



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RAPPORT D'ACTIVITE

2022

SERVICE DE SURVEILLANCE
DU MARCHÉ DES VEHICULES
ET DES MOTEURS (SSMVM)

Table des matières

SYNTHESE	3
I - PRESENTATION DU SSMVM	6
1. HISTORIQUE	6
2. DEFINITION ET ENJEUX DE LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ.....	7
3. MISSIONS ET PERIMETRE D’ACTION DU SSMVM	7
4. ORGANISATION ET EFFECTIF DU SSMVM	8
5. BUDGET ALLOUE A L’ACTIVITE DE SURVEILLANCE DU MARCHÉ.....	8
II - SYNTHESE DES ACTIVITES TRANSVERSALES MENEES EN 2022	9
1. SUIVI ET REFONTE DES MARCHES PUBLICS NECESSAIRES AUX CONTROLES.....	9
1.1. <i>Situation actuelle</i>	9
1.2. <i>Gestion physico-financière des marchés publics</i>	9
1.3. <i>Refonte des marchés publics en cours</i>	10
2. PARTICIPATION AUX REUNIONS DE LA COMMISSION EUROPEENNE.....	11
2.1. <i>Le Forum</i>	11
2.2. <i>Le GEME</i>	11
2.3. <i>Les AdCos</i>	11
2.4. <i>Le TCMV</i>	12
2.5. <i>Les actions conjointes</i>	12
3. SAISIE ET SUIVI DES RAPPELS DE PRODUITS DANS LE SYSTEME RAPEX	12
III - SYNTHESE DES CONTROLES EFFECTUES DANS LE CADRE DE LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ	13
1. ESSAIS REALISES SUR DES VEHICULES.....	13
1.1. <i>Organisation des contrôles</i>	13
1.2. <i>Exécution du plan de contrôle phase I (septembre 2020 à décembre 2021)</i>	15
1.3. <i>Essais réalisés dans le cadre de la phase II (janvier à décembre 2022)</i>	16
2. ESSAIS REALISES SUR DES ENTITES TECHNIQUES DISTINCTES	18
3. TRAITEMENT DES SIGNALEMENTS.....	20
3.1. <i>Principe de traitement des signalements</i>	20
3.2. <i>Etat d’avancement du traitement des signalements</i>	20
4. CONTROLES CHEZ LES OPERATEURS ECONOMIQUES	22

Synthèse

A la suite de l'affaire du « Dieselgate » (utilisation de techniques visant à réduire frauduleusement les émissions de pollution lors des tests) révélée en 2015, et en application des textes européens, la France a mis en œuvre une stratégie de surveillance du marché sur les véhicules et les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, sous l'égide d'un service à compétence nationale créé en juin 2020 (Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs - SSMVM).

La stratégie de surveillance, traduite dans le code de la route et dans le code de l'environnement, consiste prioritairement à prélever et à tester des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes (ETD), pièces et équipements destinés à ces véhicules, ainsi que des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, afin d'analyser leur conformité (sécurité active, sécurité passive et pollution) à la réglementation applicable à leur mise sur le marché. Elle est complétée par des contrôles de terrain visant à rechercher chez les distributeurs les véhicules et entités techniques distinctes non-conformes.

Le SSMVM est doté de 10 ETP, et dispose d'un budget de 3,84 M€ pour financer les activités de surveillance du marché.

SYNTHESE DES ESSAIS REALISES

Les essais ont été effectués sur des véhicules de catégories L (deux roues et quadricycle) et M1 (véhicules de passagers) et ont notamment porté sur :

- Les émissions de pollution ;
- La compatibilité électromagnétique ;
- Le freinage ;
- Les équipements de direction ;

Au 31 décembre 2022

- 37 véhicules ont été prélevés, mis sous scellés et acheminés vers un laboratoire ;
- 18 véhicules ont été restitués ;
- 12 véhicules sont en stockage avant expertise ;
- 102 rapports d'essais ont été validés
- 3 expertises ont été réalisées sur des véhicules non-conformes.

Résultats des essais validés en 2022

- 9 non-conformités portant sur 8 véhicules légers (émissions, masses, compatibilité électromagnétique, direction...)
- Non-conformités multiples sur 3 véhicules de catégorie L
- 13 non-conformités portant sur des entités techniques distinctes (attelages, plaquettes de frein, ceintures de sécurité, silencieux d'échappement...)

Des essais ont également été réalisés sur des entités techniques distinctes :

- Attelages
- Plaquettes de frein
- Ceintures de sécurité
- Feux spéciaux
- Silencieux d'échappement

En cas de maintien des non-conformités au terme de la procédure contradictoire, il conviendra de déterminer le nombre de véhicules impactés par les non-conformités. Selon le modèle du véhicule et l'importance du lot concerné, le nombre de véhicules non-conformes pourrait s'avérer conséquent. Par ailleurs, des véhicules supplémentaires peuvent être prélevés pour

conforter un constat de non-conformité ou lever un doute en cas de résultat proche de la limite.

SYNTHESE DES CONTROLES EFFECTUES CHEZ LES OPERATEURS ECONOMIQUES

Ces contrôles concernent les plateformes logistiques, les distributeurs et les revendeurs de pièces, composants, équipements et entités techniques distinctes.

Les contrôles réalisés chez les opérateurs économiques consistent à procéder à des vérifications simples de conformité des produits vendus : présence du marquage d'homologation et des mentions obligatoires sur les emballages ou les notices.

En 2022, ces contrôles ont porté essentiellement sur des véhicules et ont été ciblés sur des opérateurs économiques visés par des signalements. En particulier, ces contrôles se sont traduits par la consignation de produits non-conformes et potentiellement dangereux.

Au cours de l'année 2022

- 68 opérateurs économiques ont été contrôlés ;
- 108 références (plaquettes de frein, disques, garnitures, kits bioéthanol) ont été contrôlées ;
- 19 produits non-conformes ont été prélevés à titre de pièces à conviction ;
- 77 véhicules à moteur, une trentaine de remorques et deux références d'entités techniques distinctes en défaut de réception ont été consignés.

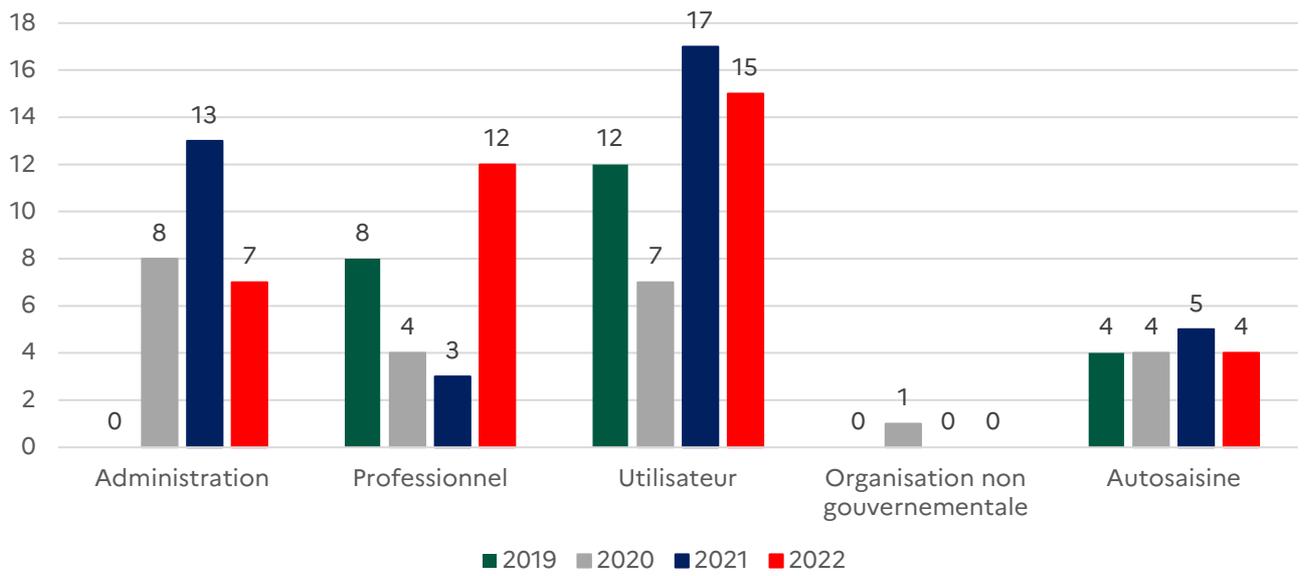
SYNTHESE DES SIGNALEMENTS

Le SSMVM est en charge de l'instruction et du suivi des signalements émanant des usagers, des opérateurs économiques, des associations de consommateurs ou de protection de l'environnement et des administrations.

Au cours de l'année 2022 :

- 38 signalements ont été reçus.
- 45 signalements ont été traités, dont :
 - ✓ 7 signalements reçus en 2019 ;
 - ✓ 8 signalements reçus en 2020 ;
 - ✓ 15 signalements reçus en 2021 ;
 - ✓ 15 signalements reçus en 2022.

Origine des signalements



I - Présentation du SSMVM

1. Historique

Les révélations, en septembre 2015, de l'utilisation par certains constructeurs de techniques visant à réduire frauduleusement les émissions polluantes lors des tests (« DieselGate »), ont profondément impacté le secteur automobile, et imposé le renforcement des dispositions applicables à la réception des véhicules, en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité et de performance environnementale.

La réception d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte est l'acte par lequel une autorité administrative d'un État membre de l'Union européenne, atteste de sa conformité aux réglementations concernant les exigences techniques et administratives applicables pour la sécurité et les émissions des véhicules. Chaque véhicule construit conformément à la réception fait l'objet d'un certificat de conformité, document nécessaire à son immatriculation.

Le règlement (UE) 2018/858, relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteurs et de leurs remorques, qui établit les prescriptions techniques et administratives relatives à la réception UE, renforce les dispositions relatives à la conformité de production, complète les dispositions en matière d'évaluation, de désignation et de surveillance des services techniques qui réalisent les essais dans le cadre de la réception par type des véhicules, et introduit des dispositions en matière de surveillance du marché.

La surveillance du marché dans le secteur automobile est introduite en précisant les obligations des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement, les responsabilités des autorités chargées de faire appliquer la réglementation dans les États membres, et les mesures à prendre lorsque des produits automobiles qui présentent des risques graves pour la sécurité ou l'environnement, qui compromettent la protection des consommateurs ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions en matière de réception par type, se retrouvent sur le marché.

En France, deux services à compétence nationale, rattachés à la direction générale de l'énergie et du climat ont été désignés comme autorité de réception et de surveillance du marché.

Le Centre National de Réception des Véhicules (CNRV) a pour mission principale d'instruire et de délivrer les réceptions européennes par type et les réceptions nationales par type de petite série (NKS). Ces réceptions nationales par type de petite série peuvent également être délivrées par le réseau des DRIEAT/DREAL/DEAL, ainsi que les réceptions individuelles ou à titre isolé portant sur un véhicule donné. Le CNRV est également chargé d'effectuer les vérifications dans le cadre de la conformité de production, qui consiste à s'assurer que la construction des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes est conforme à ce que les constructeurs ont déclaré durant la phase de réception.

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM), est quant à lui chargé d'effectuer les contrôles de surveillance du marché une fois que les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes sont mis à disposition sur le marché, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions énoncées dans la réglementation, et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité et à l'environnement. Ce service à compétence nationale a été créé officiellement par arrêté du 10 juin 2020 et a débuté son action opérationnelle le 1^{er} septembre 2020.

2. Définition et enjeux de la surveillance du marché

La surveillance du marché est définie par les règlements européens et notamment par l’item 34 de l’article 3 du règlement UE 2018/858 comme « *les opérations effectuées et les mesures prises par les autorités chargées de la surveillance du marché pour garantir que les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes ainsi que les pièces et équipements mis à disposition sur le marché sont conformes aux prescriptions énoncées dans la législation d’harmonisation de l’Union et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité, à l’environnement ou tout autre aspect lié à la protection de l’intérêt public* ».

La stratégie de surveillance du marché consiste à prélever et à tester des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces et équipements destinés à ces véhicules, ainsi que des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, afin d’analyser leur conformité (sécurité active, sécurité passive et impact environnemental) à la réglementation applicable à leur mise sur le marché.

Elle vise, en outre, à garantir un niveau de sécurité et de protection pour la santé et l’environnement des consommateurs et des usagers, ainsi que des conditions de concurrence loyales et équitables pour les opérateurs économiques. Elle participe également, dans le cadre des contrôles des émissions de polluants, à la stratégie globale d’amélioration de la qualité de l’air définie par l’Union européenne.

La mise en œuvre de la surveillance du marché des véhicules est un enjeu au niveau national et européen.

3. Missions et périmètre d’action du SSMVM

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) a pour mission de procéder à des contrôles réguliers afin de vérifier la conformité des produits relevant de son périmètre de compétence, avec les prescriptions prévues par la réglementation nationale et européenne. Il assure cette surveillance par des contrôles appropriés, impose aux opérateurs économiques les mesures correctives nécessaires au respect de la réglementation applicable, et faute pour ces opérateurs de les mettre en œuvre, prend les mesures et sanctions qui s’imposent.

Le périmètre d’action du SSMVM porte sur :

- L’ensemble des règles techniques applicables aux véhicules visés par les règlements (UE) n° 167/2013 (véhicules agricoles), n° 168/2013 (véhicules à deux, trois roues et quadricycles) et 2018/858 (véhicules à moteur et leurs remorques), ainsi que les machines agricoles automotrices lorsqu’elles sont immatriculées ;
- Les pièces détachées et les équipements destinés à ces véhicules ;
- L’étiquetage des pneumatiques ;
- Les feux spéciaux d’avertissement de certains véhicules (dispositifs spéciaux d’éclairage et de signalisation des véhicules) ;
- Les émissions de pollution des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (locomotives, autorails, bateaux de navigation intérieure, péniches, motoneiges, machines agricoles et engins de travaux publics, grues, bulldozers, groupes électrogènes, engins agricoles sauf tracteurs, chargeuses à chenille, véhicules tout terrain, véhicules côte à côte (buggy) et les engins manuels (tondeuses, tronçonneuses).

Il convient de noter que le respect des règles techniques de sécurité au travail concernant les machines agricoles (article 18 du règlement (UE) n° 167/2013) relève de la compétence du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, et que le contrôle du respect des normes concernant les casques de moto, les triangles de signalisation, les sièges automobiles amovibles et les accessoires automobiles relève de la compétence de la DGCCRF.

4. Organisation et effectif du SSMVM

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) est doté de 10 ETP au 31 décembre 2022. Cet effectif est stable par rapport à l'année 2021.

Il est dirigé par une cheffe de service et comprend un adjoint, sept chargés de missions en charge des activités opérationnelles de surveillance du marché (prélèvement, contrôle...) et un coordinateur administratif chargé du suivi des achats et du budget du service, ainsi que des rappels de produits du secteur automobile (RAPEX).

Les agents du service sont commissionnés et assermentés devant le tribunal judiciaire. Ils sont habilités à rechercher et constater les manquements ou les infractions aux réglementations relatives à la conformité des produits relevant de leur périmètre de compétence. Ils ont une compétence nationale.

5. Budget alloué à l'activité de surveillance du marché

L'activité de surveillance du marché des véhicules et des moteurs est financée sur l'action 05 « *Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air* » du programme 174 « *Énergie, climat et après-mines* ». La dotation allouée est destinée à financer les contrôles et notamment, les prélèvements de véhicules (location, achat, mise sous scellés, transport, stockage) et les essais de conformité.

Le budget prévisionnel en autorisations d'engagement pour l'année 2022 était initialement estimé à 3,84 M€ (réserve déduite). Néanmoins, les plans de contrôle étant initialement définis pour une période annuelle allant de septembre à août, la majeure partie des dépenses a initialement été engagée au titre de l'année finissante. Ainsi les contrôles de 2021 ont été financés par les crédits de 2020 et les contrôles de 2022 ont été financés par les crédits de 2021.

Suite à la modification du phasage des plans de contrôle, considérés en année civile à partir de 2022, il a été décidé de coordonner la gestion budgétaire avec ce mode de fonctionnement. Ainsi, les dépenses au titre du plan de contrôle phase III mis en œuvre au titre de l'année 2023 ont été engagées début 2023 et non en 2022. Ceci explique le niveau inhabituellement bas des autorisations d'engagement passées en 2022 (Voir graphique ci-dessous).

II - Synthèse des activités transversales menées en 2022

1. Suivi et refonte des marchés publics nécessaires aux contrôles

1.1. Situation actuelle

La réalisation des contrôles dans le cadre de la surveillance du marché a nécessité la mise en place de plusieurs marchés publics :

- Marché 2019-DGEC-08 : Coordination des contrôles et essais sur les véhicules de catégories M, N, O réceptionnés hors de France : un prestataire pour le lot de coordination des essais (AFNOR CERTIFICATION) et un prestataire pour la réalisation des essais sur les véhicules réceptionnés hors de France (UTAC) ;
- Marché 2020-DGEC-15 : Essais sur les feux spéciaux ;
- Marché 2020-DGEC-16 : Essais sur les véhicules de catégories M, N, O réceptionnés en France : deux prestataires retenus (IDIADA sur l'ensemble des lots et TÜV SUD sur certains lots).

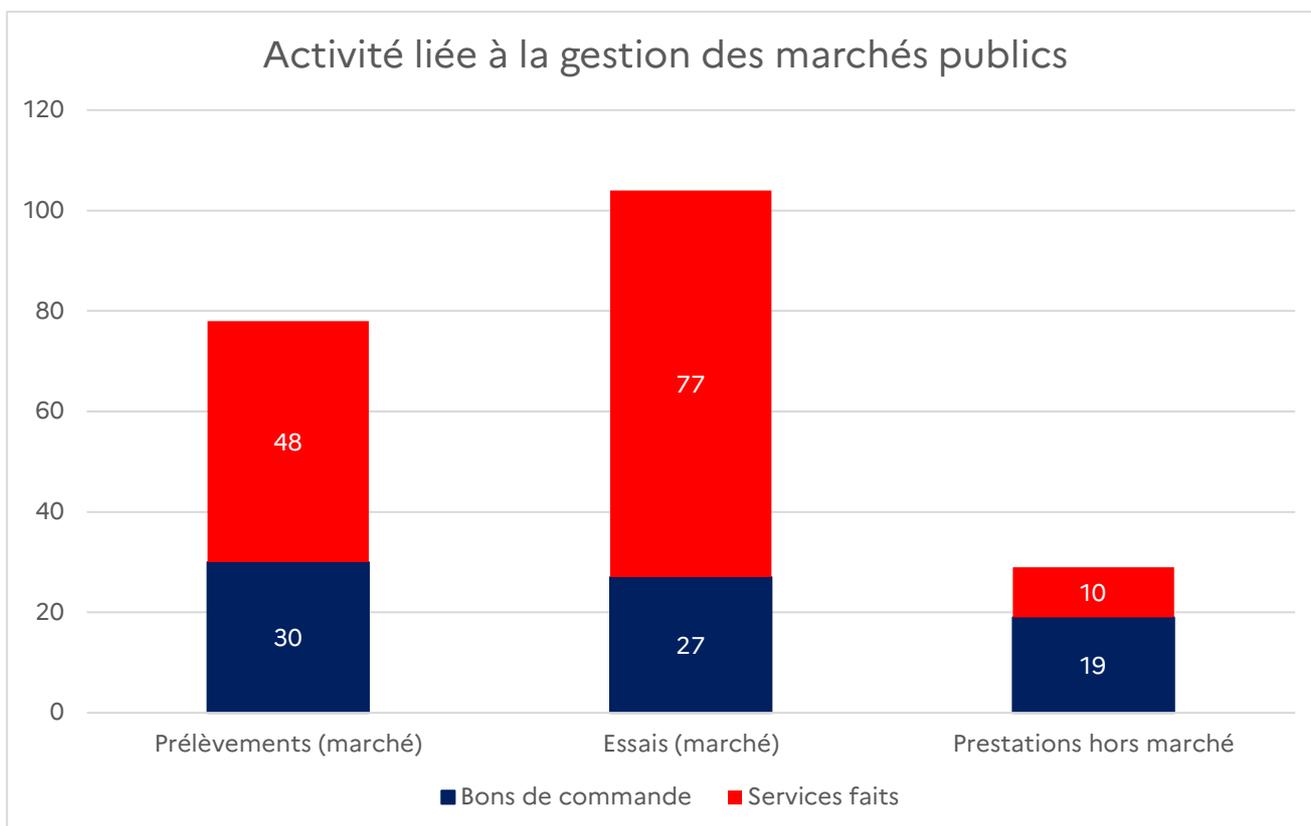
Le marché 2019-DGEC-08 et le marché 2020-DGEC-16 ont fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres. Ces procédures ont permis de sélectionner le prestataire en charge de l'activité de coordination et de suivi (location de véhicules, transport, stockage) et les laboratoires chargés des essais.

Le marché 2020-DGEC-15 a fait l'objet d'une procédure adaptée.

Une procédure adaptée a été lancée pour effectuer des essais sur des véhicules à deux roues (catégorie L). Celle-ci a été déclarée sans suite. Les prestations nécessaires aux contrôles (généralement dans le cadre de plaintes) font l'objet de mises en concurrence ponctuelles.

1.2. Gestion physico-financière des marchés publics

La réalisation des prestations de surveillance du marché (location de véhicules, transports, essais...) dans le cadre des marchés publics nécessite un suivi administratif des bons de commande, des services faits, de la facturation et des paiements. La charge de travail liée à ces activités s'est accrue avec la montée en puissance du SSMVM, mais également avec l'augmentation des recours à des procédures hors marché.



1.3. Refonte des marchés publics en cours

La restriction des marchés existants aux seuls véhicules de catégorie M, N, O, et la nécessité de disposer de capacités de maintenance des véhicules compliquent l'activité et induisent un recours important à des prestations hors marché (22 prestations pour un montant total de 192 789,36 € en 2022). Par ailleurs les besoins en termes d'essais évoluent vers davantage de flexibilité afin de mieux cibler les contrôles.

En conséquence, une démarche de préparation d'un nouvel appel d'offres a été menée. Les documents sont en cours de notification.

➤ **Caractéristiques des futurs marchés**

Le principe repose sur la mise en place d'un marché d'essais couvrant toutes les catégories de véhicules et d'un marché dit de « prestations connexes » couvrant l'ensemble des prestations logistiques (fourniture et maintenance des véhicules, transport, stockage).

○ Le marché essais

Ce marché est divisé en 4 lots (véhicules de catégories M, N, O légers, véhicules de catégories M, N, O lourds, véhicules de catégorie L, véhicules agricoles).

Chaque lot a vocation à couvrir l'ensemble des essais d'une catégorie de véhicules. Le bordereau des prix unitaires a été restreint aux seuls essais bien connus de façon à ce que la prestation soit clairement définie. Les autres essais non couverts par le BPU feront l'objet de marchés subséquents, avec un cahier des charges rédigé au plus près du besoin en vue d'une remise en concurrence ponctuelle.

○ Autres prestations

La fourniture et la maintenance des véhicules, leur transport et leur stockage feront également l'objet de marchés spécifiques.

2. Participation aux réunions de la Commission européenne

L'autorité de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) participe aux travaux pilotés par la Commission européenne dans le cadre des instances suivantes :

- Le **Forum** pour l'échange d'informations sur l'application visé à l'article 11 du règlement UE 2018/858 et le sous-groupe technique spécifiques à la surveillance du marché des véhicules
- Le **GEME** : groupe spécifique pour les engins mobiles non routiers ;
- Les **AdCos** : groupes informels regroupant les autorités de surveillance du marché pour un type de produit donné ;
- Le **TCMV** : Technical Committee Motor Vehicles

Le SSMVM participe également à des actions conjointes plus ciblées avec la Commission européenne et/ou des États membres.

2.1. Le Forum

Le Forum est un organe d'échanges réunissant les autorités de réception et les autorités de surveillance du marché des véhicules des 27 États membres de l'Union européenne, sous la présidence de la Commission européenne.

Cette instance a pour mission de promouvoir les bonnes pratiques afin de faciliter l'interprétation et la mise en œuvre uniformes du règlement (UE) 2018/858, d'échanger des informations sur les problèmes d'application et d'élaborer des méthodes et des outils de travail.

Il comporte deux sous-groupes, l'un pour les autorités de surveillance du marché et l'autre pour les autorités de réception.

Le SSMVM a participé activement aux travaux du sous-groupe relatif à la surveillance du marché, notamment concernant la rédaction, pour la partie véhicules, du guide d'utilisation du site ICSMS, site développé par la commission européenne et destiné au partage d'informations entre la Commission et les Etats membres en cas de non-conformité d'un produit.

Le Forum est, par ailleurs, le cadre d'échanges sur les projets de règlement élaborés par la Commission européenne et sur leurs modalités d'application. Dans ce cadre, les autorités des différents États membres peuvent notamment poser des questions écrites sur des problématiques d'interprétation ou d'application des textes européens.

En 2022, le SSMVM a participé aux 4 réunions en séances plénières et aux 3 réunions du sous-groupe dédié à la surveillance du marché. Par ailleurs, 5 questions ont été posées par le SSMVM.

2.2. Le GEME

Le GEME est un groupe de travail de la Commission européenne portant sur les engins mobiles non routiers. Une réunion du GEME s'est tenue en 2022.

2.3. Les AdCos

Les AdCos (Administrative Cooperation groups) sont des groupes informels visant à harmoniser les actions de contrôle des autorités de surveillance du marché pour les produits visés par une réglementation harmonisée à l'échelle de l'Union européenne.

Dans le cadre de ses activités, le SSMVM a participé à une réunion de l'AdCo Pneumatiques en 2022.

Le SSMVM a également participé à une réunion d'un AdCo relatif à l'étiquetage énergétique des pneumatiques et s'est tenu informé des minutes de deux autres séances.

2.4. Le TCMV

Le TCMV (Technical Committee Motor Vehicles) regroupe les autorités de réception et les services techniques des États membres sous la présidence de la Commission européenne. Cette instance est chargée de discuter et d'adopter les textes applicables aux véhicules.

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs participe aux travaux du TCMV, notamment lorsque les textes discutés concernent et impactent l'activité de surveillance du marché.

2.5. Les actions conjointes

Des actions conjointes ciblées peuvent être mises en place dans un cadre européen. Ces actions conjointes bénéficient d'un financement de la Commission européenne et peuvent impliquer la Commission et un nombre variable d'États-membres.

Le SSMVM participe à une action conjointe dans le cadre de l'AdCo pneumatiques, portant sur l'adhérence des pneumatiques sur neige et sur glace.

3. Saisie et suivi des rappels de produits dans le système RAPEX

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la saisie et le suivi des rappels de produits dans RAPEX ont été transférés au SSMVM. Cette compétence était auparavant exercée par la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules à la DGEC. La compétence pour valider les fiches RAPEX pour le secteur automobile a été transférée par l'unité d'alerte de la DGCCRF au SSMVM en juillet 2021.

RAPEX est le système européen communautaire d'échange rapide d'informations sur les dangers découlant de l'utilisation des produits de consommation. RAPEX répertorie l'ensemble des rappels de produits effectués au sein de l'Union européenne. Ainsi, tous les rappels portant sur un véhicule ou une pièce mis à disposition sur le marché français et conduisant à l'existence d'un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement doivent être notifiés par les opérateurs économiques au SSMVM.

En application du règlement UE 2018/858, le SSMVM, en tant qu'autorité de surveillance du marché, est destinataire des notifications de rappels adressées par les opérateurs économiques, lorsque le rappel est effectué en raison d'un risque grave. Le SSMVM reçoit également les notifications de rappels pour les véhicules à deux-roues, trois roues et quadricycles, ainsi que pour les véhicules agricoles.

Il est à noter que cette activité nécessite de nombreux échanges avec les opérateurs économiques et la Commission européenne.

La plupart des notifications font l'objet d'une simple validation après identification du nombre de véhicules concernés. Il convient de remarquer que 51 notifications émanant de constructeurs français ont fait l'objet d'une étude en vue de la requalification de leur gravité ; 26 de ces notifications ont ainsi été finalement déclarées dans RAPEX en raison d'un risque requalifié à un niveau « grave ».

III - Synthèse des contrôles effectués dans le cadre de la surveillance du marché

Les opérations de surveillance du marché s'articulent autour de 4 axes :

- Les essais réalisés sur des véhicules (1)
- Les essais réalisés sur des entités techniques distinctes (2)
- L'instruction des signalements (3)
- La réalisation de contrôles chez les opérateurs économiques (4)

1. Essais réalisés sur des véhicules

1.1. Organisation des contrôles

➤ **Elaboration du plan de contrôle**

Les essais réalisés dans le cadre de la surveillance du marché des véhicules sont organisés par phases correspondant aux périodes de prélèvement des véhicules :

- Phase I : du 1^{er} septembre 2020 au 31 décembre 2021
- Phase II : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022
- Phase III : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023.

Dans le cadre de la mise en œuvre des activités de surveillance du marché des véhicules, la DGEC établit un plan de contrôle pour chaque phase.

Des contrôles ponctuels, hors plan de contrôle peuvent par ailleurs être réalisés.

Le plan de contrôle est élaboré conformément aux prescriptions des règlements européens et sur la base d'une évaluation des risques.

Les autorités de surveillance du marché doivent conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2018/858, effectuer un nombre minimal d'essais par an. Ce nombre minimal d'essais est d'un véhicule par tranche de 40 000 nouveaux véhicules immatriculés l'année précédente dans l'État membre. Par ailleurs, les autorités de surveillance doivent veiller à ce qu'au moins 20% du nombre minimal d'essais portent sur les émissions de polluants.

Le plan de contrôle tient également compte :

- Des demandes de la Commission européenne, qui détermine le nombre de véhicules à prélever et les essais à effectuer ;
- Des plaintes étayées, des signalements ou de toute autre information pertinente (actualité, informations échangées au Forum ou entre les autorités de surveillance ou de réception) ;
- Des retours des contrôles réalisés.

Il est soumis à la validation du directeur général de l'énergie et du climat. Il peut faire l'objet d'ajustements en cours d'année en fonction des besoins, notamment liés au traitement des plaintes.

Le plan de contrôle doit par ailleurs être soumis au Forum au plus tard le 1^{er} mars de l'année en cours.

➤ **Processus de prélèvement des véhicules**

Les contrôles menés sont réalisés à une échelle adéquate et sur la base d'échantillons statistiquement pertinents.

Les échantillons de véhicules permettant d'effectuer les contrôles peuvent être acquis, loués auprès de professionnels, mis à disposition par les professionnels ou mis à disposition par le titulaire d'un certificat d'immatriculation (article L. 329-30 du code de la route).

La location auprès d'un professionnel est privilégiée dans le cadre de l'activité de surveillance du marché. Les véhicules sont fournis par un prestataire (AFNOR Certification), qui se charge de leur location dans le respect des règles de confidentialité des véhicules prélevés. Le prestataire se charge du transport des véhicules vers le laboratoire d'essais.

Le prélèvement de véhicule et la mise sous scellés sont effectués par les agents du SSMVM habilités en application du code de la route. Ceux-ci peuvent également être effectués par le prestataire AFNOR Certification, ainsi que par voie d'huissier.

À l'issue des essais et en l'absence de non-conformité, le véhicule est restitué à notre prestataire AFNOR Certification. Dans le cas contraire, il est placé en stockage en vue d'une éventuelle expertise contradictoire.

Au 31 décembre 2022 :

- 37 véhicules ont été prélevés, mis sous scellés et acheminés vers un laboratoire ;
- 18 véhicules ont été restitués ;
- 12 véhicules sont en stockage avant expertise.

➤ **Laboratoires en charge des essais**

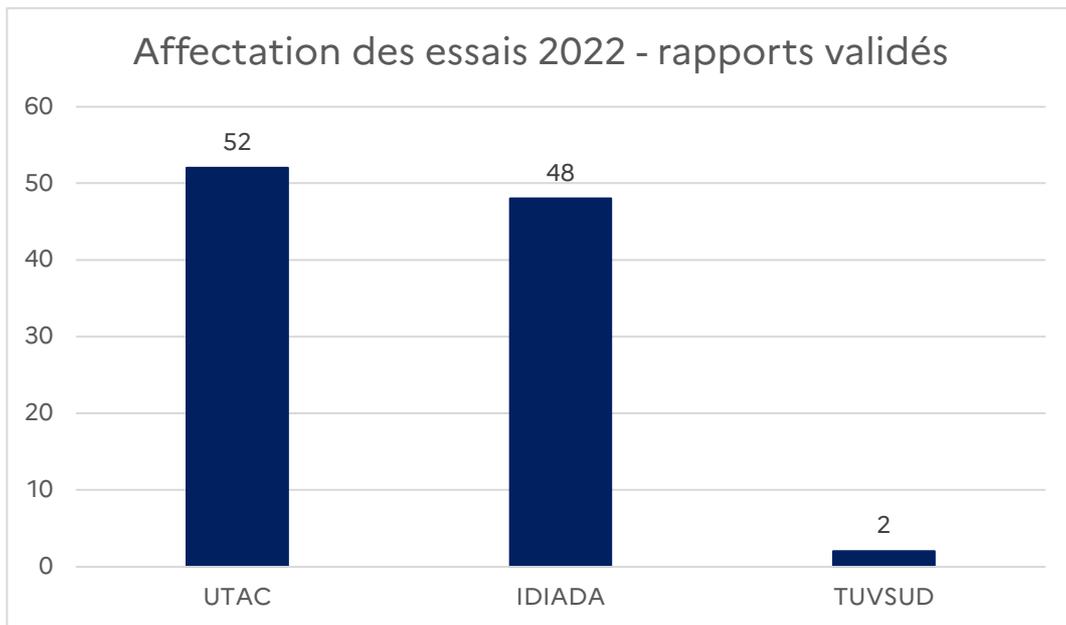
Le SSMVM ne dispose pas de moyens d'essais propres pour la réalisation des tests sur les véhicules. Les essais sont dès lors réalisés par des laboratoires spécialisés, qui ont la qualité de services techniques dans le cadre de la procédure de réception au sein de l'Union européenne.

Afin de garantir la confidentialité et l'indépendance des laboratoires et de répondre au principe de séparation stricte entre les autorités de réception et de surveillance de marché des véhicules, les laboratoires qui effectuent les contrôles de conformité dans le cadre de la surveillance du marché ne doivent pas avoir effectué les essais dans le cadre de la réception.

Le laboratoire UTAC est l'unique attributaire pour la réalisation des essais portant sur les véhicules de catégories M, N, O réceptionnés hors de France.

Le laboratoire IDIADA (attributaire pour l'ensemble des lots) et le laboratoire TÜV Sud (seulement sur certains lots) sont en charge des essais concernant les véhicules de catégories M, N, O dont les essais en vue de l'homologation ont été réalisés en France.

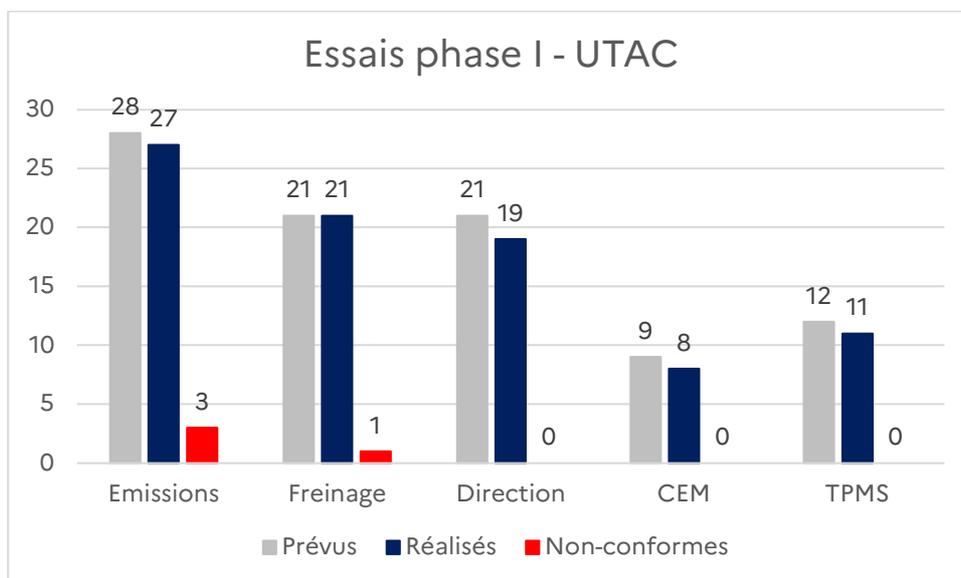
Le nombre d'essais affectés à chacun des laboratoires figure dans le graphique ci-dessous.

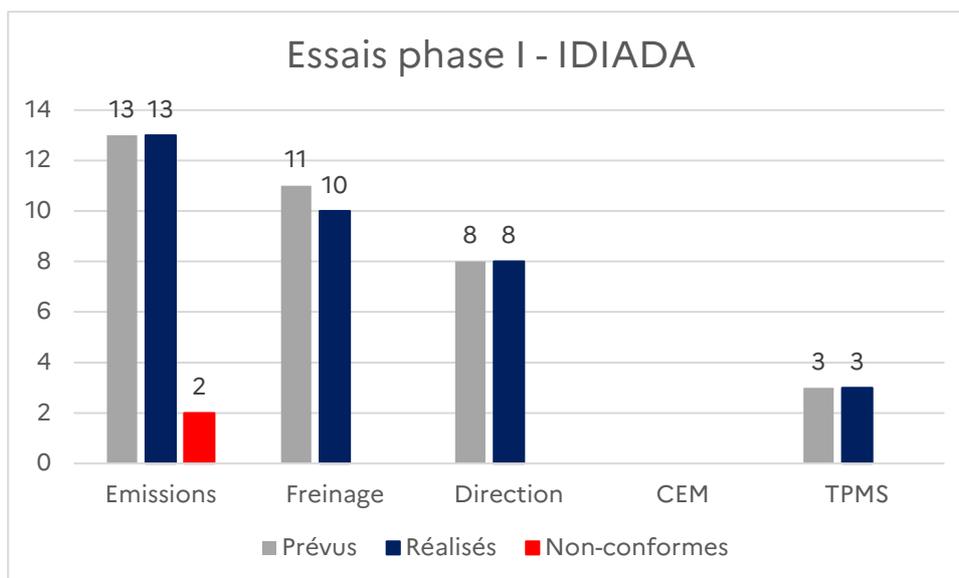


1.2. Exécution du plan de contrôle phase I (septembre 2020 à décembre 2021)

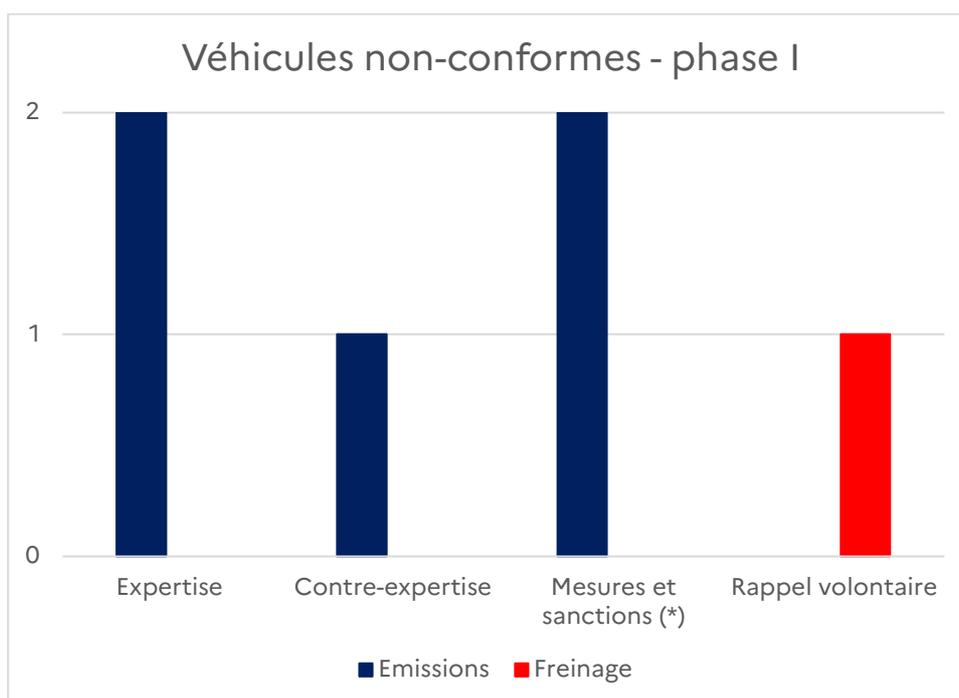
Une part significative de l'activité de 2022 a porté sur les essais de la fin de la phase I. En particulier tous les essais réalisés par IDIADA au cours de la phase I ont été validés en 2022.

120 essais ont été réalisés sur 41 véhicules de catégorie M1 au cours de cette première campagne de contrôles, qui apparaît dorénavant comme finalisée.





Les actions mises en place concernant les non-conformités constatées et leur état d'avancement sont récapitulées sur le graphique ci-dessous.



(*) Mesures et sanctions : envoi du véhicule chez le constructeur pour recherche des causes de la non-conformité, proposition de correction et si besoin extension à la famille de véhicules concernée

1.3. Essais réalisés dans le cadre de la phase II (janvier à décembre 2022)

La phase II prévoyait la réalisation de 102 essais sur 31 véhicules de différentes catégories :

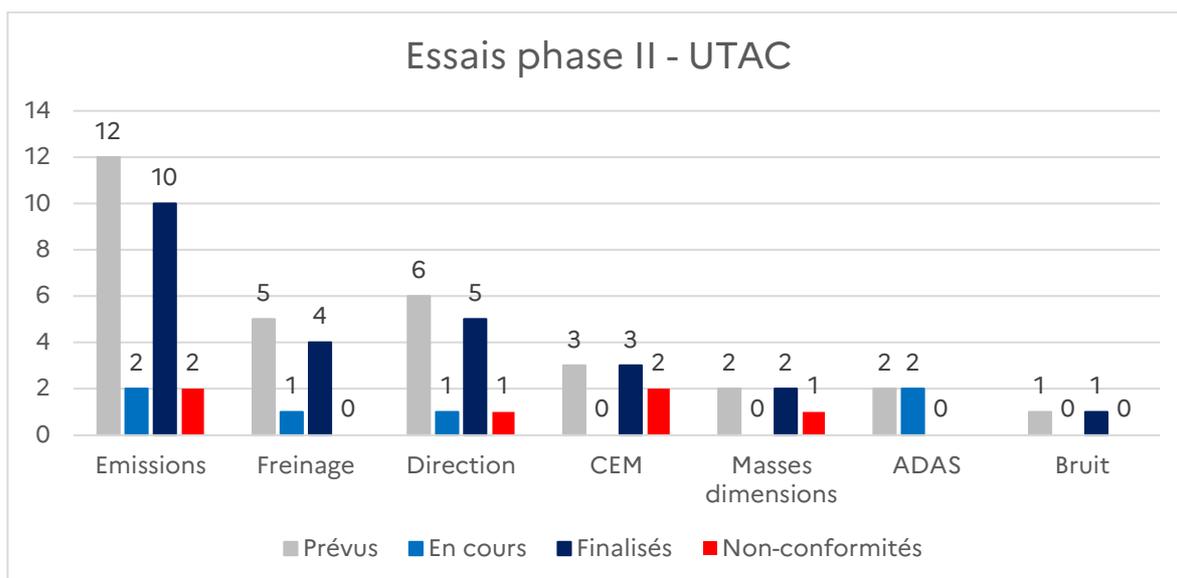
- 73 essais sur 25 véhicules de catégorie M1
- 9 essais sur 3 véhicules de catégorie L
- 6 essais sur 1 véhicule de catégorie M2

- 14 essais sur 2 véhicules de catégorie N2/N3.

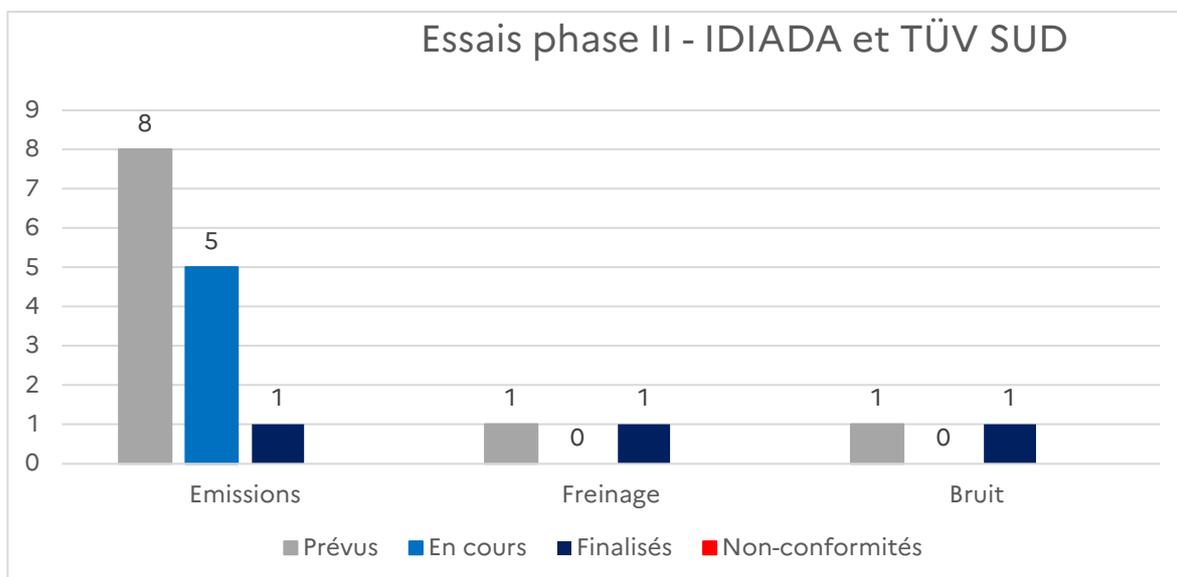
Suite à des difficultés pour trouver certains véhicules, un véhicule de catégorie N2/N3 et le véhicule de catégorie M3- restent à prélever. Les deux derniers véhicules M1 de la phase II ont été prélevés le 16 janvier dernier.

➤ **Véhicules de catégorie M1**

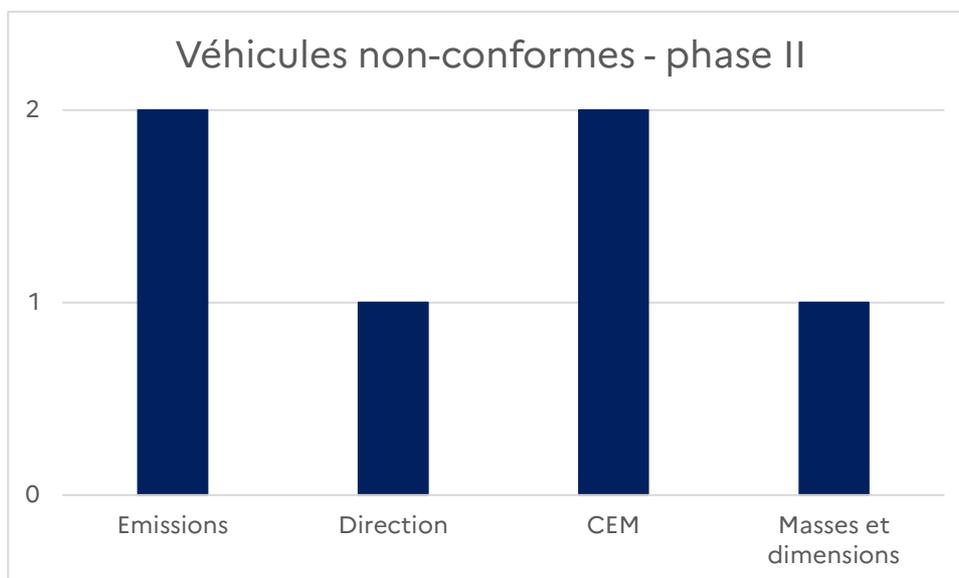
L'avancement des essais sur les véhicules de catégorie M1 au 31 décembre 2022 est synthétisé sur les graphiques ci-dessous.



CEM : compatibilité électromagnétique
 ADAS : systèmes avancés d'aide à la conduite

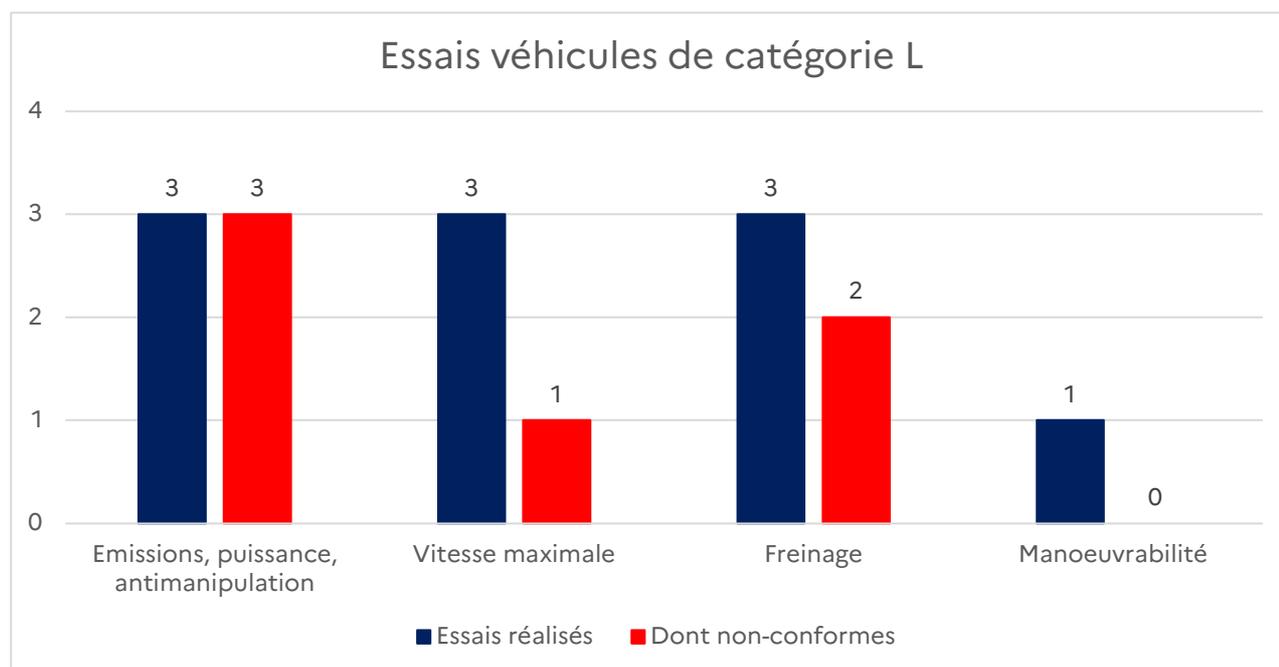


La répartition des non-conformités constatées par domaine technique est représentée sur le graphique ci-dessous. Les différentes procédures engagées en sont à la phase contradictoire.



➤ **Véhicules d'autres catégories**

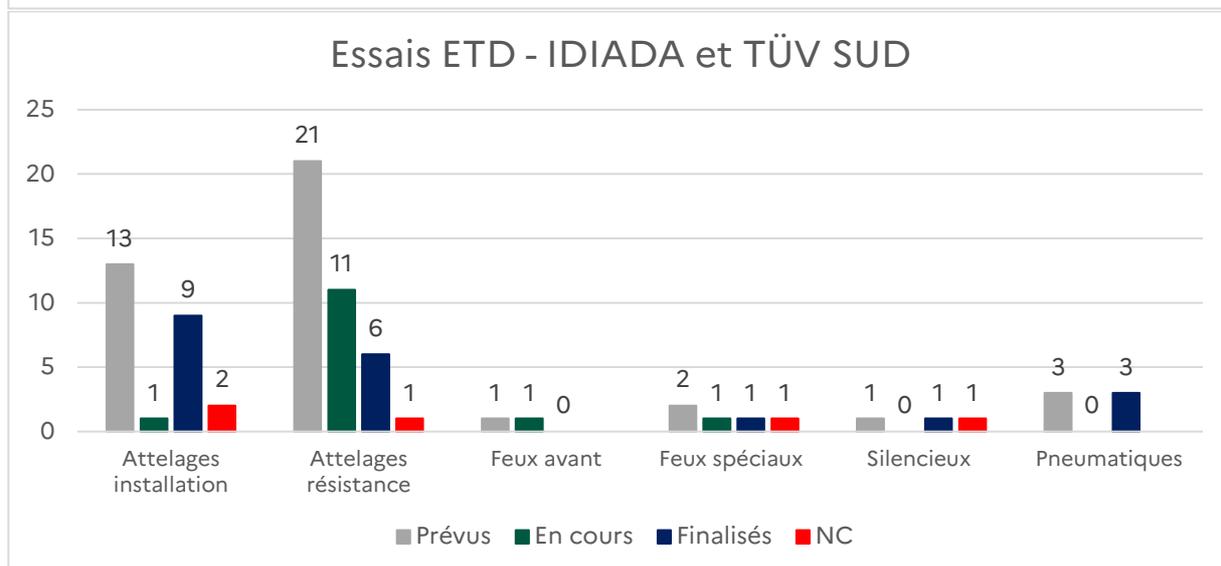
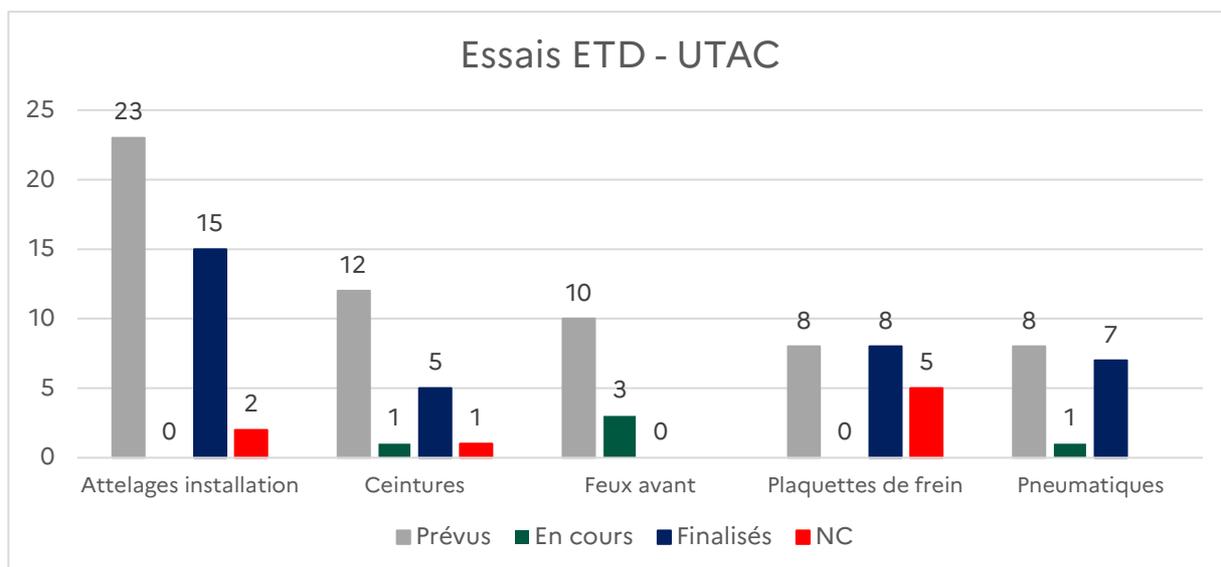
A ce jour, les essais sur les véhicules lourds (catégories M3/N2/N3) n'ont pas débuté. Les seuls essais présentés sont donc les essais réalisés sur les 3 véhicules de catégorie L.



2. Essais réalisés sur des entités techniques distinctes

La plupart des essais portant sur des entités techniques distinctes ont été réalisés en 2022 sur des échantillons prélevés en 2021. Pour cette raison les essais ont été regroupés sans distinction de phase dans le graphique ci-dessous.

Au total, 74 essais ont été réalisés, dont 40 par l'UTAC, 33 par IDIADA et 1 par TÜV SÜD.



13 non-conformités ont été relevées au cours de ces essais. L'état d'avancement des suites de ces non-conformités est récapitulé dans le tableau ci-dessous.

ETD	Non-conformité	Etat d'avancement/action prévue
Attelages	Montage impossible (1 référence) Hauteur de la boule d'attelage non-conforme (1 référence)	Expertise en cours
	Hauteur de boule d'attelage non-conforme Plaque d'immatriculation masquée Fissure sur barre d'attelage suite essai dynamique	Contradictoire en cours
Plaquettes de frein	Ecart de comportement avec les plaquettes d'origine supérieur à la tolérance (4 références)	Contradictoire en cours
Ceinture de sécurité	Verrouillage du rétracteur hors des conditions prescrites (1 référence) Ouverture de la boucle lors de l'essai dynamique (1 référence)	Contradictoire en cours

ETD	Non-conformité	Etat d'avancement/action prévue
Silencieux	[Essai TÜV SUD] Ecart de contrepression en sortie d'échappement avec le silencieux d'origine supérieur à la limite	Contradictoire en cours
Feux spéciaux	Intensité lumineuse inférieure à la limite	Contradictoire en cours

3. Traitement des signalements

Le traitement des signalements est une activité importante pour le SSMVM. Les signalements sont en effet le principal lien direct du SSMVM avec les usagers. Ils sont à ce titre traités en priorité.

Différents types de signalements sont à distinguer :

- Les plaintes émanant de simples usagers qui rencontrent des difficultés avec leur véhicule ;
- Les dénonciations par un opérateur économique de pratiques pouvant conduire à fausser la concurrence ;
- Les signalements émanant des associations de consommateurs ou de protection de l'environnement ;
- La transmission d'informations concernant des faits potentiellement illégaux par une administration.

3.1. Principe de traitement des signalements

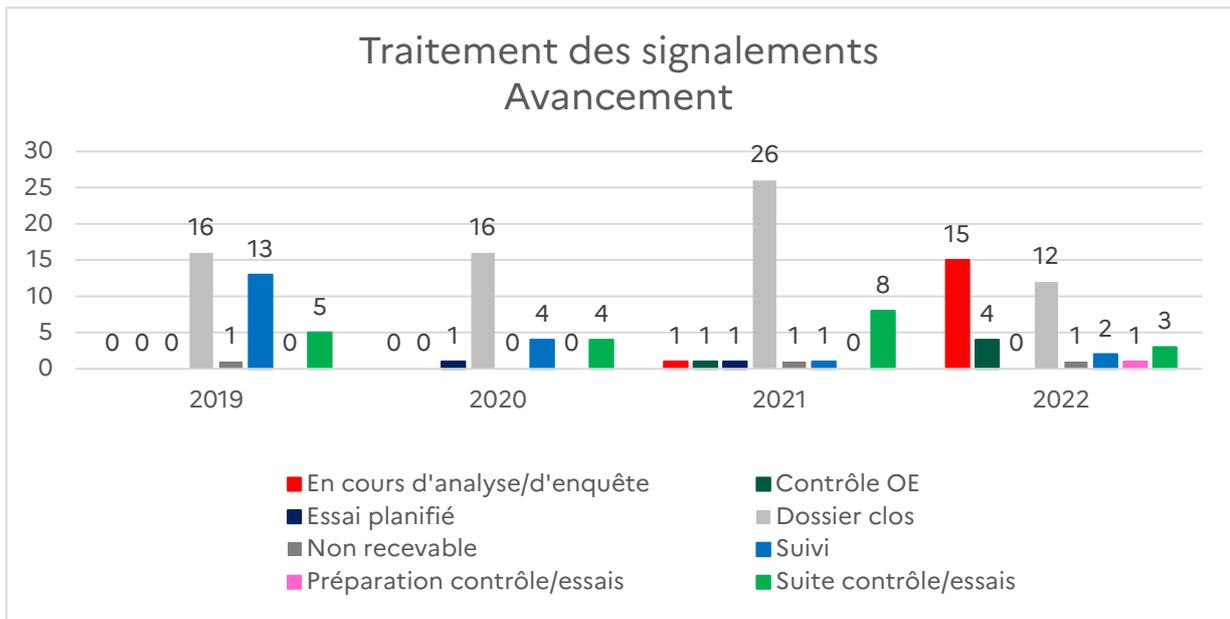
Chaque signalement fait l'objet d'une analyse approfondie afin de déterminer s'il relève bien du champ de compétence du SSMVM, et en particulier si la problématique est bien couverte par la réglementation.

Dans l'affirmative, une ou plusieurs des actions suivantes peuvent être engagées :

- Échanges avec l'opérateur économique concerné ;
- Contrôle chez l'opérateur économique ;
- Prélèvement d'un véhicule ou d'une référence d'entité technique distincte afin de réaliser un ou plusieurs essais pertinents.
- À cet égard, les plaintes constituent une importante donnée d'entrée pour la construction des plans de contrôle annuels, tant pour les essais de véhicules ou d'entités techniques distinctes que pour les contrôles chez les opérateurs économiques.

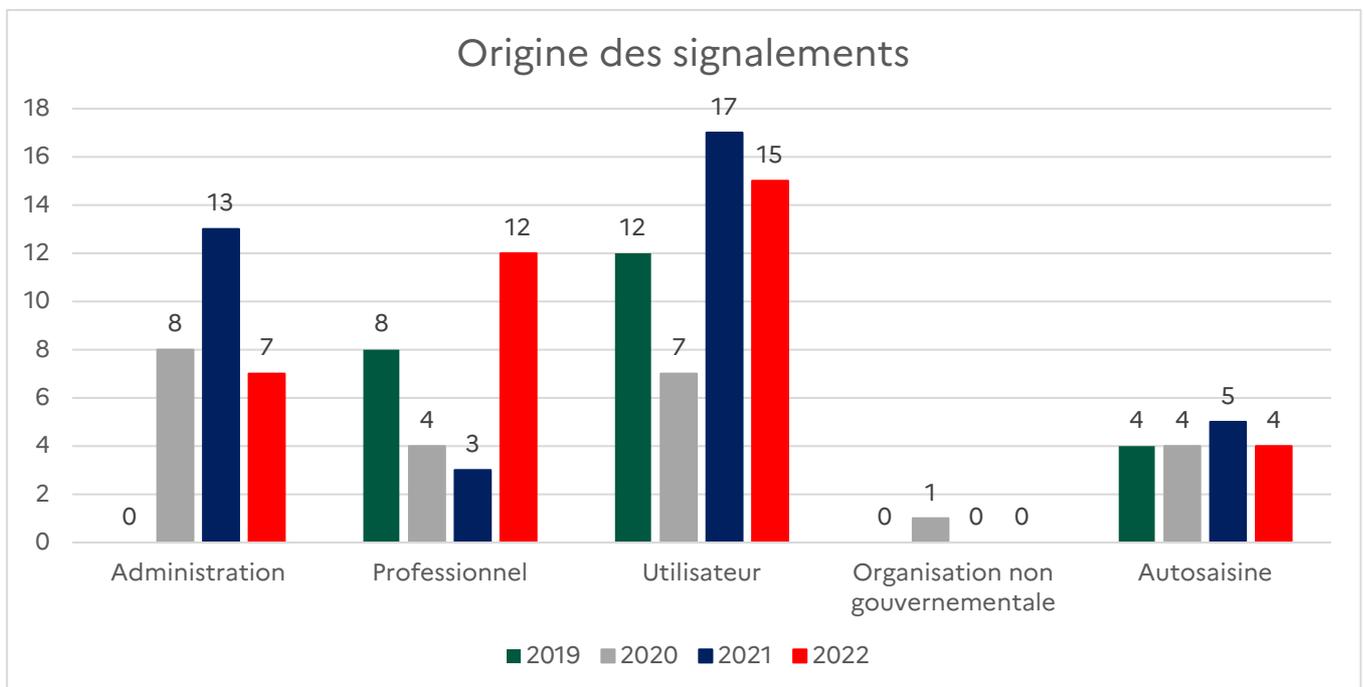
3.2. Etat d'avancement du traitement des signalements

38 signalements ont été reçus en 2022, ce qui constitue un volume stable par rapport à 2021 (39). Néanmoins, certains contrôles découlant du traitement des signalements ont généré une charge de travail importante en termes de contrôles chez les opérateurs économiques. L'état d'avancement du traitement des signalements au 31 décembre 2022 est présenté ci-dessous.



Il convient de remarquer que certains dossiers de 2019 et 2020, longtemps retardés suite à des besoins d'essais plus complexes à réaliser (catégorie L et feux spéciaux notamment), sont en voie de finalisation.

L'indicateur suivi avec le plus d'attention est celui des signalements en cours d'analyse. Un nombre significatif de signalements reçus au deuxième semestre 2022 et portant sur des sujets très techniques explique le niveau élevé de signalements encore en cours d'analyse pour 2022.

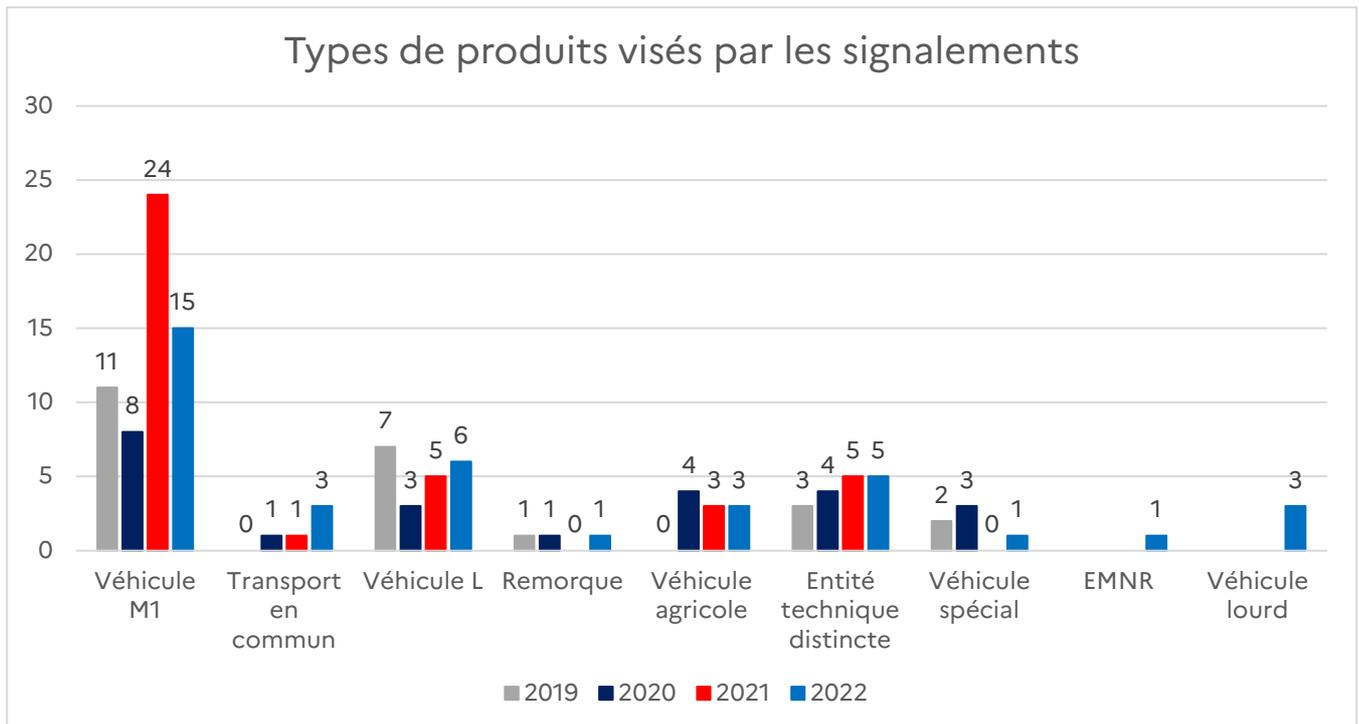


Pour ce qui concerne les types de produits visés par les signalements, on constate qu'il s'agit essentiellement de véhicules. Les types de véhicules concernés varient selon les années, mais on note globalement une surreprésentation de la catégorie L.

Le nombre de plaintes relatives aux véhicules de catégorie M1 est en partie lié à un petit nombre de défauts impactant un grand nombre de véhicules (1 cas à l'origine de 6 plaintes sur 2019, 2020 et 2021, et un autre cas à l'origine de 4 plaintes en 2021).

Enfin, les plaintes relatives aux véhicules agricoles, si elles sont quantitativement assez peu nombreuses, représentent une part importante de l'activité de traitement des plaintes. En effet, ces plaintes émanent le plus souvent des administrations, sont généralement fondées et peuvent recouvrir des non-conformités graves (défaut de réception) nécessitant la mise en œuvre de procédures lourdes.

Les éléments chiffrés relatifs à ces données sont présentés sur le graphique ci-dessous.



4. Contrôles chez les opérateurs économiques

Les contrôles réalisés chez les opérateurs économiques en 2022 ont davantage porté sur les véhicules, notamment les véhicules agricoles et véhicules de catégorie L, avec des problématiques de défaut de réception ou de réception partielle invalide, en particulier pour ce qui concerne les émissions des véhicules de catégorie L.

FOCUS : Véhicules agricoles en défaut de réception valide

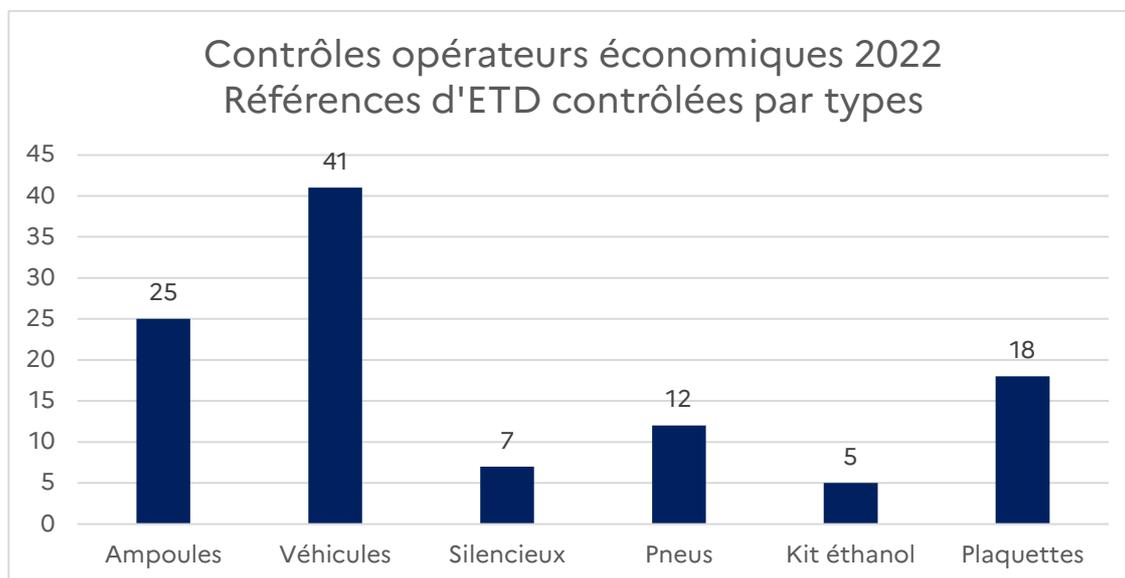
- L'entrée en vigueur de l'arrêté du décembre 2019 rend caduques les réceptions existantes à compter du 31 décembre 2020.
 - De nombreux constructeurs continuent à mettre des véhicules sur le marché sans que les réceptions aient été mises à jour.
- Plusieurs contrôles réalisés par le SSMVM en 2021 et 2022 montrent que plusieurs centaines de véhicules sont concernés.

Des consignations ont été effectuées chez plusieurs opérateurs économiques. A cet égard il convient de mentionner les consignations de véhicules YADEA V7 qui ont porté sur 77 véhicules au total dont 28 sont conservés par le SSMVM en attendant les résultats des essais en cours concernant leur dangerosité.

Enfin, il est intéressant de constater que la majorité des contrôles réalisés en 2022 faisait suite à des signalements reçus par le SSMVM.

Au 31 décembre 2022 :

- 68 opérateurs économiques (plateformes, distributeurs, revendeurs) ont été contrôlés ;
- 108 références (véhicules, plaquettes de frein, disques, garnitures, kits bioéthanol) ont été contrôlées ;
- 19 produits non-conformes ont été prélevés à titre de pièces à conviction.
- 77 véhicules de catégorie L, une trentaine de remorques et 2 références d'ETD ont été consignés.



Par ailleurs, les agents ont poursuivi la gestion des suites des contrôles réalisés en 2021, le plus souvent par la mise en œuvre de mesures volontaires. Néanmoins un opérateur a fait l'objet de mesures administratives et est en passe de comparaître pour faux et usage de faux.

