiscales au cours de la période 2006-2016

La dernière décennie a été marquée par une série d'événements économiques au niveau international. Ces événements ont eu un impact sur l'économie belge et le marché automobile local. En outre, les pouvoirs publics ont adopté des mesures, notamment fiscales qui ont eu un impact sur le marché des véhicules d'occasion. Il n'est pas toujours facile d'identifier une cause et ses effets étant donné que les événements et les mesures se sont succédés dans un laps de temps très court et ont probablement interagi entre eux. Ces développements importants permettent de mieux cerner l'évolution du marché et l'impact de Car-Pass. Dans ce chapitre, nous proposons de passer en revue une série d'événements marquants.

La poursuite de l'ouverture du marché européen vers les pays de l'Est.

La réunification allemande a provoqué un bouleversement du marché des véhicules neufs et d'occasion en Allemagne au cours des années 90. Une évolution similaire, quoique moins abrupte, a eu lieu au début du XXI^e siècle avec la poursuite de l'élargissement aux marchés des pays de l'Est et dès lors la création d'un tout nouveau marché potentiel pour les vendeurs de véhicules d'occasion.

La crise économique et les changements dans les comportements d'achat des ménages et des entreprises

La crise économique internationale a également eu des conséquences importantes pour le secteur de l'automobile. Dans un contexte marqué par les incertitudes pour les entreprises et les ménages, et les problèmes de financement liés au changement radical d'attitude des banques en matière d'évaluation des demandes de crédits, le secteur de l'automobile a été soudain confronté à une augmentation des stocks et à une forte baisse de la demande. Plusieurs marques ont alors procédé à une restructuration de l'ensemble de leur réseau de production, se sont lancées à la recherche de marchés plus importants et ont formé des alliances ou des partenariats afin d'écouler leurs voitures de leasing, leurs voitures de location ou leurs flottes de véhicules partagés.

Bien entendu, les revendeurs et concessionnaires n'ont pas été épargnés par cette crise. Les constructeurs automobiles ont exercé des pressions afin d'augmenter les volumes des ventes : on a ainsi demandé aux concessionnaires automobiles d'augmenter leurs stocks (et donc d'immatriculer des véhicules) alors même que les marges des concessionnaires diminuaient en raison d'une demande en baisse. Les concessionnaires ont été obligés de revoir leur *business model* et leur viabilité financière.

Cette situation a été rendue encore plus difficile par une série d'avancées technologiques : les voitures sont devenues plus fiables et demandent moins d'entretien. Les voitures modernes peuvent désormais accomplir davantage de kilomètres sans problème. C'est dans ce cadre qu'il faut inscrire le vieillissement des parcs automobiles en Europe (voir Chapitre 1.h).

Mesures politiques volontaristes

Avant la crise économique, la relation entre le marché du neuf et celui de l'occasion était harmonieuse.

- Lorsque la conjoncture était moins favorable, la vente de véhicules d'occasion était à la hausse (effet de substitution entre les deux marchés).
- Ce mouvement était anti-cyclique : lorsque le marché des voitures neuves se portait bien, celui des voitures d'occasion se portait moins bien (et vice-versa).

Les différents segments du marché étaient aussi clairement définis. Par exemple, les utilisateurs de voitures d'occasion plus anciennes d'une marque premium revenaient vers ce type de voitures lorsqu'il s'agissait de les remplacer. Ainsi, chaque segment du marché (premium, volume et niche) était à son point d'équilibre. On pouvait parler d'une véritable harmonie.

Depuis la crise économique, cette harmonie est brisée. Cela s'explique par la pression des constructeurs pour vendre des volumes plus importants, mais aussi par les mesures prises par les pouvoirs publics. Dans les pays où l'industrie automobile joue un rôle important, les pouvoirs publics ont pris des mesures pour soutenir cette activité. Dans le même temps, les mesures prises par les pouvoirs publics en faveur de l'environnement ont eu un impact direct sur le marché de l'automobile. Ainsi, les pouvoirs publics allemands ont adopté une prime à la casse de 2 500 euros pour les véhicules plus anciens. En 2009, mais principalement en 2010, cette mesure a engendré une demande importante pour des véhicules neufs, mais plus petits. Comme cette mesure était limitée dans le temps, on a assisté à une augmentation de la demande pour des véhicules disponibles en stock (pouvant être immatriculés rapidement pour bénéficier de la prime). Pour la période 2010-2011, cette situation a provoqué une surabondance de l'offre de véhicules d'occasion premium, surtout pour les modèles les plus chers. Ces facteurs ont provoqué, une baisse importante de la valeur résiduelle des véhicules, surtout après 2010. En Allemagne, les banques des constructeurs qui sont des acteurs importants sur le marché de véhicules de leasing de luxe ont ainsi perdu des millions d'euros.

Fiscalité verte

Dans le même temps, on a assisté à l'introduction de mesures environnementales qui ont encouragé un plus grand downsizing des véhicules achetés. Ces mesures ont provoqué indirectement une augmentation provisoire de l'intérêt pour les véhicules neufs au détriment des véhicules d'occasion. En Belgique, la Wallonie a adopté une réglementation de bonus-malus écologique, tandis qu'en Flandre la TMC sur les véhicules d'occasion a adopté la règle de calcul mise en place pour les véhicules neufs. Désormais, les émissions de CO₂ sont prises en compte. Tous ces effets ont eu un impact sur l'évolution du marché.

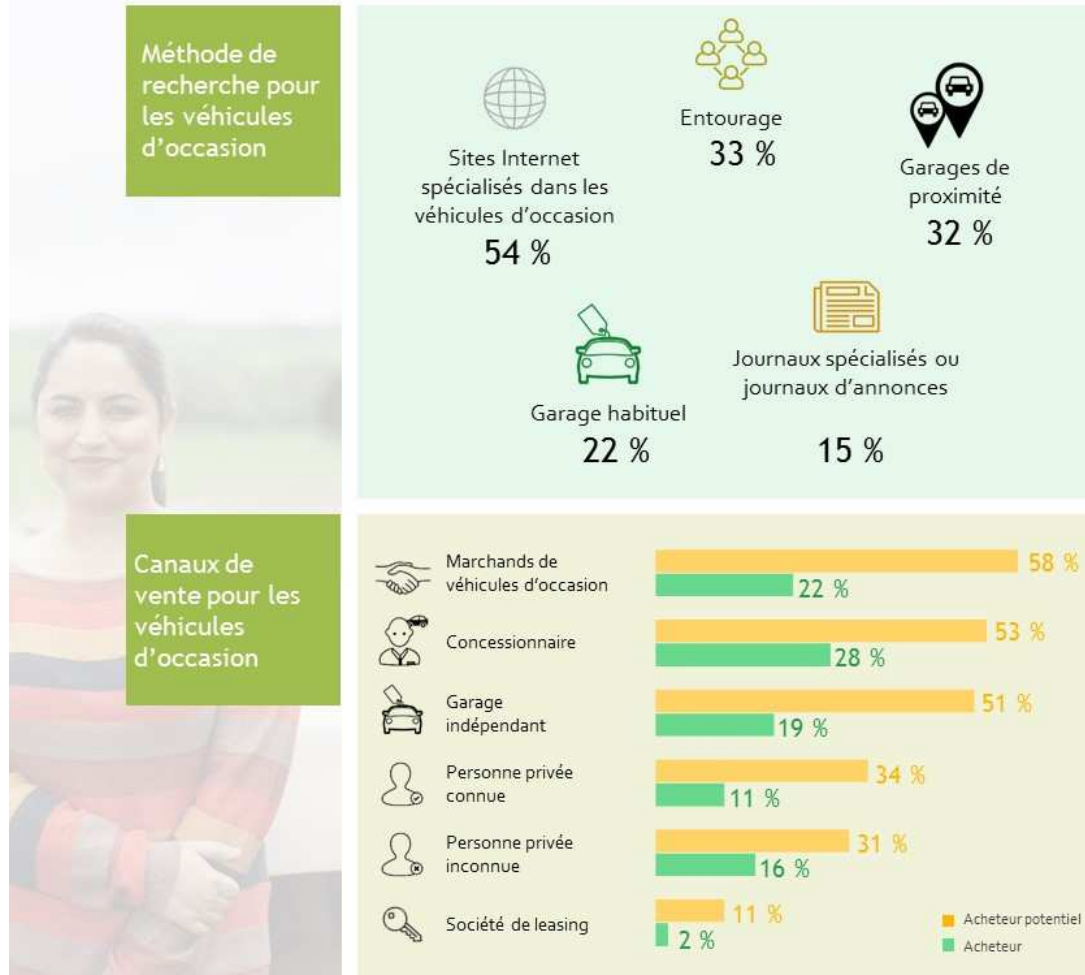
D. Internet est de plus en plus souvent utilisé comme moyen d'information et d'achat et cette tendance contribue à la globalisation du marché.

Au cours de ces dernières années, la part et le rôle d'Internet n'ont pas cessé de progresser. Internet est devenu un canal de vente, mais aussi une source d'information importante pour la recherche d'un véhicule neuf ou d'occasion. Jusqu'à une date récente, les consommateurs se rendaient dans les showrooms pour s'informer. Désormais, ils utilisent Internet pour obtenir des informations techniques et consulter les tarifs. En conséquence, le nombre de visites dans les showrooms des concessionnaires automobiles a baissé. En ce qui concerne les achats de véhicules d'occasion, le nombre moyen de visites avant l'achat est de 2,1.²² Étant donné qu'Internet a remplacé pour partie le concessionnaire, pour de nombreux consommateurs, la visite chez le concessionnaire n'est devenue importante qu'en second lieu.

L'enquête menée auprès des consommateurs confirme l'utilisation d'Internet comme source d'information. Les consommateurs commencent par s'informer par le biais des sites d'annonces en ligne, des blogs, les sites web des concessionnaires, *etc.* avant de se rendre chez le vendeur. Si les sites d'annonces en ligne permettent de mettre les vendeurs en contact avec les acheteurs, les transactions restent en grande majorité physiques. La plupart des sites web ne proposent d'ailleurs que la possibilité de se mettre en contact avec le vendeur. Seuls quelques sites web proposent un système d'enchères (notamment : eBay, 2dehands.be). Par ailleurs, les consommateurs préfèrent essayer le véhicule avant de l'acheter (à l'aveugle). Les canaux d'achat les plus souvent envisagés par les consommateurs souhaitant acquérir un véhicule d'occasion (« acheteurs potentiels ») sont par ordre de préférence : un vendeur de véhicules d'occasion, un concessionnaire automobile et un garage indépendant. Environ 1 acheteur potentiel sur 3 envisage d'acheter son véhicule d'occasion auprès d'un particulier (connu ou non). Si on examine les transactions (sur base des données transmises par les acheteurs), on s'aperçoit que dans près d'un cas sur trois, le concessionnaire est le canal d'achat choisi, suivi par un vendeur de véhicules d'occasion et un garage indépendant. Les femmes font plus souvent appel à un vendeur de véhicules d'occasion que les hommes.

²² Source : FEBIAC, Enquête consommateurs, 2015

Méthode de recherche et canaux de vente pour les véhicules d'occasion en Belgique



Graphique 21: Méthode de recherche et canaux de vente pour les véhicules d'occasion en Belgique (résultats de l'enquête consommateurs)

Les sociétés de leasing qui proposent des véhicules d'occasion à la vente, ainsi que les sites de vente de véhicules d'occasion en ligne essaient de répondre à cette demande d'information et d'informer les consommateurs au mieux. Ils proposent des photos des véhicules et des rapports d'expertise. Le kilométrage est l'une des informations affichées officiellement.

Internet est une source d'information pour les vendeurs particuliers, mais aussi un outil important pour les entreprises actives sur le marché de la (re)vente de véhicules d'occasion. La relation entre l'acheteur et le vendeur n'est plus limitée par des barrières géographiques. Il est à présent possible d'acheter et de vendre des véhicules dans d'autres pays sans devoir se rendre sur place pour procéder à une inspection. Les salles de vente en ligne sont aujourd'hui bien développées aux États-Unis. On estime qu'elles vendent entre 6 à 9 millions de véhicules par an. Pour l'ensemble des pays européens, seulement 1,5 à 2 millions de véhicules d'occasion sont vendus annuellement dans le cadre de ventes aux enchères (BtoB)²³.

²³ Source : Traxio, <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/04/dossier-verkoop-export-carsontheweb/>

Ce système ne peut fonctionner qu'à condition de renforcer la transparence et d'instaurer une confiance absolue entre vendeurs et acheteurs. Les acteurs de ce marché qui ont participé à cette étude ont tous déclaré que leur priorité était d'améliorer l'image et la crédibilité de leur entreprise. Dans ce cadre, ils citent le Car-Pass, non pas directement comme instrument de vente B to B, mais comme moyen de maintenir la crédibilité du marché belge à l'étranger.

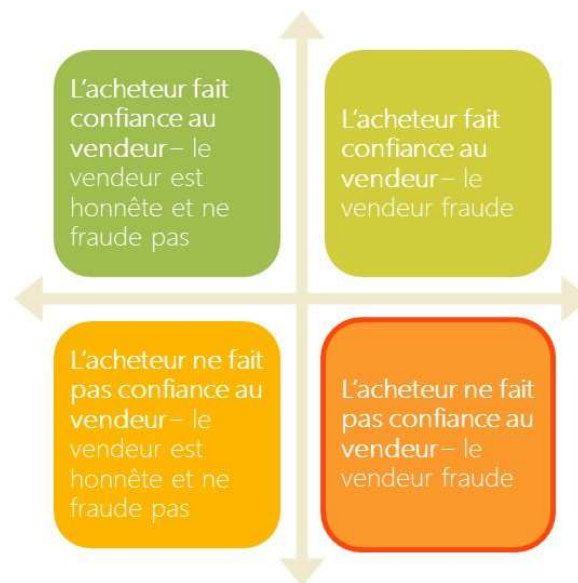
E. Les dix prochaines années s'annoncent également très passionnantes !

Les évolutions de ces dix dernières années ne sont qu'un avant-goût d'une transition à beaucoup plus grande échelle qui va transformer en profondeur le paysage du secteur de l'automobile. Nous pensons par exemple aux nouvelles technologies, notamment l'arrivée de véhicules électriques, les véhicules *fuel cell* à l'hydrogène et les voitures autonomes, mais également les nouvelles formes de prestations de services, notamment le budget mobilité. Le chapitre 5 examine les opportunités de développement de Car-Pass pour le futur.

3. L'impact de Car-Pass sur le marché belge de l'occasion

A. Contexte : la fraude au compteur kilométrique en Belgique et à l'étranger

Avant l'introduction du système Car-Pass en 2006, la fraude au compteur kilométrique était un problème majeur pour le secteur belge des véhicules d'occasion. L'absence de contrôle rendait souvent cette fraude très lucrative pour le vendeur. Les consommateurs étaient informés de cette situation. Il régnait un climat de défiance et de tromperie.

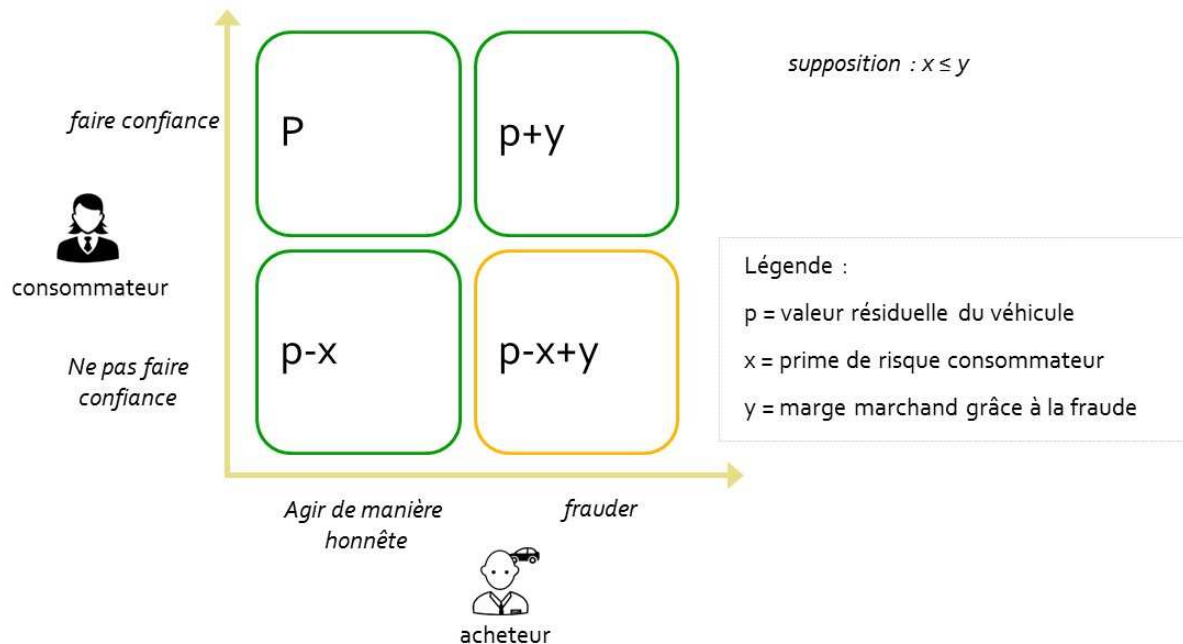


Graphique 22: État du marché avant l'introduction du Car-Pass – réflexe naturel de défiance et de fraude

Recourir à la fraude était devenu un réflexe naturel, car modifier le kilométrage permettait au vendeur de réaliser des marges importantes. Le prix de vente d'un véhicule moins kilométré est en effet plus élevé. Le vendeur vendait dès lors le véhicule à un prix artificiellement gonflé qui ne correspondait pas à la valeur résiduelle du véhicule (p+y).

Les consommateurs à la recherche d'un véhicule de seconde main n'ignoraient pas ces pratiques. Si ce n'était pas leur cas, ils connaissaient souvent quelqu'un qui avait été victime de ce type d'escroquerie. Ils en étaient informés, mais ils ne disposaient souvent pas de l'expertise nécessaire pour pouvoir évaluer le kilométrage du véhicule et l'honnêteté du vendeur. De nombreux consommateurs prévoyaient dès lors une « prime de risque » (x), un montant d'argent réservé pour faire face à des frais imprévus. Ce montant était déduit du prix de vente demandé.

Étant donné que le vendeur était beaucoup mieux informé que le consommateur, la marge qu'il pouvait réaliser en fraudant était souvent plus élevée que la prime de risque calculée par le consommateur. Le vendeur n'hésitait dès lors pas à trafiquer le compteur kilométrique pour s'assurer des marges confortables.



Graphique 23: le vendeur réalise des marges supplémentaires (y) grâce à la fraude au compteur kilométrique.

Sur base des statistiques de Car-Pass, on estime, qu'avant 2006, 60 000 à 100 000 compteurs kilométriques étaient trafiqués par an²⁴. La fraude au compteur kilométrage variait probablement selon le marché de destination : pour un véhicule destiné au marché belge, elle s'élevait en moyenne à 30 000 kilomètres, tandis que pour un véhicule destiné à l'exportation, elle avoisinait en moyenne les 60 000 kilomètres !²⁵

En cas de fraude, le consommateur était lésé de plusieurs manières :

- Il paie un montant plus élevé que la valeur résiduelle du véhicule En 2010, Car-Pass²⁶ a calculé la différence de valeur pour trois types de véhicules (petites, moyennes et grandes) en cas de fraude au kilométrage sur base de 30 000 kilomètres pour les véhicules destinés au marché belge et de 60 000 kilomètres pour les véhicules destinés à l'exportation :

Diminution supplémentaire de la valeur du véhicule en cas de fraude au compteur kilométrique		
Segment	Véhicules d'occasion vendus sur le marché belge	Véhicules importés
Petites (15 000 EUR)	800 EUR (2,7 cents / km)	1 220 EUR (2,0 cents / km)
Moyennes (30 000 EUR)	1 233 EUR (4,1 cents / km)	2 500 EUR (4,2 cents / km)
Grandes (60 000 EUR)	1 800 EUR (6,0 cents / km)	4 800 EUR (8,0 cents / km)

Graphique 24: Diminution supplémentaire de la valeur du véhicule en cas de fraude au compteur kilométrique (Source : Car-Pass)

²⁴ Source : Rapport annuel Car-Pass 2014

²⁵ Source : Impact study of mileage fraud with used cars & adaptability of the Car-Pass model in other EU-countries, 2010

²⁶ Source : Impact study of mileage fraud with used cars & adaptability of the Car-Pass model in other EU-countries, 2010

- En plus de l'impact sur la valeur résiduelle, le consommateur a plus de risques de devoir faire face à des frais additionnels pour l'entretien et la réparation du véhicule. En cas de fraude au kilométrage, on risque de devoir engager plus rapidement des frais d'entretien ou de réparation. Selon les estimations réalisées par Car-Pass en 2010, le coût supplémentaire pour le consommateur se chiffre rapidement à plusieurs centaines d'euros, voire plus de 1 000 euros.

Frais d'entretien et de réparation supplémentaires		
Segment	Véhicules d'occasion vendus sur le marché belge	Véhicules importés
Petites (15 000 EUR)	300 EUR (1,0 cent / km)	375 EUR (0,6 cent / km)
Moyennes (30 000 EUR)	750 EUR (2,5 cents / km)	1 050 EUR (1,8 cents / km)
Grandes (60 000 EUR)	900 EUR (3,0 cents / km)	1 350 EUR (2,3 cents / km)

Graphique 25: Frais d'entretien et de réparation supplémentaires (Source : Car-Pass)

- Autre inconvénient majeur pour le consommateur : l'impact de la fraude sur sa sécurité. En effet, si le consommateur ignore le kilométrage exact du véhicule, il peut difficilement évaluer son état de vétusté. Cette situation peut avoir un impact important sur la sécurité du véhicule, en augmentant par exemple le risque d'accident.

B. Grâce à l'introduction du Car-Pass, la fraude au compteur kilométrique a quasiment disparu

La fraude au compteur kilométrique est réellement réprimée.

La Loi du 12 mars 2000 publiée au Moniteur belge le 5 mai 2000 réprime certaines formes de fraude relative au kilométrage des véhicules. Elle interdit de modifier le kilométrage figurant au compteur kilométrique. En outre, chaque vendeur professionnel de véhicules d'occasion est tenu de mentionner sur la facture le kilométrage du véhicule lors de la vente (art. 4, §1). Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 12 mars 2000, le véhicule doit être accompagné d'un carnet d'entretien (art. 4, §2). Le garagiste doit remplir le carnet d'entretien lors de chaque entretien et mentionner le kilométrage du véhicule.

Cette loi permet également à l'acheteur d'obtenir plus facilement l'annulation de la vente (art. 6). Auparavant, le juge n'accordait en général qu'une indemnisation ou une baisse du prix de vente. En outre, le fraudeur risque une sanction pénale : la fraude au compteur kilométrique peut être sanctionnée par une peine de prison d'une durée maximale d'un an et/ou d'une amende allant jusqu'à 3 000 francs (montant à multiplier par les décimes additionnels).

Toutefois, les effets de cette loi sont restés pendant longtemps nuls. En effet, de nombreux véhicules plus anciens n'avaient pas de carnet d'entretien ou ne disposaient (à partir de l'an 2000) que d'un historique limité. Les carnets d'entretien étaient remplis à la main et leur format n'était pas encore standardisé. La jurisprudence fait état de nombreuses discussions à propos de relevés kilométriques qui ont été réécrits ou de pages de carnets d'entretien déchirées.

La loi de 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules abroge la loi du 12 mars. Elle prévoit aussi l'obligation pour le vendeur de remettre un certificat Car-Pass lors de la vente d'un véhicule. La loi a donné naissance à une série d'arrêtés ministériels (voir Chapitre 2) qui ont servi de base pour la mise en place d'un système de mise en application et de contrôle.

La mise en œuvre de la loi a donné lieu à l'adoption des arrêtés suivants²⁷:

²⁷ Source : SPF Economie, http://economie.fgov.be/nl/binaries/FAQ_Car-pass_nl_tcm325-84957.pdf

- Arrêté ministériel du 3 novembre 2004 **désignant les agents chargés** de rechercher et de constater les infractions à la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 19/11/2004) ;
- Arrêté royal du 30 septembre 2004 relatif à l'entrée en vigueur de la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules et aux **documents** établis par le professionnel à l'occasion de travaux relatifs à un véhicule (Moniteur belge du 18/10/2004) ;
- Arrêté royal du 21 février 2005 relatif à **l'agrément et le contrôle de l'association** en charge de l'enregistrement du kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 14/03/2005) ;
- Arrêté royal du 17 septembre 2005 relatif au **règlement transactionnel des infractions** à la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 03/10/2005) ;
- Arrêté ministériel du 19 septembre 2005 **désignant les fonctionnaires** chargés de proposer aux auteurs d'infractions à la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules, le règlement transactionnel visé à l'article 11 (Moniteur belge du 03/10/2005) ;
- Arrêté royal du 4 mai 2006 **portant agrément de l'association** chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 19/05/2006) ;
- Arrêté royal du 1^{er} juillet 2006 **réglant le financement de l'association** chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 24/07/2006) ;
- Arrêté royal du 26 août 2006 réglant **la collaboration avec l'association** chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules (Moniteur belge du 30/08/2006, Ed. 2).

On constate que la loi de 2004²⁸ n'a pas seulement jeté les fondements qui ont permis l'introduction du système Car-Pass, elle a également permis une meilleure mise en application. La mise en application de la législation est notamment assurée par la police judiciaire fédérale, l'Inspection économique et le SPF Economie et l'asbl Car-Pass :

D) La police judiciaire fédérale

Depuis les années 90, la police judiciaire fédérale est active dans la lutte contre la fraude relative au kilométrage, même si aucune législation spécifique n'existait encore. Il était toutefois nécessaire de prendre des mesures pour mettre fin aux problèmes de fraude permanents concernant les véhicules destinés au marché belge, ainsi que les véhicules importés et exportés. Depuis l'approbation de la loi sur la fraude relative au kilométrage (loi du 12 mars 2000, modifiée et abrogée par la loi du 11 juin 2004) et la mise en place du système Car-Pass, les services judiciaires (équipes Autocrim) ont constaté une nette amélioration sur le marché des véhicules d'occasion et une diminution des cas de fraudes. Selon l'équipe, la fraude au kilométrage a très nettement diminué pour les véhicules d'occasion vendus sur le territoire belge. Les cas de fraude constatés concernent pour l'essentiel les véhicules importés ou exportés. Le système Car-Pass est limité au marché belge. Il est dès lors très difficile de lutter contre la fraude relative au kilométrage pour les véhicules importés et exportés. En effet, l'organisation Car-Pass n'est pas en mesure de vérifier l'historique des véhicules importés et ne peut exercer aucun contrôle une fois le véhicule exporté.

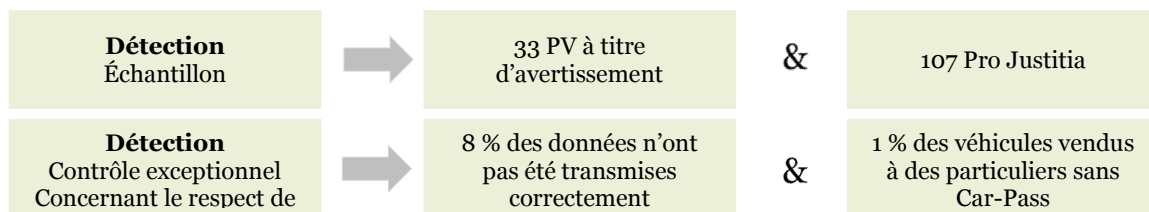
Si les statistiques exactes de la police concernant le nombre de cas de fraude enregistrés ne sont pas disponibles, le nombre d'enquêtes en cours a fortement diminué et porte essentiellement sur des véhicules importés ou exportés, ainsi que sur la fraude au kilométrage organisée à l'étranger. C'est pourquoi la police fédérale est favorable à l'extension du système à d'autres pays européens. La police fédérale considère que le système Car-Pass est un système objectif et correct. C'est la raison pour laquelle il est utilisé pour constater les infractions et à titre de preuve.

²⁸ Loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules a abrogé la loi du 12 mars 2000 réprimant certaines formes de fraude relative au kilométrage des véhicules.

Les plaintes relatives à la fraude au kilométrage peuvent être introduites auprès de la police fédérale, ainsi qu'auprès du SPF Economie ou de la commission d'arbitrage de Traxio, la fédération des organisations du secteur « mobility retail and technical distribution ». Cette commission chargée d'arbitrer les litiges traite par exemple régulièrement de conflits relatifs à l'application de la législation sur la garantie légale. Selon les données collectées par la commission au cours de ces dernières années, les plaintes liées à la fraude au kilométrage sont devenues très rares.

II) SPF Économie

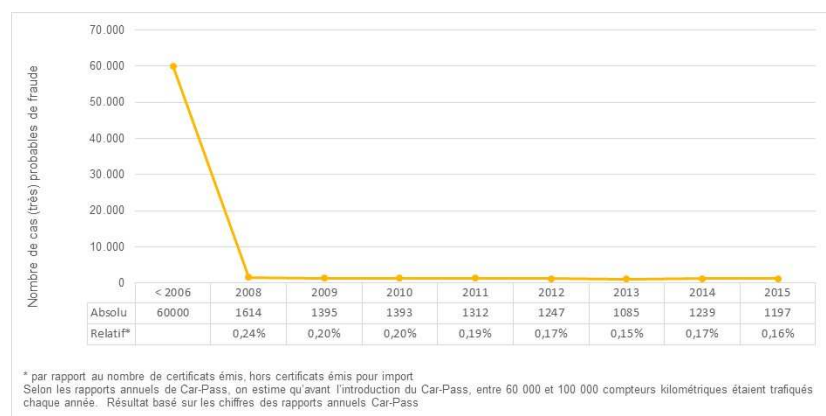
- Outre les contrôles suite à des plaintes, l'inspection économique organise également des contrôles de détection annuels auprès d'un échantillon d'entreprises, afin de s'assurer du respect de la loi « Car-Pass » (AR du – loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules). Ces entreprises sont sélectionnées sur base de soupçons de comportements frauduleux, par exemple suite à des observations effectuées à partir de la base de données Car-Pass. Dans ce contexte, au cours de ces dernières années, le SPF Economie a dressé en moyenne 33 procès-verbaux d'avertissement et 107 Pro Justitia. Ces fraudes sont commises par un nombre limité d'organisations.
- En 2014, l'Inspection économique a organisé une enquête à grande échelle relative au respect de la loi Car-Pass et d'autres aspects de la fraude (pratiques de blanchiment, travail non déclaré, etc.). Cette enquête a été conduite auprès plus de 800 entreprises actives sur le marché de l'occasion. Des infractions portant sur l'absence de transmission des relevés kilométriques à l'asbl Car-Pass ont été constatées dans 64 entreprises, soit 8 % des entreprises contrôlées. L'enquête a révélé que 10 entreprises, soit à peine 1 % des entreprises contrôlées, avaient vendu des véhicules à des particuliers sans leur fournir d'attestation de relevé kilométrique.



Graphique 26: SPF Économie : moyenne des résultats des contrôles par année concernant le Car-Pass (2011 – 2015)

III) Asbl Car-pass

En 2015, Car-Pass a signalé 1 197 cas très probables de fraude au compteur kilométrique dans son rapport annuel. Ce qui représente 0,16 % de tous les certificats Car-Pass (à l'exception des certificats fournis pour des véhicules d'importation). Cette statistique confirme une tendance qui se confirme année après année depuis 2006 : le nombre de cas de fraude a diminué de manière très sensible (voir graphique ci-dessous) et reste très faible.



Graphique 27: Nombre de cas (très) probables de fraude par an (Source : Car-Pass)

Des fraudeurs ou des entreprises qui ne voulaient pas participer au système Car-Pass ont été traduits en justice. Dans le cadre de cette étude, nous avons analysé les jugements rendus sur base de la loi. Cette analyse révèle que de nombreuses condamnations ont été prononcées par le tribunal de commerce, le tribunal correctionnel de première instance et les cours d'appel. Exemples de cas typiques :

- **Annulation de la vente parce que le vendeur n'a pas fourni de certificat Car-Pass**

Selon l'article 7 de la loi, un acheteur particulier peut sur simple demande exiger l'annulation de la vente s'il n'a pas reçu un certificat Car-Pass valable. Cela vaut également pour les acheteurs étrangers ayant acheté un véhicule en Belgique auprès d'un vendeur professionnel. Le vendeur doit apporter la preuve qu'il a réellement transmis le document concerné à l'acheteur, au plus tard au moment de la signature du contrat. Le simple fait que le vendeur ait demandé et obtenu (ou payé) un Car-Pass lors du contrôle technique n'est pas considéré comme une preuve suffisante. La compétence d'appréciation du juge est très limitée. Cela implique que le vendeur doit rembourser à l'acheteur l'intégralité de la somme payée s'il ne peut pas apporter la preuve qu'il a fourni un certificat Car-Pass valable dans les délais impartis.

- **Annulation de la vente et indemnisation des frais engagés.**

En ce qui concerne les véhicules importés, la banque de données Car-Pass ne possède pas l'historique du kilométrage. Un vendeur belge peut acheter à l'étranger un véhicule dont le compteur a été trafiqué et vendre ce véhicule directement en Belgique sans que la fraude n'apparaisse sur le certificat Car-Pass (ce certificat indique toutefois qu'il s'agit d'un véhicule d'importation). L'acheteur ne se rendra peut-être pas immédiatement compte de la fraude.

L'acheteur pourra toujours faire appel à la loi. En 2011, un jugement rendu dans la province du Limbourg a condamné un vendeur pour la revente d'un véhicule d'importation dont le compteur avait été trafiqué. Selon le juge de la cour d'appel, le vendeur était en mesure de constater la fraude en comparant l'état du véhicule avec le carnet d'entretien trafiqué. L'acheteur qui a été victime de cette fraude a pu obtenir le remboursement du montant de la vente avec versement d'indemnités de retard, ainsi qu'une indemnisation pour les frais de garde du véhicule.

- **Peines correctionnelles**

Au cours de ces dernières années, une série de bandes ou de professionnels spécialisés dans la falsification des papiers de bord ou d'immatriculation, et dans la fraude au compteur kilométrique, ont été condamnés en correctionnelle. Dans plusieurs arrondissements judiciaires, des procédures juridiques ont été entamées contre des personnes et des entreprises qui trafiquaient des compteurs kilométriques. Ainsi, un garagiste a été condamné par le tribunal correctionnel d'Ypres pour trafic de compteurs kilométriques. Le juge n'a pas fait preuve de clémence et a condamné le prévenu à une peine de travaux d'intérêt général de 200 heures et une amende de 27 500 euros. Le prévenu a été condamné à rembourser plus de 160 000 euros de bénéfice patrimonial. Il a également été condamné à 5 ans d'interdiction d'exercer avec sursis²⁹.

- **Amende pour les entreprises qui refusent de collaborer au système Car-Pass**

Car-Pass a accès à la Banque-Carrefour des entreprises (BCE) et donc à des informations concernant l'ensemble des entreprises du secteur de l'automobile. Il est dès lors facile de vérifier qui ne transmet pas de données, un nombre anormalement faible de données ou encore des données incorrectes. Dans un premier temps, Car-Pass adresse un rappel aux professionnels concernés. Toutefois, sur simple demande, Car-Pass peut transmettre le nom des entreprises en infraction à l'Inspection économique. Les entreprises qui refusent de jouer le jeu sont verbalisées par les fonctionnaires de l'Inspection économique et peuvent être condamnés par le tribunal correctionnel.

²⁹ Source : rapport annuel Car-Pass 2008

En 2008, une première condamnation a été prononcée par le tribunal correctionnel de Liège. Le prévenu a été condamné à une amende et à verser 1 euro à l'asbl Car-Pass au titre de dommages-intérêts. Dans son délibéré, le juge précise que « permettre aux revendeurs de pneumatiques de ne pas respecter les obligations afférentes à la loi du 11 juin 2004 serait discriminatoire pour les autres secteurs ; la transmission des relevés kilométriques n'engendre pas une charge administrative disproportionnée ; les compétences attribuées aux fonctionnaires des affaires économiques ne sont pas illégales, mais permettent au contraire de lutter efficacement contre la fraude ; il ne peut pas être question de violation sur la loi protégeant la vie privée étant donné que le numéro de châssis ne permet pas d'identifier le propriétaire du véhicule ; il n'y a pas d'entraves à la liberté d'entreprise ; il n'y a aucune raison de solliciter l'avis de la cour constitutionnelle, Car-Pass subit un préjudice moral et matériel lorsqu'une entreprise ne transmet pas les relevés kilométriques »

Les exemples ci-dessus illustrent qu'un système complet de mesures ne peut fonctionner que moyennant une assise juridique solide et à condition que les participants apportent leur contribution afin de garantir une concurrence équitable. Ce n'est qu'à ces conditions qu'il pourra être mis fin à la fraude substantielle au kilométrage.

Aujourd'hui, grâce à l'introduction du système Car-Pass, le marché a connu une évolution radicale. La marge supplémentaire qu'un vendeur pouvait espérer réaliser en fraudant est aujourd'hui réduite à néant par le coût supplémentaire auquel il s'expose en cas d'amendes, et par le fait que l'acheteur du véhicule peut désormais connaître avec davantage de transparence le kilométrage réel du véhicule grâce au certificat Car-Pass. Les deux parties disposent à présent des mêmes informations concernant le kilométrage.

L'objectif que Car-Pass s'était fixé il y a 10 ans, l'élimination de la fraude au kilométrage, a été atteint. Lorsque nous interrogeons les acteurs du secteur et les consommateurs sur leur expérience en matière de fraude au kilométrage, ils sont unanimes pour affirmer que le système Car-Pass a permis une avancée considérable dans la lutte contre la fraude au kilométrage sur le marché belge.

Les consommateurs ont davantage confiance dans le marché de l'occasion.

« Un Car-Pass apporte une sécurité supplémentaire. Nous avons acheté un véhicule d'occasion, mais c'était il y a déjà un certain temps et je me souviens pas si nous avons reçu un Car-Pass. Néanmoins, je suis persuadé que le Car-Pass constitue une sorte de garantie supplémentaire. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un achat important, et que les règles ne sont pas toujours claires pour tout le monde ».

« Plus le Car-Pass proposera des informations, moins le consommateur risquera de se faire rouler ».

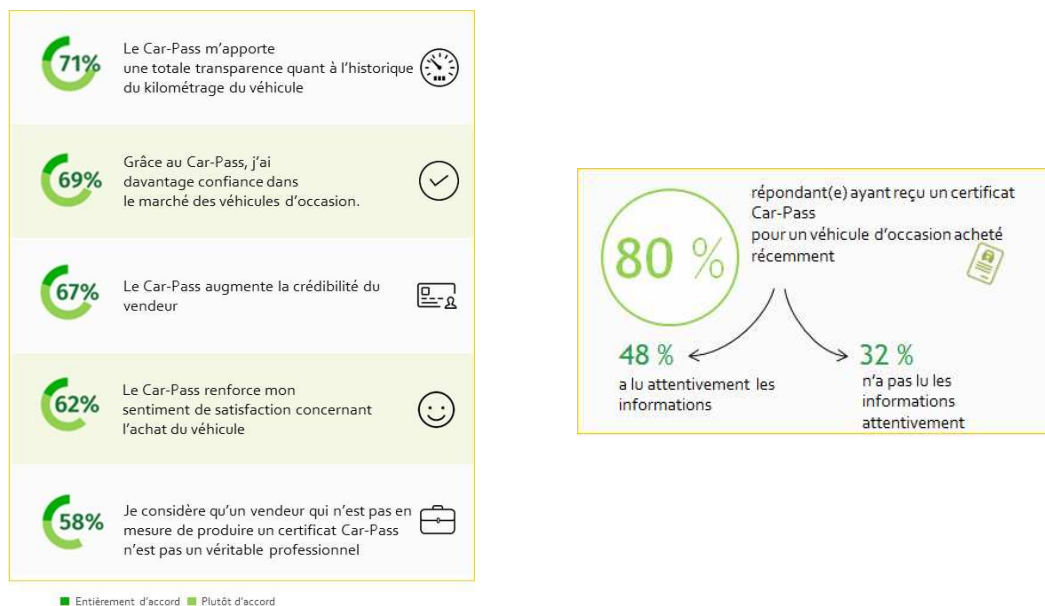
« Il me semble que le temps des « magouilles » est révolu, grâce au Car-Pass ».

Aujourd'hui, les consommateurs ont davantage tendance à acheter un véhicule d'occasion par rapport à avant. 37 % des acteurs du secteur interrogés confirment qu'aujourd'hui les consommateurs ont davantage confiance dans le marché de l'occasion qu'il y a 10 ans.

L'enquête menée auprès des consommateurs révèle également clairement que les consommateurs reconnaissent les avantages du Car-Pass :

- transparence,
- confiance accrue,
- crédibilité accrue,
- augmentation du taux de satisfaction concernant l'achat et
- du professionnalisme.

Le Car-Pass permet d'envisager plus sereinement l'achat d'un véhicule d'occasion. Le seuil est moins élevé et une grande partie des incertitudes liées à l'achat ont disparu. 4 consommateurs interrogés sur 5 savent que lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, le vendeur leur a remis un Car-Pass. La plupart des consommateurs (82 %) n'ont pas dû réclamer le Car-Pass à l'achat d'un véhicule d'occasion : le certificat Car-Pass leur a été remis spontanément par le vendeur. Près de la moitié des répondants a lu attentivement les informations reprises sur le Car-Pass.



Graphique 28: Les consommateurs reconnaissent les avantages du Car-Pass et s'attendent à les recevoir lors de l'achat (résultats enquête consommateurs)

7 consommateurs sur 10 pensent que la fraude relative au kilométrage des véhicules a diminué par rapport à 2006. Selon eux, cette diminution de la fraude est avant tout due à l'introduction du Car-Pass. Cette attitude positive à l'égard du Car-Pass se traduit au niveau des critères d'achat : la présence d'un Car-Pass est une condition essentielle pour plus de la moitié des consommateurs. Seulement 10 % des consommateurs interrogés déclarent ne pas tenir compte de la présence ou non du Car-Pass. Les consommateurs qui accordent une moins grande importance au Car-Pass sont pour l'essentiel des consommateurs à la recherche d'un véhicule supplémentaire en vue d'une utilisation moins fréquente dans le cadre familial.

En général, plus les consommateurs connaissent le système et savent exactement quelles sont les garanties offertes par le Car-Pass, plus ils considèrent que ce document est essentiel pour l'achat d'un véhicule d'occasion.



Graphique 29: Le Car-Pass permet également de réduire la fraude au kilométrage (résultats enquête consommateurs)

« Excellente expérience avec Car-Pass. Le vendeur m'a présenté spontanément le Car-Pass, un élément positif qui met en confiance et m'a incité à acheter la véhicule ».

« En ce qui me concerne, je considère que le Car-Pass apporte une garantie quant au sérieux et au professionnalisme du vendeur, car cela veut dire qu'il n'a rien à cacher au sujet des véhicules qu'il vend ».

« Dans le passé, j'ai acheté une Clio d'occasion chez un marchand. Après coup, il s'est avéré que le compteur du véhicule avait été sérieusement trafiqué. Le véhicule présentait aussi de nombreux vices cachés : boîte de vitesses, conduites de frein, etc. Deux mois plus tard, j'ai revendu le véhicule au garage où j'ai acheté un véhicule neuf. Désormais, j'applique la règle d'or suivante : je n'achèterai plus jamais un véhicule d'occasion dont le Car-Pass n'a pas été correctement rempli. Je pense que cette règle est valable pour tout le monde ».

Les acteurs du secteur sont convaincus que l'introduction du Car-Pass a permis une concurrence plus saine et loyale.

Nos entretiens avec les acteurs du secteur et les enquêtes en ligne effectuées auprès de plus de 400 organisations du secteur de la vente et de l'achat de véhicules d'occasion révèlent sans équivoque que le Car-Pass présente une plus-value incroyable pour le secteur :

- Les acteurs du secteur déclarent à l'unanimité que le Car-Pass a permis d'éradiquer presque entièrement la fraude au kilométrage sur le marché belge.

- Grâce au Car-Pass, les clients n'ont plus de doute sur le kilométrage du véhicule.
- Depuis l'introduction du Car-Pass, la concurrence sur le marché belge est devenue plus loyale.
- Les acteurs du secteur demandent également à consulter le Car-Pass pour les transactions C to B (par exemple, lors du rachat du véhicule d'un consommateur).



Graphique 30: Questions lors de la consultation des acteurs du secteur : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les avis suivants concernant l'influence du Car-Pass sur le marché de l'occasion ? (score 0-10, 0 = pas du tout d'accord et 10 = entièrement d'accord). Un score moyen de 7 indique qu'une grande majorité des répondants est entièrement d'accord avec la proposition.

Voici un échantillon des différentes réponses collectées auprès des acteurs du secteur :

« Car-Pass défend les consommateurs, mais aussi les concessionnaires et les marchands qui se livrent à une concurrence loyale ».

D'Ieteren

« Le certificat Car-Pass a une image positive qui peut être utilisée comme argument de vente ».

Bavaria Motors

« L'objectif de Car-Pass, à savoir lutter contre la fraude, est atteint ».

SOCO

« Le Car-Pass est une référence forte qui a contribué à améliorer l'image du secteur des véhicules d'occasion ».

Vancia Car Lease

« Le principal point fort du système Car-Pass réside dans le fait que chacun est obligé de transmettre le kilométrage. Ainsi, il y aura toujours un historique, même dans le cas où le véhicule n'a pas été entretenu par un concessionnaire de la marque ».

Veys

« L'image du marché des véhicules d'occasion est aujourd'hui plus positive grâce à l'introduction du système Car-Pass et à la loi sur la garantie légale ».

Leaseplan

« Aujourd'hui, le Car-Pass est devenu une évidence pour le consommateur, ce n'est pas un facteur distinctif étant donné que le consommateur part du point de vue que chaque vendeur peut proposer un Car-Pass ». Certains consommateurs n'hésitent pas à demander spontanément à consulter le Car-Pass. Désormais, pour faire la différence, les marchands doivent proposer un historique détaillé, offrir une extension de garantie, etc. Le Car-Pass apporte une plus-value en ce sens que ce certificat peut être utilisé pour prouver l'historique ».

Leaseplan

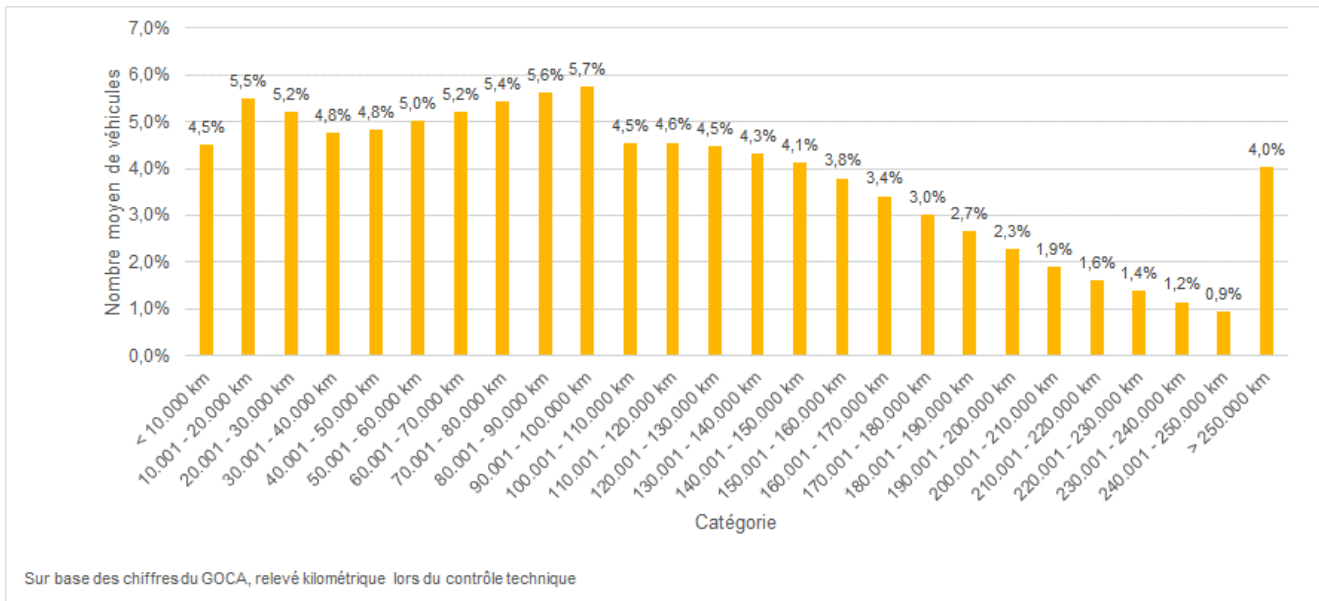
« Le système Car-Pass a été bien accueilli par le secteur. On perçoit la plus-value que peut apporter le système, notamment grâce aux campagnes publicitaires et à l'image positive de Car-Pass ».

SPF Économie

« Le Car-Pass vaut de l'or, car il prouve l'honnêteté du vendeur. Cela permet de créer une nouvelle forme de confiance ».

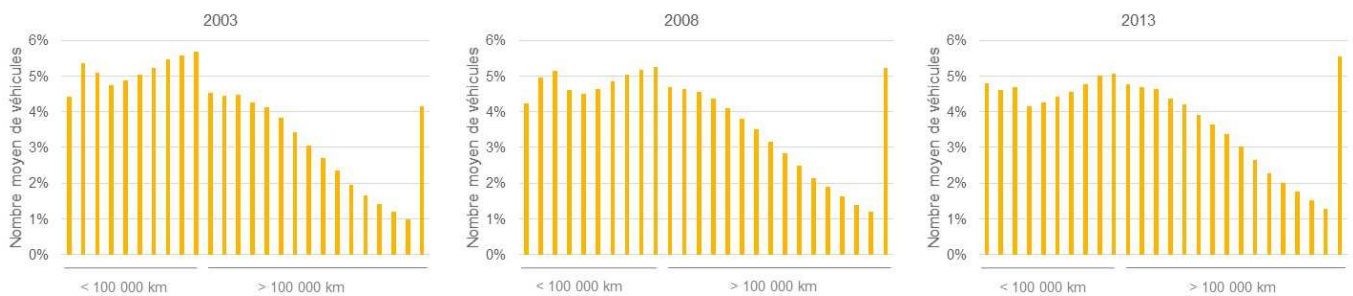
Beerens/ Belcar

Les soupçons de fraude massive pendant la période qui a précédé l'introduction du Car-Pass, autrement dit avant 2006, sont encore renforcés par les résultats d'une analyse des relevés kilométriques enregistrés lors du contrôle technique par le GOCA. Nous avons analysé les relevés kilométriques enregistrés pour les véhicules d'occasion (voitures particulières et utilitaires légers) pour la période 2001- fin 2015. La base de données comprend les informations pour chaque véhicule présenté au contrôle technique en vue d'une vente (carte verte et carte rouge). Chaque véhicule est classé dans une catégorie sur base du kilométrage. L'analyse pour la période 2001- fin 2005 indique une répartition équitable des véhicules proposés dans les différentes catégories : la courbe reprise ci-dessous est quasiment identique d'une année sur l'autre, avec un pic important du nombre de véhicules dans la catégorie 90 001 à 100 000 kilomètres et un nombre relativement faible de véhicules dans les catégories de kilométrage plus élevées ;



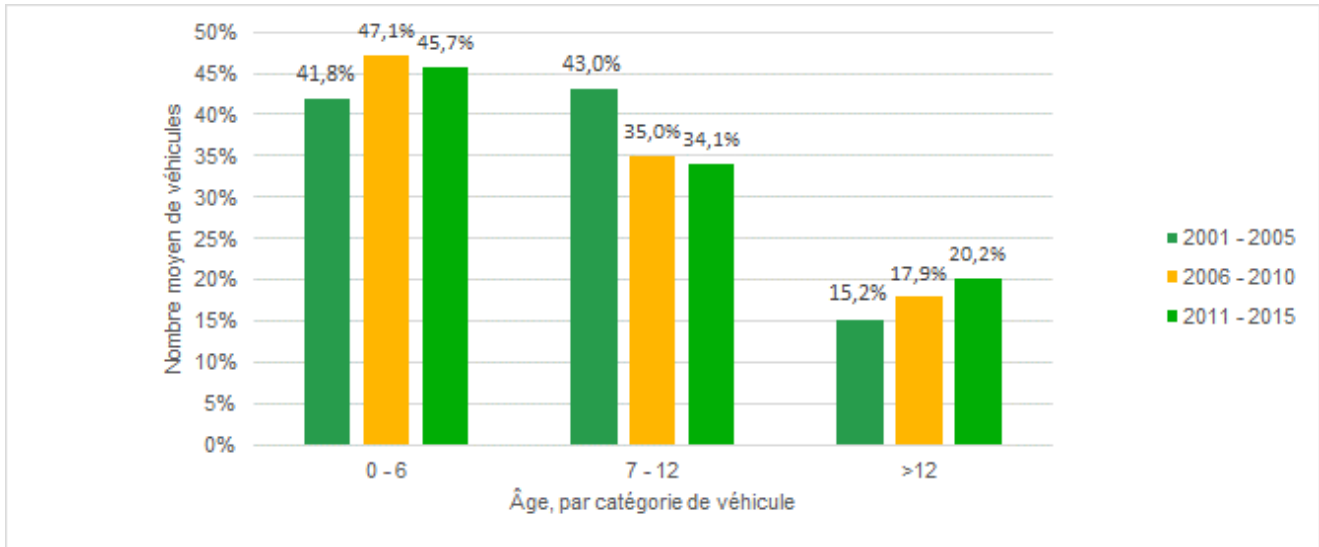
Graphique 31: Nombre annuel moyen de véhicules d'occasion par catégorie pour la période 2001-2005 (par rapport au nombre total de véhicules soumis au contrôle technique en vue de la vente). (Source : GOCA)

Le graphique repris ci-dessous indique la moyenne annuelle pour la période 2001-2005. Les mêmes graphiques pour les années 2003, 2008 et 2013 permettent de mesurer l'évolution de la répartition par kilométrage des véhicules d'occasion soumis au contrôle technique en vue de la vente. Le graphique évolue de plus en plus vers une courbe de Gauss parfaite, avec une part croissante de véhicules présentant un kilométrage supérieur à 100 000 kilomètres.



Graphique 32: Évolution de la répartition sur base du kilométrage (chiffres fournis par le GOCA, kilométrage enregistré lors du contrôle technique de véhicules d'occasion destinés à la vente).

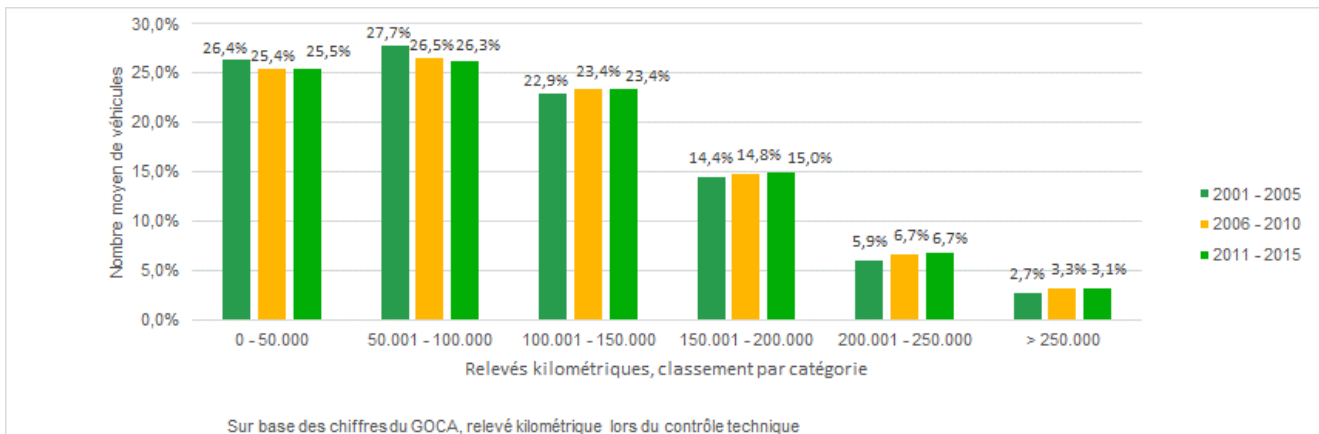
Cette évolution s'explique en partie par l'augmentation relative du nombre de véhicules de plus de 12 ans présentés au contrôle technique. Cependant, la catégorie des véhicules de moins de 6 ans est également en progression. L'augmentation de l'âge des véhicules soumis au contrôle technique n'explique qu'en partie l'évolution constatée au niveau des graphiques ci-dessus.



Sur base des chiffres du GOCA, relevé kilométrique lors du contrôle technique

Graphique 33: Pourcentage moyen de véhicules contrôlés par catégorie d'âge (par rapport au nombre total de véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente) (Source : GOCA)

Même lorsque l'on retire ces véhicules plus âgés (> 12 ans) de l'échantillon, on s'aperçoit que le nombre de voitures avec un kilométrage plus élevé (> 100 000 km) augmente au fil des ans.

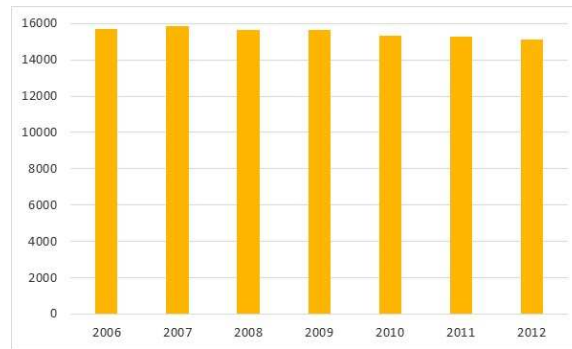


Sur base des chiffres du GOCA, relevé kilométrique lors du contrôle technique

Graphique 34: Pourcentage de véhicules contrôlés par catégorie de kilométrage, pour les véhicules de < 13 ans (par rapport au nombre total de véhicules présentés au contrôle technique en vue de la vente) (Source : GOCA)

Cette augmentation pourrait également s'expliquer par une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par véhicule et par an. Nous savons toutefois que le kilométrage annuel moyen est en diminution depuis un certain nombre d'années. D'après les chiffres du SPF Mobilité³⁰, sur l'ensemble du parc automobile belge, le kilométrage annuel a baissé de 0,5 % par an en moyenne depuis 2008 pour atteindre 15 096 kilomètres par an en 2014. En conclusion, la voiture belge moyenne n'effectue pas plus de kilomètres par an.

³⁰ Kilométrage parcouru par les véhicules immatriculés en Belgique, SPF Mobilité, 2014



Basé sur les chiffres du SPF Mobilité, 2014

Graphique 35: Voitures particulières : nombre de kilomètres parcourus par an (Source : SPF Mobilité)

Il est dès lors très probable que l'introduction du système Car-Pass est l'un des éléments qui ont contribué à l'augmentation du kilométrage après 2006, en particulier dans les segments où la fraude était la plus lucrative, notamment celui des véhicules récents à fort kilométrage. Si 100 000 kilomètres semblait auparavant être un seuil psychologique pour les véhicules d'occasion, il semblerait que depuis 2006, la tendance est à une répartition plus égale des véhicules à travers les différentes catégories de kilométrage.

Depuis ces dernières années, le consommateur belge bénéficie d'une grande sécurité quant au kilométrage du véhicule acheté. Signalons une remarque importante formulée par de nombreux acteurs du secteur : cette évolution du marché n'a été possible que grâce au système Car-Pass. Si le système Car-Pass devait disparaître, de nombreux acteurs du secteur sont convaincus que le changement de comportement ne serait pas durable. Dans ce cas, nous retournerions rapidement à la situation de départ : un marché gangréné par la fraude et la suspicion. Le contrôle est dès lors très important et sa valeur n'est plus à démontrer.

***La fraude relative au
compteur
kilométrique sur le
marché de l'occasion
reste limitée grâce au
système Car-Pass..***

C. Grâce à Car-Pass, les prix sur le marché belge reflètent mieux la valeur réelle du véhicule

Avec l'amélioration de la transparence en matière de kilométrage, les consommateurs sont moins tentés de calculer une prime de risque lors de l'achat d'un véhicule. En outre, le vendeur ne peut plus appliquer une augmentation artificielle du prix sur base d'un kilométrage frauduleux. Dès lors, les prix reflètent mieux la valeur réelle du véhicule.


Toutefois, l'introduction du Car-Pass en Belgique n'a pas provoqué un choc tarifaire important sur le marché de l'occasion. L'évolution vers des tarifs mieux justifiés se fait plutôt lentement, étant donné que le certificat Car-Pass est établi au terme de plusieurs interventions sur le véhicule (entretiens périodiques, changement des pneumatiques, contrôle technique, etc.). Dès lors l'historique complet n'est visible par l'acheteur qu'après un certain laps de temps.

En outre, la prime de risque en cas de fraude éventuelle n'est pas le seul élément qui détermine le prix d'un véhicule d'occasion. En effet, le prix est également influencé par une série d'autres facteurs. Ainsi, l'offre de véhicules au niveau de la région joue un rôle important au niveau du prix. Le fait qu'en Belgique, un marché de leasing important permet de proposer une offre très diversifiée de véhicules de leasing d'occasion récents et bien équipés, mais aussi de voitures particulières plus âgées, le niveau de prix est en moyenne plus bas que dans les pays voisins. L'analyse des sites d'annonces en ligne révèle que c'est surtout le cas pour les véhicules comptant moins de 90 000 kilomètres au compteur. Cela explique également le succès à l'exportation des véhicules belges d'occasion : le marché belge de l'occasion propose une vaste offre de véhicules de qualité bien équipés.

Afin d'analyser l'évolution des prix de vente dans le cadre de cette étude, nous avons étudié un échantillon de véhicules d'occasion belges (repris dans la base de données pour la période 2000-fin 2015) vendus sur le marché belge et le marché étranger. L'analyse porte sur le prix de vente d'environ 111 000 véhicules (au total pour la période 2000-fin 2015), soit en moyenne 7 000 véhicules par an. Cet échantillon est composé de marques premium et de marques généralistes avec une répartition moyenne annuelle : de 25 % de véhicules d'occasion de marques premium et 75 % de véhicules de marques généralistes. L'analyse porte avant tout sur le prix de vente réel des véhicules lors de la vente. Les véhicules de l'échantillon étaient vendus en moyenne après 3 à 4 ans. L'échantillon a été divisé selon types de véhicules : les véhicules de moins de 100 000 kilomètres et les véhicules de plus de 100 000 kilomètres.

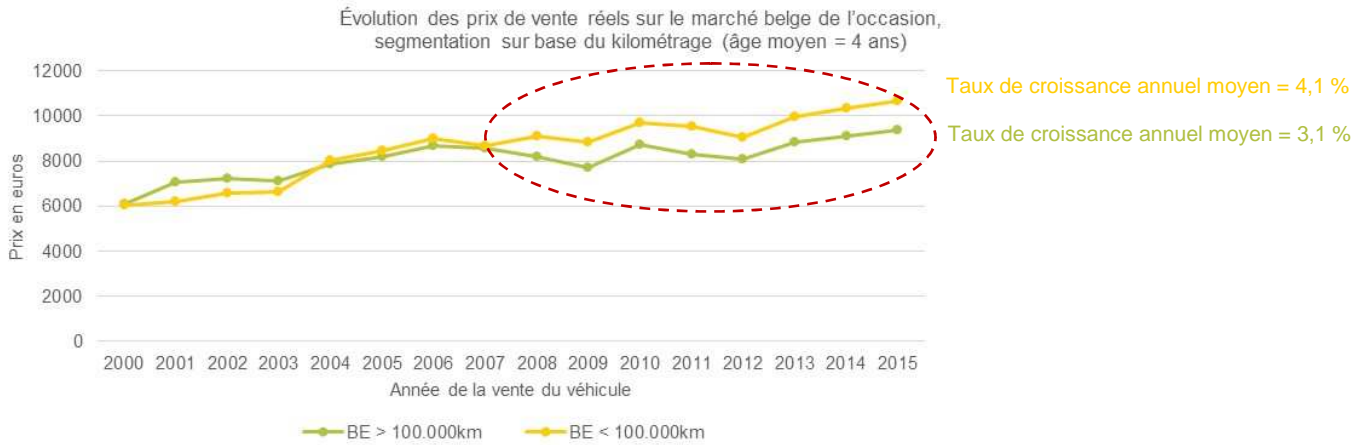
Le prix de vente des véhicules a augmenté en moyenne de 3 à 4 % au cours de cette période. Ce taux de croissance au niveau des prix ne constitue toutefois qu'une moyenne. Avant 2006, l'augmentation des prix était plus rapide que lors des années suivantes (à l'exception de 2010 et 2013). L'étude du prix de vente repris dans cet échantillon confirme que l'introduction du Car-Pass n'a pas eu un impact soudain sur les prix.

Signalons toutefois un écart au niveau de cet échantillon entre le prix de vente des groupes de véhicules segmentés par catégorie de kilométrage. Après 2006, on constate que la courbe pour les véhicules comptant plus de 100 000 kilomètres au compteur s'infléchit par rapport à la courbe pour les véhicules comptant moins de 100 000 kilomètres au compteur. Avant 2006, le prix de vente pour chaque groupe est encore quasi identique. Au cours de la période 2001-2004, les véhicules qui affichent un kilométrage plus important semblent même plus chers. On ne peut pas affirmer avec certitude que cette différence de prix sur base du kilométrage après 2006 est due à l'introduction du Car-Pass. Toutefois, en ce qui concerne l'échantillon étudié, il semblerait que depuis 2006, le kilométrage est un élément de plus en plus important pour la détermination du prix.



« Avec le système Car-Pass, la Belgique occupe une position de leader en Europe. Le système a permis d'améliorer de manière sensible l'image du marché de l'occasion. Nous constatons que les consommateurs qui auraient normalement opté pour un véhicule neuf n'hésitent plus à acheter un véhicule d'occasion. L'initiative a permis de proposer des prix plus compétitifs aux acheteurs ».

*Johan Meyssen,
PDG Cars on the Web*



Chiffres issus d'un *data remarketing* anonyme, 2000-2015

Graphique 36: Evolution du prix de vente réel sur le marché belge de l'occasion, sur base du kilométrage et de l'âge du véhicule

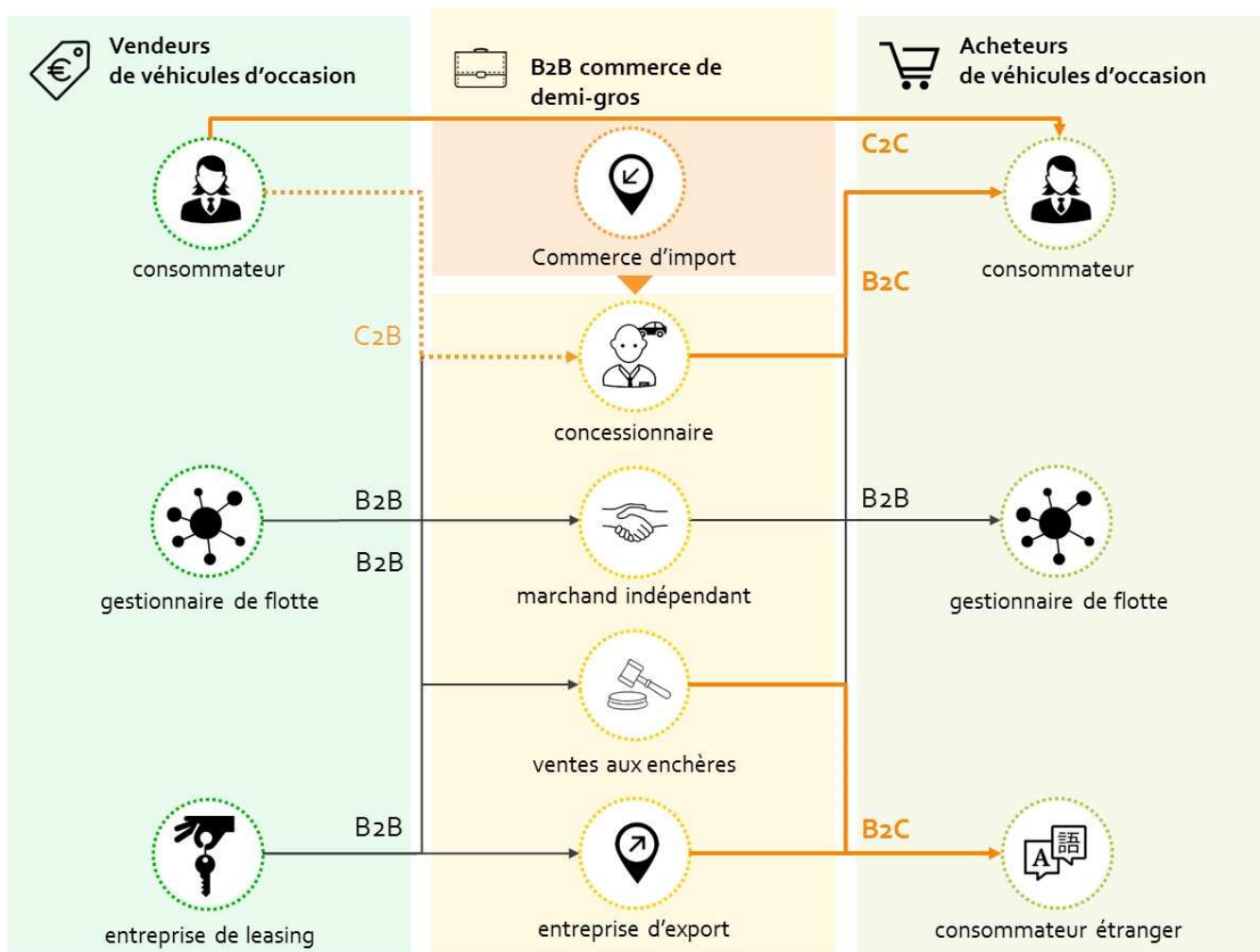
D. Le Car-Pass est l'élément qui fait la plus grande différence pour la vente aux consommateurs

Le marché des véhicules d'occasion met en contact plusieurs acteurs. En ce qui concerne les transactions, nous faisons les distinctions suivantes : ventes entre particuliers (C to C), ventes entre consommateurs et marchands (C to B), ventes entre marchands et consommateurs (B to C) et transactions entre marchands (B to B).

Les consommateurs et les acteurs du secteur sont unanimes pour reconnaître les avantages du Car-Pass en termes de transparence et de confiance, en particulier pour les transactions où les consommateurs jouent le rôle d'acheteurs. En effet, les connaissances du consommateur en matière de véhicules d'occasion restent limitées. L'impact d'une information incomplète est moindre lorsque le marchand est l'acheteur, car nous partons du principe que le marchand dispose des connaissances et de l'expertise requises. En outre, dans les transactions entre marchands, la collaboration à long terme joue un rôle très important. Il est peu fréquent qu'un consommateur achète plus d'une voiture à un marchand, alors que les marchands sont souvent amenés à collaborer fréquemment. Dans les relations entre marchands, la réputation et la confiance jouent un rôle très important.

« Il me semble que le temps des « magouilles » est révolu, grâce au Car-Pass ».

Citation d'un répondant à l'enquête consommateurs



Graphique 37: La valeur ajoutée du Car-Pass se traduit avant tout au niveau des transactions avec les consommateurs.

Un système Car-Pass performant et une concurrence loyale sont autant d'avantages pour les consommateurs, mais aussi pour les entreprises qui vendent fréquemment aux consommateurs. Le système Car-Pass a permis de créer un climat de confiance et de transparence, ce qui a contribué à une concurrence plus équitable, un meilleur équilibre du marché et des tarifs corrects. Les concessionnaires automobiles réagissent à ce besoin de transparence et de confiance par le développement de leurs labels de véhicules d'occasion certifiés par la marque. Ici aussi, tout comme pour le Car-Pass, la politique commerciale des concessionnaires est axée sur la certification de l'historique du véhicule.

E. Le Car-Pass a eu un impact indirect sur certaines formes de fraude et a créé des opportunités pour le secteur

En plus d'un impact direct du système Car-Pass, d'autres effets indirects sont également à prendre en compte. Ainsi, comme nous l'avons déjà signalé, la cellule criminalité de la police fédérale n'est plus submergée de plaintes et de dossiers relatifs à la fraude au compteur kilométrique et peut dès lors se consacrer davantage de temps à ses autres missions.

L'augmentation du taux de confiance du consommateur et la croissance du secteur ont également contribué à un plus haut niveau de professionnalisation. Davantage d'acteurs se sentent attirés par le marché (par exemple : l'augmentation de l'activité concernant les véhicules d'occasion chez les concessionnaires automobiles et les programmes véhicules d'occasion des importateurs). On a assisté à un renforcement des attentes et des exigences, notamment à cause des effets conjugués de la loi sur la garantie légale, l'introduction du contrat de vente standardisé Traxio, etc. Aujourd'hui, les objectifs de vente ne concernent plus seulement les véhicules neufs, ils portent aussi les véhicules d'occasion. Cette évolution est loin d'être terminée. L'enquête menée auprès des consommateurs et les expériences des acteurs du secteur indiquent que si les consommateurs connaissent désormais le certificat Car-Pass, ils ne connaissent pas suffisamment l'ensemble du système mis en place dans le cadre du Car-Pass. Lorsqu'ils comprendront que le Car-Pass reflète l'historique du véhicule et que ces informations peuvent augmenter la valeur résiduelle du véhicule, il sera possible de lutter de manière encore plus efficace contre le travail non déclaré et la fraude à la tva au sein du secteur. L'ensemble du marché de l'automobile va bénéficier à court et long termes de ces effets qui contribuent à une meilleure perception et un renforcement de la confiance.

F. Les effets positifs du Car-Pass ne se limitent provisoirement qu'à la Belgique

Cette analyse confirme-t-elle que la fraude a été éradiquée du marché des véhicules d'occasion et que les responsables de la fraude au compteur kilométrique ont été éliminés du marché ? Malheureusement, non. Des acteurs confirment que l'introduction du système Car-Pass a permis d'éliminer une partie des marchands peu scrupuleux. D'autres ont très probablement changé d'activité (export, fraude à la tva, fraude sociale, etc.).

Le rayon d'action du système Car-Pass se limite en effet provisoirement à la fraude au compteur kilométrique et au marché belge. L'asbl Car-Pass n'a pas la possibilité de vérifier le kilométrage des véhicules importés de pays tiers, tout comme elle ne peut pas, ou très difficilement, vérifier que le kilométrage des véhicules exportés n'est pas falsifié après leur sortie du territoire national. Le certificat Car-Pass doit obligatoirement être remis lors de la vente d'un véhicule à un consommateur étranger, mais il est très difficile de contrôler si ce document est effectivement remis à l'acheteur. Les consommateurs étrangers connaissent souvent mal le système Car-Pass, de ce fait, ils n'exigent pas spontanément le certificat. Des organisations de consommateurs en France et Allemagne ont par exemple confirmé qu'elles ne connaissent pas le système Car-Pass³¹. Aux Pays-Bas, le système Car-Pass est mieux connu, car un système similaire existe.

L'étude Car-Pass de 2010 a estimé le montant total de la fraude dans les pays limitrophes (Allemagne, France et Luxembourg) à plus d'un milliard d'euros minimum (scénario optimiste)³²:

³¹ Enquête Test-Achat menée auprès d'associations de consommateurs en Allemagne, en France et aux Pays-Bas
³² Impact study of mileage fraud with used cars & adaptability of the Car-Pass model in other EU-countries, 2010

En EUR	Scénario prudent	Scénario pessimiste
Allemagne	725 millions	1,358 milliard
France	488 millions	1,059 milliard
Luxembourg	12 millions	15 millions
Total	1,255 milliard	2,432 milliards

Graphique 38: Estimation de la fraude dans les pays limitrophes – scénario prudent – scénario pessimiste (Source : Car-Pass)

En l'absence de données précises et de preuves concrètes, cette hypothèse concernant le nombre de cas de fraude à l'étranger est difficile à confirmer.

4. Quelle est la situation dans les pays limitrophes ?

Même si le marché des véhicules d'occasion est un marché ouvert avec de nombreux véhicules importés ou exportés, chaque continent et chaque État membre ou région de l'UE possède des caractéristiques spécifiques. Ces caractéristiques dépendent en grande partie des préférences des consommateurs, mais aussi de la politique fiscale locale. Seulement deux États membres, la Belgique et les Pays-Bas, ont mis en place une politique de lutte active contre la fraude au compteur kilométrique afin de restaurer la confiance des consommateurs.

Les acteurs interrogés dans le cadre de cette étude ont déclaré que l'introduction d'un système comparable à Car-Pass à l'échelle européenne serait particulièrement utile pour réduire la fraude au kilométrage à l'étranger et continuer à développer le marché international des véhicules d'occasion. Cette étude révèle en outre que l'introduction d'un système de type Car-Pass peut engendrer des effets spécifiques sur chaque type de marché. Dans ce chapitre, nous passerons rapidement en revue la situation pour les différents marchés des pays limitrophes et nous tenterons d'évaluer l'impact possible d'un système de type Car-Pass pour ces marchés.

A. Dans les pays limitrophes, le kilométrage exact est communiqué dans deux cas sur trois, mais la manière dont le kilométrage est communiqué varie selon les pays.

Communication du kilométrage par...

	Annonce	Marchand	Pas reçu ou ne connaît pas le kilométrage
Luxembourg	24 %	45 %	39 %
France	25 %	45 %	36 %
Allemagne	25 %	47 %	34 %
Pays-Bas	24 %	52 %	32 %
Belgique	22 %	62 %	21 %

Dans un cas sur quatre, le kilométrage exact est mentionné de manière proactive dans l'annonce. Dans près de la moitié des cas, cette information est transmise par le vendeur lors de la décision d'achat. Dans ce domaine, la Belgique figure en tête du classement des pays de l'UE : dans 62 % des cas, l'information est transmise par le marchand. Ce bon résultat est principalement dû au système Car-Pass, cité dans l'étude réalisée par l'Union européenne³³ comme un exemple à suivre pour les autres pays de l'UE.

Graphique 39: Communication relative au kilométrage dans les pays limitrophes et en Belgique (Source : Commission européenne)

La manière dont le kilométrage exact est annoncé varie selon les pays. La Belgique et les Pays-Bas sont les seuls pays à avoir mis en place un système national d'enregistrement des relevés kilométriques. Il n'est dès lors pas surprenant que dans ces pays, on donne la préférence à ces systèmes pour démontrer l'exactitude du kilométrage affiché au compteur (dans 86 % des cas en Belgique et 72 % aux Pays-Bas).

³³ Source : Consumer market study on the functioning of the market for second-hand cars from a consumer perspective, 2014

Il existe une autre possibilité pour contrôler l'exactitude du kilométrage : vérifier l'historique des entretiens. Ce système est surtout populaire en Allemagne (31 %). En France et au Luxembourg, les acheteurs doivent avant tout faire confiance à la parole du vendeur (respectivement 35 % et 22 %). En Allemagne et en France, dans un cas sur quatre, l'exactitude du kilométrage est confirmée par un contrôle visuel du kilométrage affiché au compteur. Il va sans dire que ces méthodes sont moins précises que la présentation d'un certificat officiel, comme c'est le cas en Belgique et aux Pays-Bas.

Moyens de vérification du kilométrage :

	carnet d'entretien	garantie orale	certificat officiel	vérification visuelle du kilométrage affiché au compteur	possibilité d'effectuer une vérification externe	garantie prévue par le marchand	autre	aucune garantie
Luxembourg	17 %	22 %	0 %	0 %	6 %	11 %	0 %	44 %
France	13 %	35 %	0 %	26 %	0 %	4 %	26 %	13 %
Allemagne	31 %	15 %	0 %	23 %	12 %	12 %	8 %	23 %
Pays-Bas	3 %	16 %	72 %	9 %	0 %	0 %	3 %	9 %
Belgique	9 %	2 %	86 %	4 %	0 %	4 %	0 %	0 %

Graphique 40: Méthodes de vérification du kilométrage dans les pays limitrophes et en Belgique (Source : Commission européenne²⁸)

B. Dans l'ensemble des pays, le prix est le critère le plus important lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, tandis que l'importance du kilométrage varie selon les pays. Les Allemands accordent une importance moindre à un kilométrage élevé.

Dans les pays limitrophes, lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, le prix entre en compte dans 60 à 70 % des cas. Le prix est un facteur crucial dans la décision d'achat : c'est un élément auquel les consommateurs sont attentifs. Dans un cas sur trois, le prix est même le principal critère d'achat. L'enquête menée auprès des consommateurs dans le cadre de cette étude confirme que le prix est le principal critère lorsque les consommateurs doivent choisir un véhicule d'occasion.

Une étude menée par la Commission européenne³⁴ a établi que le kilométrage était le second critère le plus important dans le choix d'un véhicule d'occasion. Dans 8 % des cas, le kilométrage est même le principal critère de choix. En Europe, dans 35 % des cas en moyenne, le kilométrage est pris en compte lors du processus d'achat. Le kilométrage est l'élément le plus important en France (56 %) et au Luxembourg (45 %). Au regard de la valeur accordée à cet élément, l'exactitude du kilométrage est de la plus grande importance.

Notons qu'en ce qui concerne les enquêtes menées auprès des consommateurs allemands, l'importance du kilométrage est un critère moins important, en particulier pour l'achat de véhicules premium. Il est probable que le canal de la vente joue aussi un rôle : des études de marché allemandes révèlent que les véhicules d'occasion premium récentes sont quasi exclusivement vendus par le biais des réseaux de concessionnaires. Les réseaux de concessionnaires peuvent utiliser les programmes et systèmes d'entretien de la marque pour vérifier et garantir le kilométrage. Il n'en va pas de même pour la vente par des particuliers. Dans ce segment, les ventes concernent avant tout des véhicules meilleur marché et plus anciens. Dans le marché allemand du C to C, les véhicules âgés de plus de 9 ans représentent 69 % du marché (tandis que les véhicules de moins de 2 ans ne représentent que 13 % du marché)³⁵.

³⁴ Source : Consumer market study on the functioning of the market for second-hand cars from a consumer perspective, 2014

³⁵ Source : DAT Group, 2015

Au vu des caractéristiques spécifiques du marché allemand, il semblerait que la mise en place d'un système d'enregistrement des kilométrages, sur le modèle du système Car-Pass, soit moins urgente. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'Allemagne exporte beaucoup de véhicules d'occasion. Le sentiment de confiance que peut éprouver un consommateur lorsqu'il achète un véhicule d'une région qu'il connaît depuis de nombreuses années ne joue pas dans les transactions concernant des véhicules destinés à l'exportation. Pour l'acheteur d'un véhicule d'occasion importé, il est très difficile de retracer le pays d'origine et de connaître l'historique de l'entretien. Un système au niveau allemand devrait avoir une influence très positive sur la confiance des consommateurs d'autres pays en ce qui concerne les véhicules d'occasion importés.

C. L'exemple néerlandais souligne l'importance d'une assise légale et d'un système d'enregistrement des relevés kilométriques

La plupart des véhicules néerlandais sont aux mains de particuliers (84 % du parc automobile). Les Néerlandais préfèrent les véhicules à essence et achètent davantage de véhicules d'occasion que de véhicules neufs. Dans ce contexte, la confiance des consommateurs dans le marché de l'occasion est une donnée très importante.

Dès 1991, le secteur néerlandais de l'automobile a mis en place un système d'enregistrement des relevés des compteurs kilométriques. Au départ, ce système fonctionnait sur base du volontariat, par le biais de garagistes agréés. Le système ne concernait pas l'ensemble du secteur. Selon les estimations de la fondation Nationale Autopas (NAP) qui gère la banque de données, la fraude au kilométrage concernerait 5 % du parc automobile néerlandais. Une situation qui serait notamment due au fait que le système national ne possède aucun historique du kilométrage pour les véhicules importés. Une étude néerlandaise révèle que quelque 30 à 40 % de toutes les voitures importées aux Pays-Bas avaient un compteur falsifié.³⁶

Comme nous l'avons déjà constaté au chapitre 3, l'impact négatif de la fraude au kilométrage ne se limite pas à la valeur résiduelle. Selon l'enquête du NAP, la fraude au kilométrage influence également la valeur du véhicule reprise à l'argus utilisé par les compagnies d'assurances. Cette valeur correspond au montant maximum qui sera remboursé en cas de sinistre total à l'assuré ayant souscrit une assurance tous risques. Si la valeur à l'argus de véhicule a été revue à la baisse pour tenir compte des fraudes probables au kilométrage, l'assuré recevra une indemnisation moindre. Il perdra donc de l'argent.

Graphique 41: exemples de relevés de compteurs kilométriques néerlandais³⁷



Afin de lutter contre ce type de fraude et mieux protéger le consommateur néerlandais, les Pays-Bas ont récemment modifié leur législation sur la fraude relative au compteur kilométrique. Cette pratique est à présent également sanctionnée. L'organisme officiel, le RDW, (un service similaire à la DIV en Belgique), a repris à sa charge la gestion des données. Jusqu'ici, cette mission était assurée par la fondation NAP. Depuis le 1er janvier 2014, toutes les entreprises agréées par le RDW sont obligées de communiquer au RDW les relevés des compteurs kilométriques des voitures particulières et des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.³⁸ Tout comme en Belgique, les relevés kilométriques sont transmis par les entreprises agréées par le RDW pour l'entretien et la réparation de véhicules, ainsi que les centres de contrôle technique. Lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, les consommateurs reçoivent un rapport reprenant les relevés kilométriques. À partir du numéro de plaque, les consommateurs peuvent vérifier l'historique du kilométrage du véhicule sur le site web du RDW.³⁹

Le rapport des relevés kilométriques reprend l'historique du kilométrage et précise si l'évolution du kilométrage est logique, pas logique ou incertaine. En ce qui concerne les véhicules d'importation, le RDW n'est pas en

³⁶ Source : NAP

³⁷ Source : RDW

³⁸ Source : Tellerstanden, RDW

³⁹ Source : Controle tellerstand, RDW

mesure de vérifier l'évolution logique du kilométrage, étant donné que les autres pays européens (à l'exception de la Belgique et des Pays-Bas) ne possèdent pas un système d'enregistrement des relevés kilométriques performant. Pour ces véhicules d'occasion importés, il n'y a donc « pas d'avis en rapport avec l'import ». Lors de l'achat d'un véhicule d'importation, l'acheteur doit être particulièrement vigilant et vérifier par d'autres méthodes l'exactitude du kilométrage affiché au compteur.

L'exemple néerlandais indique qu'un système du type Car-Pass ne peut fonctionner que lorsqu'il est introduit à grand échelle. Pour que le système soit efficace, il doit disposer d'une assise juridique, d'une mise en place encadrée et être d'application sur l'ensemble du territoire. En Belgique, les entreprises du secteur « after-market » (centrales de pneumatiques, réparation et remplacement de pare-brises et vitres, etc.) sont également des fournisseurs de données importants. Ce système, qui couvre l'ensemble de la chaîne de valeur, offre davantage de garanties lorsqu'il s'agit de réduire la fraude au niveau national de manière draconienne.

D. Sur des marchés disposant d'un parc automobile relativement récent, comme par exemple le Luxembourg, un système de lutte contre la fraude relative au compteur kilométrique pourrait s'avérer très utile.

Contrairement au marché néerlandais, le marché luxembourgeois est composé pour une grande partie de véhicules premium récents dans un parc automobile qui est très jeune : 59 % des véhicules qui composent le parc automobile luxembourgeois ont moins de 5 ans. Seulement 16 % des véhicules immatriculés au Luxembourg ont plus de 10 ans.⁴⁰ Dès lors, les voitures particulières sont en général assez récentes, 8 ans en moyenne (contre 8,4 ans en Belgique en 2015⁴¹). On constate toutefois que le parc automobile luxembourgeois vieillit lui aussi : au cours de ces 10 dernières années, l'âge moyen du parc automobile luxembourgeois a augmenté d'une année.⁴²

Sur le marché luxembourgeois, on constate un intérêt grandissant pour les véhicules d'occasion. En outre, les entreprises et les consommateurs luxembourgeois préfèrent acheter un véhicule que de le louer. Cela se traduit par un nombre relativement élevé de transactions sur le marché de l'occasion. Les transactions portent souvent sur des véhicules premium récents, donc des véhicules d'une catégorie de prix élevée. Or, c'est précisément pour ce type de véhicules qu'il existe un risque relativement important de fraude au kilométrage, étant donné que le « gain » qui peut être réalisé sur la valeur résiduelle du véhicule est relativement important. En outre, le marché luxembourgeois est également un marché ouvert : environ 35 % des véhicules d'occasion sont des véhicules qui ont été importés (contre 8 % aux Pays-Bas). Le Luxembourg pourrait dès lors bénéficier d'un système international offrant suffisamment de garantie quant à l'exactitude du kilométrage affiché.

E. En France, le système d'immatriculation est lié à la structure de propriété du véhicule.

L'achat d'un véhicule d'occasion est encore plus risqué, car certains vendeurs peuvent proposer à la vente des véhicules dont ils ne sont pas entièrement propriétaires, les véhicules faisant l'objet d'un financement. C'est une question fréquemment abordée lors de notre enquête auprès des acteurs du secteur. En France, le recours au crédit pour l'achat d'un véhicule d'occasion est une pratique très courante. La France a mis en place un système de déclaration obligatoire en cas de transfert du véhicule (« document de cession de véhicule »⁴³). Ce système permet de connaître le(s) propriétaire(s) du véhicule. Dans le cadre de cette étude, de nombreux acteurs du secteur ont fait référence à ce système qui pourrait compléter le système Car-Pass et renforcer encore davantage la confiance dans le marché de l'occasion.

Le marché français, tout comme la plupart des marchés des États membres de l'UE, enregistre une demande importante pour les véhicules d'occasion. Un nombre toujours plus important de jeunes préfèrent acheter un véhicule d'occasion. Des enquêtes menées auprès de consommateurs font apparaître que l'âge moyen de

⁴⁰ Source : Âge des véhicules par catégorie (en %) 2001 - 2016

⁴¹ Analyse sur base de la base de données Car-Pass, hors ancêtres

⁴² Source : Le boom des voitures d'occasion au Luxembourg, 2014

⁴³ Source : Déclaration de cession d'un véhicule, Services Publics, France

l'acheteur d'un véhicule neuf est très élevé (52 ans en moyenne pour les répondants de cette étude)⁴⁴. Un âge moyen qui est beaucoup plus élevé que celui constaté dans la cadre d'une étude similaire menée en Allemagne (43 ans⁴⁵). Tout comme dans d'autres pays, le marché français connaît une importante segmentation au niveau des canaux de vente : les véhicules récents sont souvent vendus par les marchands (64 %), tandis que les transactions entre consommateurs portent pour l'essentiel sur des véhicules plus âgés. En France, la plupart des véhicules d'occasions vendus ont plus de 4 ans (65 %).

L'introduction d'un système Car-Pass sur ce marché caractérisé par un volume important de transactions portant sur des véhicules plus anciens permettrait d'offrir davantage de garanties aux consommateurs.

5. Comment le Car-Pass peut-il à l'avenir apporter une plus-value encore plus importante aux consommateurs et aux professionnels ?

Vu l'importance des flux d'importation et d'exportation sur le marché européen, la mise en place d'un système transfrontalier de lutte contre la fraude au kilométrage du type Car-Pass est plus que jamais à l'ordre du jour. Grâce à son expérience, Car-Pass est le mieux positionné pour faire pression sur les différents acteurs européens concernés par cette problématique. Par ailleurs, il existe une série d'opportunités permettant d'optimiser le système sur le marché intérieur. Les discussions avec plusieurs acteurs du secteur collaborant directement ou indirectement au système Car-Pass et l'enquête menée auprès des consommateurs ont permis de mettre en avant une série de suggestions pour rendre le système Car-Pass encore plus performant. Plusieurs acteurs ont ainsi suggéré des innovations et/ou des améliorations du système actuel.

A. Optimisation du système actuel visant à améliorer l'efficacité

Les enquêtes menées auprès des consommateurs et des acteurs du secteur ont permis de dégager une série de pistes de réflexion en vue d'améliorer l'efficacité et la portée du système Car-Pass actuel. Les principales optimisations sont présentées ci-dessous sous la forme de recommandations à l'attention de l'asbl Car-Pass :

Continuer à développer la notoriété du système Car-Pass

Les enquêtes révèlent que Car-Pass réalise de très bons scores pour ce qui concerne la notoriété : la plupart des répondants connaissent le système Car-Pass. L'évaluation des campagnes de Car-Pass dans les médias est très positive. Le grand public est conscient que la fraude au kilométrage est sanctionnée par la loi et que cette pratique appartient désormais au passé.

D'autre part, les enquêtes menées dans le cadre de cette étude révèlent que les consommateurs sont en revanche moins bien informés sur la manière dont le Car-Pass a été conçu. Outre l'enregistrement du relevé kilométrique lors du contrôle technique, le kilométrage est enregistré lors de chaque entretien du véhicule ou lors de l'achat de pneumatiques ou du remplacement d'une vitre ou d'un pare-brise. Les consommateurs ne sont souvent pas informés de ce dernier point.



⁴⁴ Source : Cetelem, 2014

⁴⁵ Source : DAT Group, 2015

Le rôle de l'Inspection économique est également important. Elle est chargée de faire respecter la législation sur le Car-Pass. Il faudra peut-être communiquer davantage sur ce point afin que tous soient conscients que chacun est tenu de participer à l'enregistrement du kilométrage afin de garantir la pérennité et le bon fonctionnement du Car-Pass. Une sensibilisation accrue sur ce point permettrait aussi d'inciter les consommateurs à faire examiner leur véhicule par des entreprises agréées. Cela permettrait de lutter aussi indirectement contre le travail non déclaré et de renforcer la sécurité.

Rendre les informations reprises sur le Car-Pass plus rapidement disponibles

Actuellement, le certificat Car-Pass est livré lors du contrôle technique d'un véhicule d'occasion destiné à la vente. Souvent, la transaction a déjà eu lieu. Sur le plan juridique, ceci n'est pas correct et pourrait soulever dans la pratique de nombreuses discussions. Car-Pass pourrait peut-être développer un système qui permettrait aux clients potentiels d'accéder plus rapidement aux informations reprises sur le Car-Pass. Les informations reprises sur le Car-Pass pourraient ainsi servir dans le cadre de la décision d'achat.

On pourrait envisager de développer une application en ligne permettant d'accéder aux informations reprises dans la banque de données de Car-Pass. Cela donnerait à chacun accès aux informations disponibles pour un véhicule en particulier. Actuellement, pour accéder aux informations Car-Pass en ligne, il faut disposer du numéro du certificat.

Il faut souligner que le système Car-Pass ne dispose pas de l'historique des véhicules importés

Les autres pays européens ne possèdent pas de système Car-Pass. Les Pays-Bas sont le seul pays disposant d'une banque de données comparable. Dès lors, il n'existe aucun historique du kilométrage pour les véhicules importés avant leur immatriculation en Belgique. Étant donné que la fraude au kilométrage a été quasiment éradiquée en Belgique, le consommateur a tendance à penser que le kilométrage de chaque véhicule d'occasion mis en vente en Belgique est « correct ». Rien n'est moins vrai. Dès lors, lorsqu'un consommateur demande des informations sur un véhicule d'occasion importé, il faudrait mentionner de manière claire et lisible qu'il s'agit d'un véhicule importé. Aujourd'hui, le certificat Car-Pass mentionne s'il agit ou non d'un véhicule importé. D'après plusieurs acteurs du secteur, il faudrait que cette mention soit indiquée encore plus clairement.

B. Optimisation du système actuel visant à améliorer l'efficacité

Le système Car-Pass est alimenté par plus de 11 000 entreprises et indépendants qui transmettent les informations au système. Le kilométrage doit être constaté lorsque le véhicule est dans l'atelier, les données doivent être ensuite recopiées avant d'être saisies dans l'ordinateur, souvent par un autre collaborateur. Des fautes de saisies sont dès lors possibles.

Afin de pouvoir garantir la qualité des données, Car-Pass procède à un contrôle des saisies manuelles à partir de l'historique du kilométrage afin de détecter les incohérences éventuelles. Si le kilométrage transmis est inférieur au kilométrage déjà enregistré, l'anomalie est signalée à l'entreprise qui a procédé au dernier enregistrement du kilométrage. L'entreprise doit alors vérifier l'exactitude des données transmises. Souvent, cela demande également des recherches au niveau du système d'enregistrement des kilométrages. Des erreurs de lecture peuvent se produire, notamment parce que les compteurs électroniques enregistrent plusieurs kilométrages. En effet, outre le compteur kilométrique classique, on retrouve souvent un compteur kilométrique journalier et un compteur qui enregistre le kilométrage du trajet.

C'est pourquoi la lecture automatique des kilométrages est préconisée par Car-Pass. Cette solution permettrait d'éliminer le risque d'erreur et de réduire sensiblement le temps consacré au traitement administratif de l'enregistrement du kilométrage. Autre avantage : il n'est plus nécessaire de vérifier les enregistrements de kilométrages anormaux, ce qui représente un gain de temps supplémentaire. La lecture et l'enregistrement automatiques du kilométrage sont deux opérations techniquement réalisables grâce à un « dongle ». Le « dongle » est un équipement électronique pouvant être connecté au véhicule. Le « dongle » peut également avoir une autre fonctionnalité (notamment la réception de réseau). De cette manière, l'information peut être automatiquement lue et transmise au système informatique de Car-Pass.

C. Développements possibles du système Car-Pass actuel

Lors des enquêtes menées dans le cadre de cette étude, nous avons interrogé les répondants sur le développement du système Car-Pass. Les questions portaient sur les besoins et les développements possibles. Faut-il étendre le système Car-Pass à d'autres types de véhicules ? Faut-il enregistrer des données supplémentaires ? On pourrait par exemple envisager d'enregistrer dans la banque centrale de données d'autres données, en plus du kilométrage. Ces données pourraient ensuite être mises à la disposition des consommateurs.

Les consommateurs voient encore beaucoup d'opportunités pour le Car-Pass. On pourrait ainsi signaler si un véhicule a subi des dommages importants à la suite d'un accident. Les consommateurs pensent que cette information représenterait une réelle plus-value. Le Car-Pass pourrait également mentionner le nombre de propriétaires.

« Selon moi, on pourrait ajouter une série d'informations supplémentaires, notamment : accidents, PV du contrôle technique, entretiens. L'idéal serait de pouvoir disposer d'un document standardisé reprenant toutes ces informations ».

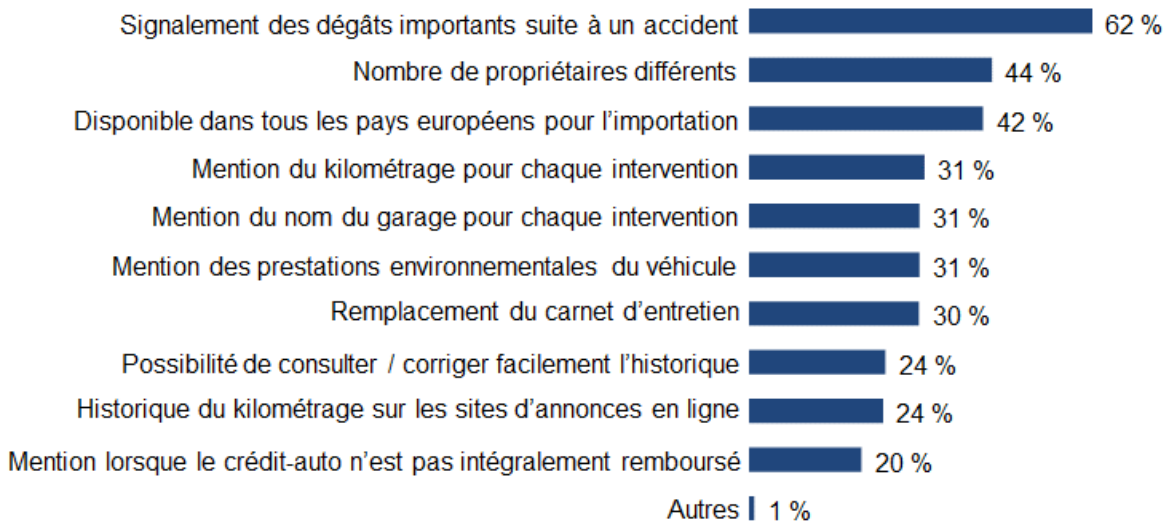
« Je pense que le Car-Pass devrait reprendre davantage d'informations, notamment le type d'intervention (et les coordonnées du garage qui a effectué les travaux), la date de l'intervention et le kilométrage au moment de l'intervention. En outre, il faudrait mettre en place une plate-forme (ou créer une application ?) permettant de vérifier en détail ces informations pour le(s) véhicule(s) d'occasion que l'on envisage d'acquérir ».

« Pourquoi ne pas mentionner un maximum d'informations sur le Car-Pass, notamment : kilométrage (le plus détaillé possible), kilométrage lors des entretiens, date du contrôle technique, etc. En mentionnant toutes ces informations, je pense que le risque de fraude devrait diminuer et que cela donnerait davantage confiance à l'acheteur d'un véhicule d'occasion ».

« Le carnet d'entretien ne sera plus nécessaire, à condition que les entretiens et le kilométrage au moment de l'entretien soient repris sur le Car-Pass. Pourquoi ne pas introduire un Car-Pass électronique sur le modèle de la carte d'identité électronique ? Le Car-Pass sera ainsi établi au nom du véhicule. Le garage ne pourrait ajouter ou modifier qu'une série d'informations, notamment la date de l'entretien et le kilométrage ou les réparations suite à un accident. Le formulaire d'immatriculation serait repris sur la carte électronique, mais je pense que tout cela n'est pour demain ... ».

Q : Selon vous, quelles informations ou services supplémentaires le certificat Car-Pass pourrait-il proposer ? n= 1045 | Filtre : Aucun

**Services et/ou informations
supplémentaires éventuels dans le cadre
du Car-Pass**



Graphique 42: Développements possibles du système Car-Pass actuel (résultats enquête consommateurs)

Afin d'évaluer si ces propositions sont réalistes et souhaitables, nous avons émis deux conditions secondaires importantes :

- Première condition secondaire : Il doit s'agir d'**informations objectives non-commerciales** qu'un consommateur est en droit d'attendre d'un organisme officiel agréé et indépendant, comme Car-Pass. Le but n'est pas d'enregistrer toutes les informations concernant le véhicule et de proposer un carnet d'entretien électronique.
- Seconde condition secondaire : les charges administratives pour les entreprises chargées d'enregistrer les données et l'organisation Car-Pass doivent être en rapport avec les bénéfices sociaux que ces informations supplémentaires peuvent apporter.

Les propositions retenues sur base de cette évaluation et dont nous recommandons l'application sont les suivantes :

1. Mentionner le nombre de propriétaires successifs du véhicule.

Les consommateurs ont déclaré qu'ils aimeraient connaître le nombre de propriétaires successifs du véhicule (par rapport à l'âge du véhicule) car cette information est importante à leurs yeux. D'après les chiffres du GOCA analysés dans le cadre de cette étude, il apparaît du reste que le nombre de véhicules qui ont changé très fréquemment de propriétaire sur le marché belge est faible. Plus de la moitié des véhicules présentés au contrôle technique en 2015 en vue de la vente avaient changé pour la première de fois de propriétaire après 10 ans.

Cette information peut être ajoutée de manière simple sur le certificat Car-Pass.

2. Mentionner les dégâts importants suite à un accident et les rappels constructeur non effectués

62 % des répondants déclarent être intéressés par l'historique des accidents du véhicule. En soi, ce n'est pas une donnée facile à traiter étant donné que la gravité de l'accident est très variable et que les dégâts éventuels peuvent avoir été réparés correctement, de sorte que le véhicule ne présente aucun risque supplémentaire. Par contre, on peut évaluer objectivement, dans le cadre d'une expertise indépendante, si le véhicule satisfait ou non aux exigences du contrôle technique. Il est possible de répondre simplement à cette question par oui ou non sur le Car-Pass, à condition que la banque de données Car-Pass dispose de cette information.

Le système pourrait également préciser si le véhicule a bénéficié ou non des campagnes de rappel du constructeur. Les campagnes de rappel des constructeurs portent souvent sur la sécurité et il s'agit là aussi de faits objectifs. En Belgique, le propriétaire du véhicule reçoit un courrier du constructeur. L'acheteur potentiel peut très difficilement savoir si le propriétaire précédent a bien reçu ce courrier. Dans d'autres pays, une instance officielle est chargée des transmettre l'information et de vérifier si le rappel a été effectué. Aux Pays-Bas, depuis fin 2012, le site web RDW propose une page web reprenant tous les rappels en cours pour les véhicules (par marque et par modèle) et précisant sur quel élément principal porte le rappel (freins, direction, système de combustion, etc.). Sur l'écran OVI (Online Voertuig Informatie) du RDW, on peut vérifier quel modèle spécifique est concerné par le rappel constructeur et pour quelle raison. Le site web permet aussi, moyennant paiement, d'obtenir des informations supplémentaires.

3. Mentionner les caractéristiques environnementales du véhicule

De nombreux pays européens ont déjà créé des zones de basses émissions afin de préserver la qualité de l'air dans les villes. La ville d'Anvers va mettre en place une zone de ce type l'année prochaine, tandis que les villes de Bruxelles et de Gand envisagent de prendre des initiatives similaires dans le futur. Les autorisations d'accès à la zone seront délivrées en fonction du type de véhicule et de la norme euro. Ces données sont reprises sur le certificat d'immatriculation du véhicule (du mois pour les modèles les plus récents).

Ces données sont également utilisées pour calculer la taxe « avantages toute nature ». La mise en ligne de ces informations par le biais du système Car-Pass permettrait de simplifier les procédures administratives. En outre, la mention de ces informations permettrait à l'acheteur d'un nouveau véhicule de connaître les caractéristiques environnementales et les limitations en usage et de calculer les coûts supplémentaires éventuels liés à l'acquisition du véhicule.

D. Le développement à long terme dépendra des avancées technologiques dans le secteur de l'automobile et des évolutions du marché sur le plan de la mobilité

Le paysage de la mobilité est en pleine évolution. Pensons par exemple, aux avancées technologiques proposées par les voitures connectées et les systèmes embarqués qui assurent le suivi de l'historique de l'entretien et proposent automatiquement un rendez-vous au garage. Outre ces avancées technologiques qui pourraient représenter un intérêt pour Car-Pass, le secteur signale également que la tendance vers une offre toujours plus élargie de services en matière de mobilité peut être utile au développement de Car-Pass. En effet, la tendance est à l'utilisation de véhicules partagés avec une offre éventuellement élargie au niveau de la flotte et à la diversification des moyens de transport. La nécessité de disposer d'informations exactes sur le véhicule destiné à une utilisation ponctuelle ne fera qu'augmenter. Cette évolution représente un enjeu stratégique important sur le plus long terme pour Car-Pass.

6. Conclusions

Cette étude visait à évaluer l'impact de Car-Pass au cours de cette dernière décennie sur le marché des véhicules d'occasion en Belgique. En 2016, l'asbl Car-Pass fêtera son 10ème anniversaire : c'est le moment idéal pour dresser le bilan de ces dix dernières années, et pour examiner l'évolution du marché et de plus près, l'impact de Car-Pass.

L'asbl Car-Pass a officiellement vu le jour en 2006. Son objectif était clair : **limiter la fraude au kilométrage** sur le marché de l'occasion des voitures particulières et des utilitaires légers d'occasion. Les **voitures particulières et les utilitaires légers** représentent au total 85 % du parc automobile belge. La très grande majorité de ces véhicules sont la propriété de consommateurs. Dans 2 cas sur 3, les consommateurs optent pour une voiture d'occasion, avant tout pour une question de prix. D'après les estimations, en Belgique, le marché de l'occasion représenterait plus de 1,1 million de transactions. C'est un marché important qui ne peut fonctionner que si la confiance du consommateur est au rendez-vous. Le consommateur exige des pratiques honnêtes et transparentes, ainsi qu'un recours juridique en cas de fraude. Le système Car-Pass et la loi Car-Pass visent avant tout à rétablir la confiance des consommateurs.

Le parc automobile belge et le marché belge des véhicules d'occasion sont très spécifiques :

- La présence d'un marché du leasing important et dynamique provoque la **mise sur le marché de l'occasion d'un grand nombre de véhicules récents et bien équipés** arrivés en fin de contrat. Ces véhicules sont pour l'essentiel des **véhicules diesel** qui affichent un **nombre important de kilomètres** au compteur à la fin du contrat de leasing.
- Le choix des consommateurs pour un type de véhicule en particulier est dicté par les critères suivants ; rapport qualité / prix, sécurité et kilométrage du véhicule. Ils cherchent par exemple des véhicules récents affichant **moins de 120 000 kilomètres au compteur**. Ces dernières années, on constate un regain d'intérêt pour les **véhicules à essence**. Cette préférence est bien entendu en partie dictée par le climat fiscal qui influence la demande.

Ce qui explique que sur le marché belge, on constate actuellement un déséquilibre entre l'offre et la demande. C'est également le cas dans les pays limitrophes. Le parc automobile belge est toutefois souvent différent du parc automobile des pays limitrophes. Ainsi, le pourcentage de véhicules à essence est beaucoup plus important en Allemagne et aux Pays-Bas qu'en Belgique. Néanmoins, dans les pays limitrophes, l'offre ne répond pas toujours à la demande locale. Cette situation encourage le développement des **flux d'importation et d'exportation** de véhicules, notamment en Belgique et dans les pays limitrophes. L'importance grandissante d'Internet en tant que canal d'information, mais aussi en tant que canal de vente et d'exportation renforce la globalisation du marché.

Avant 2006, le marché belge et les marchés des pays limitrophes ont été confrontés à un problème important de **fraude au compteur kilométrique**. Cette forme de fraude était **très lucrative pour le vendeur** qui, en l'absence d'un système de contrôle obligatoire et face à l'expertise limitée du consommateur, pouvait gonfler le prix du véhicule en trafiquant le compteur kilométrique. Plusieurs indices confirment que cette forme de fraude était largement répandue sur le marché de l'occasion. Des jugements ont par exemple confirmé que des taxis qui affichaient des centaines de milliers de kilomètres au compteur ont été mis en vente sur le marché de l'occasion comme véhicules récents à faible kilométrage.

Le but du système Car-Pass était de mettre fin à ce type de fraude en instaurant l'**enregistrement obligatoire et régulier** du kilométrage et l'**obligation de remise d'un certificat**, ainsi qu'un **système de contrôle** préventif et réactif. L'enregistrement obligatoire du kilométrage lors de chaque intervention sur le véhicule permet de constituer un historique détaillé du véhicule depuis sa première mise en circulation. Cet historique du kilométrage, de préférence évolutif, constitue la base de ce certificat obligatoire que le vendeur doit remettre à l'acheteur lors de la vente d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger. Ce certificat permet de distinguer immédiatement les anomalies dans l'enregistrement du kilométrage. Toute anomalie ne manquera pas de susciter la suspicion chez le consommateur. Le système de contrôle doit en outre permettre de vérifier de manière préventive et réactive que les marchands respectent la législation Car-Pass. La police judiciaire fédérale et l'Inspection économique du SPF Économie sont chargées de l'application de la loi.

Cette méthode de travail a aujourd'hui porté ses fruits : les consommateurs et les acteurs du secteur sont unanimes à déclarer que la **fraude au kilométrage a quasiment disparu sur le marché belge des véhicules d'occasion grâce au système Car-Pass**.

Les consommateurs font désormais **davantage confiance** dans les véhicules d'occasion et constatent une réelle **professionnalisation** du secteur. Ils considèrent que le Car-Pass est un indice de transparence et de crédibilité. Par ailleurs, ils reconnaissent que la présence d'un certificat Car-Pass augmente la satisfaction liée à l'acte d'achat.

Les acteurs interrogés confirment ces observations et sont en outre convaincus que la Car-Pass a permis une **concurrence plus loyale** sur le marché des véhicules d'occasion. Ils ont également fait une remarque importante sur l'importance du système Car-Pass en plaidant pour le maintien de la situation actuelle. Ils considèrent en effet que la diminution importante de la fraude au kilométrage est à mettre au crédit du système Car-Pass. La disparition du système Car-Pass provoquerait le retour de la fraude. Le **Car-Pass** est un élément clé pour lutter contre la fraude au kilométrage, aujourd'hui et demain.

Si le Car-Pass a permis de lutter efficacement contre la fraude au kilométrage, il a également contribué indirectement à une série **d'autres évolutions importantes sur le marché** :

- Grâce à la certification Car-Pass, les prix sur le marché belge reflètent mieux la **valeur réelle** du véhicule. Cette tendance est due au fait que les vendeurs ne gonflent plus artificiellement le prix en trafiquant les compteurs et que les consommateurs ne doivent plus prévoir une prime de risque pour couvrir les frais éventuels liés à un kilométrage frauduleux. L'analyse des prix sur le marché des véhicules neufs et le marché des véhicules d'occasion révèle que cette correction des prix a commencé à s'opérer lentement à compter de l'introduction des certificats Car-Pass. Le système Car-Pass n'a pas provoqué des effets de choc sur le marché.
- La certification Car-Pass s'est traduite avant tout par un changement important au niveau des ventes aux **consommateurs**, ce qui était d'ailleurs le but recherché. Le Car-Pass est également important lors de l'achat par les marchands de véhicules vendus par des particuliers. Ainsi, lors de la reprise d'un véhicule, les marchands, demandent à consulter le certificat Car-Pass pour vérifier l'historique du véhicule.
- En outre, le Car-Pass a également un effet indirect sur d'autres formes de fraude (fraude sociale, fraude à la TVA, etc.) et génère des **possibilités de croissance pour le secteur** en augmentant la confiance des consommateurs.

En conséquence, nous pouvons conclure que le Car-Pass a atteint son objectif initial sur le marché belge. L'impact du système Car-Pass reste actuellement malheureusement **limité à la Belgique**. Les marchés des pays limitrophes connaissent des degrés de maturité différents en matière de limitation de la fraude au kilométrage :

- Facteur commun entre les consommateurs belges et les consommateurs des pays limitrophes : l'importance du prix lors de l'achat d'un véhicule d'occasion. Partout, le prix est le principal critère d'achat pour les véhicules d'occasion.
- L'importance accordée par le consommateur au kilométrage d'un véhicule d'occasion lors de la décision d'achat varie selon les pays. Les Belges sont ceux qui attachent le plus d'importance au kilométrage. Cette observation résulte sans doute de la variation de l'indice de confiance dans le kilométrage dans les différents pays.
- Aux **Pays-Bas**, le contexte en matière de lutte contre la fraude au kilométrage est très similaire au contexte belge. Le système néerlandais dispose également d'une assise légale. Alors que l'enregistrement des relevés kilométriques se faisait sur base volontaire, on envisage depuis peu à la mise en place d'un système contraignant.
- Au **Luxembourg**, le marché des véhicules d'occasion est plutôt limité et axé avant tout sur les véhicules de luxe récents. C'est pourquoi le marché luxembourgeois aurait tout intérêt à adopter un système de lutte contre la fraude relative au compteur kilométrique. Aujourd'hui, le Luxembourg ne dispose pas encore d'un système objectif. Le consommateur est tenu de croire le vendeur sur parole, ce qui n'offre que très peu de garanties.
- En **France**, le marché de l'occasion porte en grande partie sur des véhicules d'occasion plus âgés. La France a opté un système d'enregistrement basé sur la structure de propriété afin de lutter contre la fraude. L'adoption d'un système d'enregistrement du kilométrage pourrait toutefois constituer une avancée positive.
- L'**Allemagne** est un pays d'exportation important. La fraude au kilométrage concerne dès lors les consommateurs allemands, mais aussi les consommateurs étrangers. Actuellement, l'Allemagne ne dispose d'aucun système global de lutte contre la fraude au kilométrage à l'échelle du pays. L'introduction d'un système de type Car-Pass pourrait avoir un impact bénéfique important pour l'ensemble du marché européen des véhicules d'occasion.

Une étude comparative montre que le système mis en place en Belgique pour renforcer la confiance des consommateurs dans le marché des véhicules d'occasion est quasiment unique, à l'exception du cas des Pays-Bas. Vu le nombre important de véhicules importés ou exportés au sein de l'UE et la globalisation croissante du marché, il n'est pas possible de lutter efficacement contre la fraude au kilométrage sans l'introduction d'un

système transfrontalier à l'échelle de l'UE. Depuis plusieurs années, Car-Pass œuvre en faveur de la mise en place d'un système similaire et espère poursuivre ses efforts afin d'avoir un **impact à grande échelle.**

En plus des améliorations possibles à l'échelle européenne, il est possible d'améliorer certains points dans le contexte du système belge. L'enquête auprès des consommateurs et des acteurs du secteur réalisée dans le cadre de cette étude, ainsi que les discussions avec l'asbl Car-Pass, ont permis de mettre en avant une série de **recommandations. Il s'agit de** mesures concrètes susceptibles d'améliorer **l'effectivité et l'efficacité** du système actuel :

- L'effectivité du certificat Car-Pass peut être renforcée en misant davantage sur la **notoriété** du système Car-Pass, en particulier sur la manière dont les informations sont récoltées. Une sensibilisation accrue sur ce point pourrait inciter les consommateurs à faire entretenir et réparer leur véhicule auprès d'entreprises agréées. Cela permettrait de lutter aussi indirectement contre le travail non déclaré et de renforcer la sécurité.
- Actuellement, le certificat Car-Pass est livré lors du contrôle technique d'un véhicule d'occasion destiné à la vente. Souvent, la transaction a déjà eu lieu. **Car-Pass permet aux consommateurs de consulter ces données plus rapidement** lors du processus d'achat, et de prendre une décision en meilleure connaissance de cause.
- Le système Car-Pass ne possède aucune information sur les **véhicules d'importation**. Les consommateurs ne sont pas suffisamment conscients de cette réalité et des risques liés à l'achat d'un véhicule d'importation. Aujourd'hui, le Car-Pass mentionne déjà qu'il s'agit d'un véhicule d'importation pour lequel il n'existe pas d'historique. Cette mention devrait être indiquée encore plus clairement sur le certificat Car-Pass.

Par ailleurs, les consommateurs et les acteurs du secteur ont également identifié des opportunités pour **l'élargissement des informations disponibles** offertes par Car-Pass aux consommateurs. Il est en effet important de chercher à recueillir des informations **objectives** utiles à la protection du consommateur. Nous pensons notamment aux informations concernant des dégâts importants au véhicule suite à un accident, à des rappels du constructeur non effectués, le nombre de propriétaires précédents ou les caractéristiques environnementales du véhicule.

Ces améliorations exigent d'adapter le cadre juridique qui régit actuellement le système Car-Pass, mais selon les acteurs du secteur et les consommateurs, elles représentent une réelle plus-value, tant pour le consommateur que le secteur.

7. Annexes

A. Enquête consommateurs

L'enquête menée auprès des consommateurs belges a été effectuée sur base d'un questionnaire en ligne et d'un forum de discussion en ligne (en option). Cette méthode présente l'avantage de récolter non seulement des données quantitatives (par le biais du questionnaire), mais elle a aussi un input qualitatif des consommateurs (à travers le forum de discussion en ligne).

Le recrutement des participants s'est fait d'une part par le biais d'un panel d'enquête en ligne et d'autre part par le biais de bannières sur les sites web des partenaires (Touring, VAB et AutoScout24). Au total, 1 045 consommateurs ont rempli le questionnaire en ligne. N=1.005 consommateurs ont été recrutés par le biais du panel d'enquête en ligne et n=40 consommateurs ont participé par le biais d'une des bannières sur le site web de nos partenaires. Les consommateurs pouvaient répondre au questionnaire du 5 au 16 février 2016.

Tous les consommateurs qui ont participé à l'enquête résident en Belgique et sont âgés de 18 à 70 ans. L'échantillon est conçu de façon à être représentatif de la population belge sur le plan de la langue (60 % néerlandais et 40 % français), du sexe (50 % hommes et 50 % femmes) et des catégories d'âge (13 % 18-24, 19 % 25-34, 22 % 35-44, 21 % 45-54, 25 % 55-70).

Par le biais d'une série de questions de sélection (questions *screenner*) au début du questionnaire, nous avons créé un échantillon correspondant au groupe-cible de notre enquête, à savoir : acheteurs potentiels d'un véhicule d'occasion. Tous les participants de cette enquête envisagent d'acheter un véhicule d'occasion dans les 6 prochains mois ou ont acheté un véhicule d'occasion dans les 24 derniers mois. Tous les répondants participent ou ont participé au processus d'achat lors de l'achat d'un véhicule (d'occasion).

Sur base des premières questions du questionnaire, les consommateurs ont été évalués pour s'assurer qu'ils font bien partie du groupe-cible. Les consommateurs qui ne faisaient pas partie du groupe-cible n'ont pas pu participer à l'enquête.

À l'issue de ces questions de sélection, nous avons cherché à en savoir davantage sur l'achat (envisagé) du véhicule d'occasion (type de véhicule, par le biais de canal, pourquoi le choix se portait sur un véhicule d'occasion et quels critères étaient pris en compte pour le choix final). À l'issue de ce bloc de questions, nous avons mis l'accent sur Car-Pass : quelle est la notoriété de Car-Pass, le rôle du Car-Pass dans le processus d'achat, comment le Car-Pass influence-t-il leur perception du marché de l'occasion ?

À la fin du questionnaire, les répondants ont eu la possibilité de participer à un *brainstorm* (en ligne) dans le « Car-Pass lounge », un forum en ligne où les consommateurs du groupe-cible pouvaient discuter entre eux. Grâce à la plate-forme, nous avons été en mesure de réunir un input qualitatif de la part des consommateurs afin de compléter les résultats obtenus dans le cadre du questionnaire.

B. Enquête acteurs du secteur

Afin d'obtenir une vue d'ensemble de l'impact de Car-Pass sur le marché de l'occasion, il était important de recueillir l'avis des consommateurs, mais aussi l'avis des acteurs du secteur. L'enquête menée auprès des acteurs du secteur comportait deux volets :

- d'une part, un entretien individuel de 90 minutes avec chacun des acteurs sélectionnés afin de connaître leur vision concernant l'impact du Car-Pass sur le marché,
- et, d'autre part, un questionnaire en ligne.

Entretiens individuels

	Date	Type d'organisation	Organisation	Participants
1	03/02/2016	Service public fédéral	SPF Economie Inspection économique	Dirk Pisé Yolande De Ceuster Rudi Smets
2	03/02/2016	Société de leasing	Leaseplan	George Schenck Bart Van Kerkhoven Christophe Van Parijs François Roland
3	09/02/2016	Service public fédéral	Police fédérale, cellule criminalité automobile	Fabien Osaer Joseph Ascone
4	09/02/2016	Organisme de contrôle	Autosécurité	Olivier Goies
5	11/02/2016	Importateur	d'Ieteren My Way	François Vander Eecken Christian Moons Nico Bois d'Enghien Yves Sprumont
6	17/02/2016	Concessionnaire	Beerens / Belcar	Koen Van den Bergh David Andries
7	23/02/2016	Vendeur automobile indépendant (marchand)	Autosan	Erez Can
8	23/02/2016	Centrale de pneumatiques	Qteam	Frank Lambrecht
9	24/02/2016	Réparation automobile rapide	Auto5	Olivier Renard
10	24/02/2016	Vendeur automobile indépendant (marchand)	Dex	Joost Huys
11	26/02/2016	Concessionnaire / Fédération	Garage Veys / Traxio	Carl Veys
12	26/02/2016	Ventes aux enchères en ligne B to B	Cars on the Web	Johan Meyssen Pieter Behets
13	29/02/2016	Vendeur automobile indépendant (marchand)	Soco	Danny Bultot
14	01/03/2016	Société de leasing	Vancia Car Lease	Guy Hannossette
15	01/03/2016	Société de leasing	Alphabet	Erik Swerts
16	02/03/2016	Association d'automobilistes	VAB	Wim van den Hende
17	03/03/2016	Vendeur automobile indépendant (marchand)	Garage Grommen	Yves Grommen
18	03/03/2016	Réparation automobile rapide	Carglass	Barbara Delvoye Roland Happtinger Jody Blokken
19	04/03/2016	Concessionnaire	Garage Ost	Elsy Van Assche
20	24/03/2016	Fédération	Traxio	Philippe Decrock
21	24/03/2016	Concessionnaire	Garage Vandecasteele	Xavier Vandemeulebroeke
22	24/03/2016	Vendeur automobile indépendant (marchand)	Bavaria Motors	Charles Vermeulen
23	25/03/2016	Concessionnaire	Kalscheuer	D. Regnier
24	08/04/2016	Association de consommateurs	Test-Achat	Leo Muyschondt
25	Par écrit	Fédération	FBEV	Pierre Hajjar

Au préalable, nous avons dressé un cadre général destiné à servir de fil conducteur lors de chaque entretien. Les questions générales étaient complétées par des questions plus spécifiques, en fonction de la pertinence des questions pour l'interlocuteur.

La cadre général se composait de deux grandes parties :

- Un retour en arrière : effets du Car-Pass sur le marché de l'occasion des véhicules utilitaires légers pour la période 2006-2016.

Dans cette partie, les questions portaient notamment sur l'évolution du marché des véhicules d'occasion, tant en Belgique qu'à l'étranger et l'influence du système Car-Pass sur cette évolution.

Ensuite, il était question plus précisément de la fraude au kilométrage. Il s'agissait d'en savoir plus sur la fraude au kilométrage en Belgique et dans les pays limitrophes, et la fraude éventuelle au kilométrage sur les véhicules importés.

Enfin, nous avons présenté les résultats de l'enquête menée auprès des consommateurs et demandé à l'acteur du secteur de nous préciser la manière dont, selon lui, le consommateur percevait le marché de l'occasion.

- Un regard sur l'avenir : comment le Car-Pass peut-il encore être plus utile au secteur et au consommateur ?

Dans cette partie, nous avons sondé les répondants pour connaître les évolutions possibles du système Car-Pass. Nous avons notamment demandé à l'acteur du secteur quelles informations supplémentaires pourraient, selon lui, être reprises sur le Car-Pass et comment le Car-Pass pourrait créer une plus-value pour des tiers.

Questionnaire en ligne

En plus des acteurs du secteur sélectionnés avec lesquels nous avons eu un entretien, nous avons essayé par le biais d'un questionnaire en ligne d'atteindre un maximum de personnes. Ainsi, nous avons obtenu une image la plus large possible de la vision des acteurs du secteur sur le marché de l'occasion.

Au total, 1 756 répondants se sont inscrits pour participer au questionnaire en ligne. Tous sont issus des secteurs « achat et vente de véhicules d'occasion ». 443 répondants ont commencé à répondre au questionnaire et 273 ont répondu à l'ensemble des questions. Ce qui correspond à un taux de réponses de 15,55 %. L'enquête révèle que les répondants sont avant tout des concessionnaires automobiles qui vendent également des véhicules d'occasion et qui sont actifs tant dans le secteur B2B que la vente B2C.

C. Analyse des données

Nous avons essayé dans la mesure du possible d'étayer les conclusions des enquêtes menées auprès des consommateurs et des acteurs du secteur par une analyse de données. Nous tenons à remercier les organisations suivantes qui ont accepté de nous fournir des informations et des statistiques :

- Autoscout24
- Car-Pass
- Febiac
- SPF Mobilité et transport
- GOCA
- KBC Autolease
- Macadam
- Mercedes-Benz Nearly New Car
- Volvo Selekt

D. Bibliographie

- ACEA. (sd). *Passenger Car Fleet by Fuel Type*. Source : <http://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type>
- ACEA. (sd). *Size & Distribution of vehicle fleet*. Source : <http://www.acea.be/statistics/tag/category/size-distribution-of-vehicle-fleet>
- Car-Pass. (octobre 2010). *Impact study of mileage fraud with used cars & adaptability of the Car-Pass model in other EU-countries*. Source : http://www.car-pass.be/files/article_files/file/7/crm%2ostudy%2ofinal%2oreport.pdf
- Car-Pass. (2015). *Rapport annuel 2014*. Source : http://www.car-pass.be/files/article_files/file/8/3938_cap_jaarverslag_nl_2015_v8_lr-pages.pdf
- Cetelem. (2014). *Véhicules d'occasion*.
- DAT Group. (2015). *DAT Report*.
- Eurostat. (août 2015). *Passenger cars in the EU*. Source : http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU
- FEBIAC. (2015). *Enquête consommateurs* Source : http://www.febiac.be/documents_febiac/publications/2015/FEBIAC-consumentenonderzoek/docs/FEBIAC-consumentenonderzoek.pdf
- FEBIAC. (2015). *Rapport annuel*.
- FEBIAC. (2016). *1. Répartition du parc automobile selon le type de véhicule à la date du 31 décembre de l'année correspondante*. Source : <http://febiac.be/statistiques/2016/2.C.1.%20Parc%20des%20v%E9hicules%20au%2031%20d%E9cembre%20de%20l%27ann%E9e%20correspondante.xls>
- FEBIAC. (2016). *2.A.2. Chiffre d'affaires*. Source : <http://www.febiac.be/statistiques/2016/2.A.2.%20Chiffres%20d%27affaires.xls>
- FEBIAC. (2016). *5. Évolution du parc automobile par type de carburant*. Source : <http://www.febiac.be/statistiques/2016/2.C.5.%20Evolution%20du%20parc%20des%20voitures%20par%20type%20de%20carburant.xls>
- FEBIAC. (2016). *5bis. Évolution du parc automobile par type de propriétaire et région*. Source : <http://www.febiac.be/statistiques/2016/2.C.5bis.%20Parc%20des%20voitures%20par%20type%20de%20propri%C3%A9taire%20et%20par%20r%C3%A9gion.xls>
- FEBIAC. (2016). *7. Parc automobile par année de première immatriculation* Source : <http://www.febiac.be/statistiques/2016/2.C.7.%20Parc%20des%20voitures%20par%20ann%E9e%20de%20premi%E8re%20immatriculation.xls>
- FEBIAC. (2016). *8.a Évolution des immatriculations des véhicules neufs et des véhicules d'occasion*. Source : <http://www.febiac.be/statistiques/2016/2.B.8.a.%20Evolution%20des%20immatriculations%20de%20voitures%20neuves%20et%20d%27occasion.xls>
- FEBIAC. (2016). *Statistiques relatives aux véhicules à moteur autorisés sur la voie publique, voitures particulières* Source : <http://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=NL>
- SPF Mobilité (2014). *Kilométrage parcouru par les véhicules immatriculés en Belgique*. Source : http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/Kilometers_2014_NL.pdf

- GfK à la demande de la Commission européenne. (sd). *Market monitoring*. Source : http://ec.europa.eu/consumers/consumer_evidence/consumer_scoreboards/market_monitoring/docs/dash1.swf
- GOCA. (sd). *Rapports annuels GOCA*. Source : <http://www.goca.be/nl/p/jaarverslag>
- Mehlhart, C. M. (2012). *Import und Export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa*.
- NAP. (sd). *NAP Check*. Source : <https://www.napcheck.com/nap-check/>
- öko Institut à la demande de la Commission européenne. (2012). *Import und export von Gebrauchtfahrzeugen in Europa*.
- Publications Office of the European Union. (octobre 2014). *Consumer market study on the functioning of the market for second-hand cars from a consumer perspective*. Source : Commission européenne : http://ec.europa.eu/consumers/consumer_evidence/market_studies/docs/2ndhandcarsreportpart2_consumersurvey_en.pdf
- RDW. (sd). *Contrôle compteur kilométrique*. Source : <https://dienstenportaal.rdw.nl/tellerstandcontrole/Paginas/Eigenschappen.aspx>
- RDW. (sd). *RDW brochure*. Source : <http://www.automobielmanagement.nl/download/RDW.pdf>
- RDW. (sd). *Relevés compteurs kilométriques* Source : <https://www.rdw.nl/Zakelijk/Paginas/Kilometerstanden-of-tellerstanden.aspx>
- Saint-Paul Luxembourg. (2014, jan 31). *Le boom des voitures d'occasion au Luxembourg*. Source : Luxemburger Wort : <http://www.wort.lu/fr/luxembourg/le-boom-des-voitures-d-occasion-au-luxembourg-52eb8b17e4b00e3c1fcf0221>
- Service-Public.fr. (sd). *Déclaration de cession d'un véhicule*. Source : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R20300>
- Statec Luxembourg. (sd). *Age des véhicules par catégorie (en %) 2001 - 2016*. Source : Le portail des statistiques – Luxembourg : http://www.statistiques.public.lu/stat/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=7070&IF_Language=fr&MainTheme=4&FldrName=7&RFPPath=7611
- TRAXIO. (juin 2016). *Les automobilistes rapportent 16,8 milliards à l'Etat*. Source : <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/06/automobilisten-leveren-16,8-miljard-euro-op/>
- TRAXIO. (avril 2016). *Dossier vente – export : CarsOnTheWeb*. Source : <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/04/dossier-verkoop-export-carsontheweb/>
- TRAXIO. (avril 2016). *Dossier vente – export : Socar Shipping Agency*. Source : <http://www.traxio.be/nl/nieuws/2016/04/dossier-verkoop-export-socar-shipping-agency/>

E. Comité de pilotage

Pour réaliser cette étude, nous avons reçu l'aide précieuse des représentants du secteur. La diversité du comité d'accompagnement était garantie par la présence de différents acteurs du secteur. Nous tenons à remercier les personnes suivantes pour leur précieuse collaboration :

Nom	Organisation	Fonction
Bart Dreessen	Nearly New Car (Mercedes-Benz)	Manager Quality & Operations
Daniel Labours	Traxio	Secrétaire général
Danny Smaghe	Touring	Porte-parole
Jan Devos	KBC Autolease	Remarketing Manager & Rental
Jean Thomas	Macadam	PDG
Kris Peeters	Garage Wittockx (Opel)	General Manager
Michel Peelman	Car-Pass	Administrateur délégué
Vincent Hancart	Autoscout24	Country Manager

F. Remarques importantes

- Remarques importantes
 - Définition du terme « marque premium ». Liste des marques « premium » retenues dans le cadre de cette étude : Audi, Bentley, BMW, Jaguar, Land Rover, Lexus, Mercedes-Benz, Porsche.
 - Définition du terme « marque non premium » ou « marque généraliste ». Liste des marques « non premium » retenues dans le cadre de cette étude : Alfa Romeo, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Kia, Mazda, Mini, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Saab, Seat, Skoda, Smart, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo.