

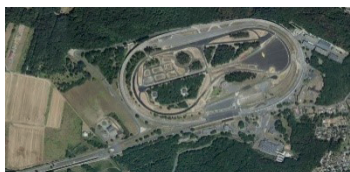


GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SYNTHESE DE L'ACTIVITE DE L'ANNEE 2024 ET PRIORITES POUR L'ANNEE 2025



LE CENTRE NATIONAL DE RECEPTION
DES VEHICULES (CNRV)
SERVICE A COMPETENCE NATIONALE

1.1 SES MISSIONS

Homologuer les véhicules

Le Centre national de réception des véhicules (CNRV) est chargé, entre autres, d'instruire et de délivrer les réceptions (c'est-à-dire les homologations) européennes par type de véhicules (appelées RCE et KS) et les réceptions (UE ou ONU) de composants, systèmes et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. A l'échelle nationale, il délivre également des réceptions nationales par type de petites séries des véhicules (appelées NKS) et des réceptions nationales par

type des véhicules (appelées RPT). Il pilote, en outre, notamment la surveillance de la conformité de la production des véhicules.

Ces missions ont été fixées par le décret n° 2018-1278 du 28 décembre 2018, qui a créé le CNRV en tant que service à compétence nationale, rattaché à la Sous-Direction de la Sécurité et des Émissions des Véhicules (SD6) de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), pour le compte du ministère chargé des transports.



▣ Applique la réglementation européenne relative à l'homologation pour toutes les catégories de véhicules (voitures particulières, camionnettes, camions, remorques, véhicules à deux et trois roues, quadricycles, transports en commun, véhicules à usage spécial, tracteurs agricoles et forestiers, machines agricoles).



▣ Instruit les demandes des constructeurs et délivre l'homologation de leurs véhicules.

Munis de ces homologations, les constructeurs disposent de la possibilité de vendre et faire immatriculer leurs véhicules, et cela sur tout le territoire européen s'il s'agit d'une réception européenne.

- ▣ **Contribue à l'élaboration de la réglementation.** Le CNRV fait partager aux autres équipes de la Sous-Direction de la Sécurité et des Émissions des Véhicules de la DGEC son expérience de l'application de la réglementation et contribue ainsi à l'élaboration de la réglementation, sur des textes de portée nationale, de portée européenne ou de portée internationale dans le domaine des véhicules.



- ▣ **Suit et contrôle la conformité des homologations au cours de la vie du véhicule.** Le CNRV a la mission de suivre les homologations qu'il a délivrées, notamment par :

- o le contrôle de la conformité de production (les véhicules doivent toujours être construits conformément au dossier de réception),
- o le contrôle de la conformité en service (qui vise à s'assurer que les performances en termes d'émissions des véhicules sont effectivement maintenues pendant la durée de vie normale desdits véhicules, dans des conditions normales d'utilisation), action complémentaire de celle pouvant être conduite par ailleurs par le service de surveillance du marché des véhicules à moteur (SSMVM) (voir § 2.6.2 ci-après)
- o l'information en tant que de besoin des constructeurs des évolutions réglementaires nécessaires au maintien de la validité des homologations de leurs véhicules.

- ▣ **Assure la mission de surveillance (instruction des demandes de désignation, suivi de l'activité) des services techniques désignés par la France.** Ces services peuvent être en charge de la réalisation des différents essais requis dans le cadre des homologations de véhicules, de la conduite des audits de contrôle de la conformité de la production, et des essais réalisés dans le cadre du contrôle de la conformité en service.

- ▣ **Porte les positions françaises vis-à-vis des autorités de réception des autres États.**

Le CNRV est l'interlocuteur français des autorités de réception des autres États membres en ce qui concerne l'application de la réglementation relative à l'homologation des véhicules routiers.

1.2 SON ORGANISATION

L'organisation du CNRV repose sur les six unités suivantes :

- ❑ Mission réceptions :
 - Unité « Homologations Véhicules Industriels » (HVI) ;
 - Unité « Homologations Véhicules Légers » (HVL) ;
- ❑ Unité « Affaires générales » ;
- ❑ Unité « Surveillance » ;
- ❑ Unité « Réglementation » ;
- ❑ Unité « Gestion des données ».

A ces unités s'ajoute la Mission qualité.

1.3 CHIFFRES CLÉS 2024

- ❑ **Personnel : 30 postes pourvus sur 36 postes dont :**
 - 47% ingénieurs ;
 - 33 % techniciens ;
 - 20 % administratifs dont 1 secrétaire.
- ❑ **Homologations délivrées :**
 - 608 réceptions communautaires européennes (RCE) par type de grandes séries (RCE) et petites séries (Kleine série – (KS)) ;
 - 210 réceptions par type nationales (petite série nationale (NKS), réception par type en agricole (RPT) et agréments de prototype) ;
 - 6564 réceptions par type « partielles » (homologation d'éléments ou de fonctions spécifiques, tels que feux, freinage, pièces mécaniques d'attelage, ...).

La délivrance de 46 nouvelles réceptions RCE (nouveau type véhicule (base), dont notamment l'homologation des principaux véhicules mis sur le marché par les constructeurs français

- ❑ **Activités de contrôle post-réception :**
 - 64 audits de conformité de la production ont été conduits par les services techniques désignés par les autorités françaises (UTAC, AFNOR et Bureau Veritas) ;
 - 16 familles de véhicules (3 véhicules minimum par famille) ont été testées au titre de la conformité en service en ce qui concerne les émissions. Les résultats sont en ligne¹ sur le site du ministère en charge de la transition écologique et en charge des transports.
- ❑ **Autres activités (non exhaustif) :**
 - 19 agréments de prototype de dispositifs de conversion essence-E85 ;
 - 111 adaptations réversibles Dériv-VP (transformation en « commerciale ») ;
 - 6 adaptations réversibles auto-école véhicules légers ;
 - 13 agréments de prototype rétrofit véhicules thermiques en électriques ;
 - 140 réceptions unitaires RI/RTI, en appui à la DRIEAT Ile-de-France, très majoritairement des véhicules agricoles et des deux-trois roues et quadricycles.

- ❑ **56,5 jours de formation** dispensés en 2024 par des agents du CNRV auprès des agents de la filière métier « véhicules » des DREAL / DRIEAT / DEAL.

¹<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/controle-emissions-polluants>

2.1 UNE CERTIFICATION QUALITE ISO 9001 CONFIRMEE ET ELARGIE EN TERMES DE PERIMETRE

En 2024 le CNRV a étendu le périmètre de sa certification qualité ISO 9001 à la surveillance des services techniques.

Le 21/10/2024 le CNRV a été audité dans le cadre du suivi de sa certification qualité ISO 9001/2015. Cet audit a confirmé le maintien de sa certification qualité.

2.2 FACILITATION DES ECHANGES : CONCEPTION ET DEPLOIEMENT D'UN NOUVEL OUTIL DE GESTION DES RECEPTIONS PARTIELLES - NGHP

2024 a vu le déploiement de la « NGHP » (Nouvelle Gestion des Homologations Partielles), outil informatique permettant de faciliter, de fluidifier, et d'optimiser les échanges entre les constructeurs, les services techniques (dans un premier temps l'UTAC, puis avec l'ensemble des services techniques²), et le niveau international. La « NGHP » reprend les fonctions déjà existantes dans un précédent outil et est une base de données aisément interrogeable par le CNRV permettant un reporting « automatisé » des réceptions partielles ainsi que le transfert, dans un futur proche, des données par batch sur la base de données internationale DETA.

2.3 UNE CONTRIBUTION ACTIVE A LA PREPARATION DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024

Le CNRV a été fortement sollicité dans le cadre des JOP 2024 de Paris, avec des projets de véhicules ou d'aménagement de véhicules ayant nécessité un important travail de cadrage préalable.

Ainsi par exemple, à la demande de IDF Mobilités, une flotte d'environ 200 véhicules a été transformée dans le but d'accueillir jusqu'à 6 fauteuils roulants pour transporter les athlètes lors des jeux paralympiques. Ces véhicules ont nécessité une application adaptée des textes en vigueur.



²En 2024 les essais opérationnels du logiciel pour l'ouverture aux services techniques autres que l'UTAC ont été planifiés, pour un déploiement opérationnel en 2025.

Des projets très spécifiques

Le partenaire mondial du Comité International d'Organisation des JOP Paris 2024, a sollicité le concours de la Direction Générale de l'Energie et du Climat ainsi que de la Délégation à la Sécurité Routière (Ministère de l'Intérieur), pour apprécier le niveau de sécurité des véhicules destinés aux besoins du Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Dans ce cadre, le CNRV a accompagné ce constructeur dans son projet de solution de

mobilité inclusive, en particulier pour ce qui relève des conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (rampe d'accès, espace dédié et dispositifs de maintien du fauteuil roulant...).

Inspiré d'un modèle des précédents Jeux Olympiques de Tokyo, la navette intitulée APM (Accessible People Movers) a été produite à environ 250 exemplaires, répartis sur l'ensemble des sites d'épreuves des JOP de Paris 2024.



3 autobus électriques fonctionnant avec une pile à combustible associée à des réservoirs d'hydrogène ont été développés par le constructeur et son carrossier pour permettre le transport de personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant.

Tous ces véhicules ont fait l'objet d'une instruction par la DGEC, et d'une délivrance de certificats d'immatriculation temporaires et provisoires.

2.4 POURSUITE ET RENFORCEMENT DES EXIGENCES SUR LES EMISSIONS DES VEHICULES (CO₂ ET POLLUTION), CONTRIBUTION AU RETROFIT

2.4.1 – L'année 2024 a vu l'entrée en vigueur de plusieurs échéances concernant les émissions de CO₂ des véhicules lourds et des remorques. En effet, la réglementation relative aux émissions de CO₂ des poids-lourds - règlement (UE) 2017/2400 dit « VECTO » et règlement (UE) 2022/1362 dit « VECTO remorques » impliquent que :

- ❑ depuis janvier 2024, les véhicules de transport en commun de personnes (TCP) lourds pour les véhicules primaires/complets (et depuis janvier 2025 pour les véhicules complétés) doivent réaliser un calcul des émissions de CO₂ ;
- ❑ depuis janvier 2024, chaque remorque produite doit avoir un calcul CO₂, et depuis juillet 2024, chaque véhicule remorque immatriculé doit avoir un certificat de conformité (CoC) avec calcul CO₂ par un service technique (au lieu du constructeur) dans le cas des réceptions individuelles (RI) ou de moins de 30 véhicules par an.

2.4.2 - Continuer l'application du règlement émissions véhicules légers

Le règlement (UE) 2017/1151, modifié en 2023 par le règlement modificatif (UE) 2023/443 (dit « Acte 3 ») concerne les procédures de réception par type au regard des émissions pour les véhicules particuliers et utilitaires légers dit « WLTP ». Il concerne les véhicules des catégories internationales M1, N1 et N2 légers.

Il comprend 3 niveaux environnementaux pour les véhicules thermiques et hybrides :

- ❑ EA qui est actuellement obligatoire pour tous les véhicules produits ;
- ❑ EB qui est obligatoire pour les nouveaux types de véhicules depuis le 1er janvier 2025 et un an plus tard pour tous les véhicules produits.
- ❑ EC qui sera obligatoire pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1er janvier 2027 et un an plus tard pour tous les véhicules produits.

Ces évolutions engendrent de nouvelles demandes d'homologation en amont des échéances.

En parallèle de l'entrée en vigueur de ces dispositions européennes, il est à noter que des réglementations de Genève quasi-équivalentes sont parues en 2024 (il s'agit des règlements R154 (émissions selon le cycle WLTC), R168 (essais en roulage dit « RDE »), 83R08 pour les essais restants), et doivent être respectées pour l'homologation dans les pays ne reconnaissant pas les réglementations européennes, notamment le Royaume-Uni suite au Brexit.

2.4.3 - Le CNRV a contribué à l'élaboration du nouveau règlement UE 2025/14 « engins mobiles non routiers (EMNR) véhicules » qui permet notamment d'intégrer certains véhicules agricoles et forestiers dans la réglementation européenne (faisant auparavant l'objet de réceptions nationales uniquement).

2.4.4 - « Rétrofit » : transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques ou autres énergies

Le CNRV a délivré des agréments de prototype « retrofit », en application de l'arrêté du 13 mars 2020 modifié relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible. Ces agréments de prototype définissent les conditions de réception et d'installation des dispositifs de conversion des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

L'objectif est de donner une seconde vie à des véhicules thermiques avec un coût de transformation acceptable par rapport à un véhicule neuf à motorisation électrique, avec ou sans prolongateur d'énergie (pile à combustible, réservoirs d'hydrogène).



Les « rétrofits » concernent toutes les catégories de véhicules : automobiles, 2 roues, car, camion, etc.

Le CNRV a délivré entre 2023 et 2024, 30 agréments de prototype.

Véhicules légers	14
2 roues	10
Transport en commun	6

2.4.5 – Passage au niveau Euro5+ en catégorie L (réglementation 2, 3 roues intégrant les tricycles et quadricycles routiers)

L'organisation mise en place entre le CNRV et le pôle activité L de l'UTAC a permis de travailler avec les constructeurs pour pouvoir respecter le passage aux exigences Euro 5+ pour les véhicules de catégorie L dans les délais imposés par la réglementation.

2.5 SECURITE DES VEHICULES : RENFORCEMENT DE LA SECURITE ELECTRIQUE, DE LA SECURITE GENERALE, ET DE LA CYBERSECURITE

Renforcement de la sécurité électrique (risques de propagation thermique)

La série 3 du règlement 100 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la chaîne de traction électrique était demandée pour les nouveaux types en septembre 2023 et le sera pour tous les types en septembre 2025. Le R100 impose un certain nombre de tests, non seulement sur la batterie mais également sur l'ensemble du véhicule (isolation électrique, et dernièrement exigences de sécurité en termes de ralentissement de la propagation thermique des fumées dans l'habitacle notamment).

Cette série renforce les exigences sécuritaires ; la principale concerne la propagation thermique.

Les occupants du véhicule ne doivent pas être exposés à un environnement dangereux du fait d'une propagation thermique déclenchée par un court-circuit interne pouvant entraîner l'emballement thermique d'une cellule au sein de batteries contenant un électrolyte inflammable.

Les occupants doivent être avertis :

- a) pour pouvoir sortir ;
- b) ou au minimum disposer de 5 minutes avant que puisse survenir une situation dangereuse à l'intérieur de l'habitacle (incendie, explosion ou fumée).

Il est à noter que ce règlement a encore évolué en mai 2025 avec notamment l'intégration de prescriptions pour les véhicules remorqués équipés de batteries rechargées par un ou plusieurs de ses essieux. Il sera rendu obligatoire à compter de septembre 2026 en nouveau type puis septembre 2027 en tous types.

Règlement (UE) 2019/2144, dit « GSR2 » : échéance tous types du 7 juillet 2024 (tous véhicules mis en circulation).

Le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale des véhicules, dit « GSR-2 », est applicable depuis le 6 juillet 2022 pour les nouvelles réceptions des véhicules des catégories M, N et O (véhicules motorisés à 4 roues pour le transport de personnes et de marchandises, et remorques) qui entrent dans le champ d'application du règlement (UE) 2018/858.

Il a rendu obligatoire le règlement ONU R155 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et leurs systèmes de gestion de la cybersécurité.

Les règlements d'exécution du règlement GSR-2 détaillent notamment les exigences visant à améliorer la sécurité des véhicules en imposant des nouveautés technologiques pour certaines catégories de véhicules et cela à différentes échéances, par exemple en juillet 2024.

- ❑ protection frontale pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers ;
- ❑ adaptation intelligente de la vitesse ;
- ❑ facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage ;
- ❑ avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur ;
- ❑ signal d'arrêt d'urgence, détection de dérive de la trajectoire et freinage d'urgence ;
- ❑ système d'urgence de maintien de la trajectoire ;
- ❑ etc.

Toutes les réceptions par type grande série des véhicules des catégories M, N et O ont été mises à jour pour intégrer l'ensemble de ces nouvelles exigences. Cela a représenté une charge très conséquente, dans un temps

court, nécessitant une collaboration étroite avec l'UTAC et les constructeurs concernés pour tenir les échéances imposées par la réglementation.

Cybersécurité

Le nouveau règlement ONU R155 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et les systèmes de gestion de la cybersécurité, entré en vigueur le 22 janvier 2021, demande à chaque autorité de réception de fournir sa méthode et ses critères pour appliquer ledit règlement dans leur pays.

En 2021, le CNRV, conjointement avec l'UTAC, a fait le nécessaire pour établir ce document. Plusieurs dossiers de reconnais-

sance du système de gestion de la cybersécurité (CSMS) ont ainsi pu être instruits, et le CNRV a acquis une compétence forte et reconnue par les constructeurs et les autres autorités en matière de cybersécurité.

En témoigne ainsi notamment la nomination d'un agent du CNRV en tant que co-président du groupe de travail de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur l'automatisation des véhicules.

2.6 SURVEILLANCE DES RECEPTIONS, VERIFICATION DU MAINTIEN DES PERFORMANCES EN TERMES D'EMISSIONS DANS LA VIE DU VEHICULE

2.6.1 – Conformité de la production (COP)

Un programme de 80 audits de contrôle de la conformité de la production (COP) avait été élaboré par le CNRV pour l'année 2024. Ces audits, répartis entre les trois services techniques désignés à cet effet, concernent la conformité des véhicules à leur réception communautaire. 64 ont pu être réalisés, certains ayant été annulés du fait, soit du retrait à la demande de certains constructeurs des homologations concernées, soit à la suite de la fermeture définitive de certains sites de production, d'autres audits ayant fait l'objet d'un report sur l'année 2025 (faute de production ou de disponibilité de véhicules produits à un moment donné).

En complément, certains constructeurs de taille conséquente et disposant d'un nombre important de sites de production, ont présenté de façon annuelle ou semestrielle

les actions qu'ils conduisent en termes de contrôle de conformité, permettant de disposer d'une vision globale de la conformité de production, et d'un suivi régulier.

Le contrôle de la conformité des réceptions dites « partielles » portant sur les réglementations techniques UNECE entrant dans le cadre de l'homologation des véhicules est toujours audité par l'UTAC.

Cette activité a pour vocation de s'assurer que chaque constructeur a mis en place un ensemble de dispositions lui permettant de maîtriser la conformité de sa production, et que lesdites dispositions sont correctement appliquées sur chacun des sites de production.

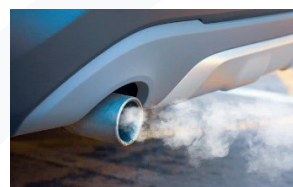


Les contrôles sont ainsi réalisés en intégrant une forte composante d'accompagnement dont l'objectif est de faire progresser en tant que de besoin les constructeurs sur la conformité de leur production.

Les écarts le plus fréquemment relevés concernent l'absence de plan de surveillance adapté ou de mise en œuvre complète de celui-ci, un défaut de maintenance et/ou d'étalonnage des équipements de contrôle, une veille réglementaire insuffisante, ainsi que parfois une mauvaise gestion des modifications (pouvant impacter les produits fabriqués), ou bien encore l'oubli de la réalisation de certains essais pourtant prévus par les différents règlements applicables.

2.6.2 – Conformité en service (In Service Conformity – ISC)

Cette mission vise à s'assurer que les émissions (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, exprimés en équivalence de dioxyde d'azote (NO_2) et hydrocarbures) des véhicules sont effectivement limitées pendant la durée de vie normale des véhicules, dans des conditions normales d'utilisation.



Cette démarche a été initiée en France et en Europe à la suite du « DieselGate » et la mise en place de la nouvelle réglementation dite « WLTP » - **Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedures (WLTP)**. Il s'agit d'une procédure d'essais internationale harmonisée pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, regroupant un ensemble de tests comportant des cycles de conduite automobile **WLTC (dits « type 1 »)**. Les essais WLTC sont effectués en laboratoire, sur bancs à rouleaux.

En complément a été mise en place la procédure **RDE (Real Drive Emissions)** : cette procédure d'essai sert à confirmer les résultats WLTP dans la vie réelle, garantissant ainsi que les voitures délivrent de faibles émissions de polluants, non seulement en laboratoire mais aussi sur la route.



Un véhicule est ainsi conduit sur la voie publique et se trouve donc exposé à un large éventail de conditions différentes. L'équipement spécifique installé sur le véhicule (système **PEMS : Portable Emission Measurement System**) recueille des données pour vérifier que les plafonds réglementaires pour les polluants ne sont pas dépassés.

Il a ainsi été procédé en 2024 au prélèvement de véhicules appartenant à 16 familles de véhicules homologués par les autorités françaises en ce qui concerne les émissions de polluants. Aucun problème de conformité n'a été relevé à cette occasion (familles déclarées conformes).

Les résultats correspondants aux années précédentes (depuis 2020, date de démarrage de cette activité régalienne) sont disponibles sur le site internet du Ministère en charge de la Transition Ecologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/controle-des-emissions-polluants>

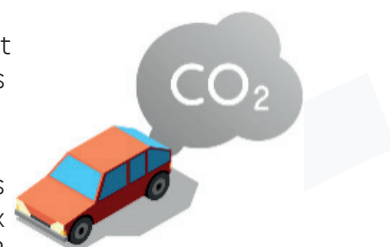
Cette action, conduite annuellement, est complémentaire de celle pouvant être menée par le SSMVM : il s'agit ici de prélever un ensemble de véhicules d'une même famille d'homologation (entre 3 et 10 suivants les résultats obtenus – deux familles par constructeur détenteur d'homologations émissions délivrées par la France, la conclusion quant à l'acceptation de la famille se faisant suivant une règle statistique définie par le règlement UE n° 2023/443.

2.6.3 – Vérification en service (In-Service Verification – ISV)

En décembre 2023 ont été publiés deux nouveaux règlements européens (UE n° 2023/2866 et UE n° 2023/2867) établissant les procédures à suivre aux fins de la vérification des valeurs des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en service.

Chaque autorité doit ainsi :

- ❑ vérifier que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant enregistrées dans le certificat de conformité (COC) correspondent à celles des véhicules en service,
- ❑ vérifier la présence éventuelle de stratégies permettant d'améliorer de manière artificielle les performances des tests des véhicules vus en homologation,
- ❑ en cas d'écarts, les signaler à la Commission européenne (ces écarts seront ensuite pris en compte par la Commission aux fins de calcul des émissions spécifiques moyenne de CO₂ des constructeurs).



Le CNRV a ainsi engagé et mis en œuvre ces nouvelles dispositions.

Il a ainsi instruit la demande de désignation d'un nouveau service technique (Bureau Véritas Laboratoires (voir § 2.7 ci-après) afin de procéder aux essais correspondants, ceux-ci ce pouvant selon les textes précités être confiés au service technique étant déjà intervenu dans la phase délivrance des homologations (UTAC pour la France).

Les campagnes d'essais sont prévues dans le courant de l'année 2025.

2.7 SURVEILLANCE DES SERVICES TECHNIQUES

Au-delà du suivi régulier de l'ensemble des services techniques (ST) désignés par la France (réunions périodiques, accompagnement d'auditeurs, bilan d'activité, évaluation intermédiaire – tous les 30 mois pour cette dernière activité), qu'ils interviennent dans le cadre des homologations, du contrôle de la conformité de production ou bien de celui de la conformité en service, le CNRV a instruit en 2024 la demande de désignation de trois nouveaux services techniques :

- ❑ ATEEL, comme service technique de catégorie D³ dans le domaine des règlements UE 715/2007, annexe V UE 2021/535, ONU R10, R13H, R14, R17, R24, R26, R28, R51, R61, R79, R83, R85, R100, R101, R121 (désignation effective par la DGEC le 12/08/2024, pour une durée de trois ans),
- ❑ EXOTEST comme service technique de catégorie A3 dans le domaine du règlement ONU R10 (désignation effective par la DGEC le 26/06/2024, pour une durée de trois ans),
- ❑ Bureau Véritas Laboratoires comme service technique de catégories A et B3 dans le domaine des émissions de polluants automobiles (règlements R83, R154, 715/2007, 2017/1151, 2018/1832, 2023/443 (désignation effective par la DGEC le 16/09/2024, pour une durée de trois ans).

Parallèlement, il a instruit en 2024 les demandes de renouvellement de désignation des services techniques EMITECH/EUROCEM (règlement ONU R10), LCIE (règlement ONU R10) et CREPIM (règlement ONU R118) (renouvellements accordés par la DGEC le 09/08/2024, pour une durée de trois ans).

2.8 RAPPEL DES VEHICULES

En application des règlements UE 2018/858, UE 167/2013 et UE 168/2013, le CNRV, en tant qu'autorité de réception, est destinataire des notifications de rappels adressées par les constructeurs dont les véhicules ont été réceptionnés par la France (numéros de réception commençant par « e2 »), lorsque le rappel est effectué en raison d'un risque grave pour la sécurité, la santé ou l'environnement, ou en raison d'un risque de non-conformité réglementaire.

³ Catégorie A : essais exécutés dans les propres installations du service technique

Catégorie B : supervision des essais, qui comprend la préparation de ces essais, lorsque ces essais sont réalisés dans les installations du constructeur ou dans les installations d'un tiers

Catégorie C : procédure relative à l'évaluation initiale et aux inspections de contrôle dans le cadre du système de gestion de la qualité du constructeur

Catégorie D : inspection ou essais concernant des échantillons de production ou supervision de cette inspection ou de ces essais

Au cours de l'année 2024, le CNRV a instruit 84 notifications de rappels.

Les rappels effectués en raison d'un risque grave doivent être répertoriés dans le système européen communautaire d'échange rapide d'informations sur les dangers des produits non-alimentaires appelé « Safety Gate ».

En application de l'arrêté du 7 février 2022 fixant les modalités d'information des autorités compétentes concernant les véhicules, les systèmes, les composants, les entités techniques distinctes, les pièces ou équipements destinés à ces véhicules, ainsi que les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, présentant une non-conformité ou un risque, le CNRV collabore avec le service de la surveillance du marché des véhicules à moteur (SSMVM) qui est chargé de la validation de la publication sur le portail safety gate.

3

PRIORITÉS POUR L'ANNÉE 2025

3.1 SURVEILLANCE

3.1.1 – Mise en œuvre de la vérification en service (ISV) véhicules légers et lourds

L'année 2025 verra la mise en œuvre effective du contrôle des émissions de CO₂ en service (ISV) pour les véhicules légers (campagnes au titre des années 2024 et 2025).

Il convient de retenir par ailleurs la parution à venir du règlement mettant en œuvre le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil en déterminant les procédures de vérification en service des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds.

Les autorités d'homologation doivent, comme pour les véhicules légers, vérifier que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant enregistrées dans les dossiers d'information client correspondent aux performances réelles des véhicules en service. Cette vérification est effectuée sur un échantillon représentatif de véhicules, conformément aux procédures établies par le règlement.

Si des écarts significatifs sont constatés entre les valeurs certifiées et les performances réelles, les autorités doivent en informer la Commission européenne. Le règlement précise le nombre minimum de familles de véhicules à sélectionner pour les tests de vérification en service, en fonction du volume de production du fabricant. Des méthodes statistiques sont définies pour évaluer les résultats des tests et déterminer si les écarts observés sont acceptables ou nécessitent des actions correctives.

Ces dispositions visent à garantir que les véhicules utilitaires lourds respectent les normes d'émissions de CO₂ tout au long de leur cycle de vie, contribuant ainsi aux objectifs climatiques de l'Union Européenne.

3.1.2 – Conformité de la production

Au-delà du programme d'audits confiés aux trois services techniques, UTAC, BUREAU VERITAS, AFNOR (et donc planifiés avec un délai de prévenance des constructeurs), le CNRV se réservera la possibilité, en tant que de besoin, de procéder à des audits inopinés, sur des thèmes ciblés.

3.1.3 – Suivi des services techniques

Conformément aux dispositions du règlement 2018/858 (article 76), le CNRV vérifiera que les services techniques concernés (date de désignation + 30 mois) continuent à satisfaire aux prescriptions qui leur sont imposées par ce même règlement.

3.2 HOMOLOGATIONS (« RECEPTIONS »)

3.2.1 – Suivi de la mise en œuvre des nouvelles obligations relatives au freinage agricole

De nombreuses réceptions doivent être mises à jour (partiel freinage et réception véhicule) pour intégrer les nouvelles prescriptions d'interdiction du freinage monoligne hydraulique des véhicules agricoles et forestiers à échéance réglementaire au 1er janvier 2025.

3.2.2 – Verdissement des véhicules

Le CNRV continuera de suivre l'application de la réglementation relative aux **émissions de CO₂ des poids-lourds** - règlement (UE) 2017/2400 « Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) » (camions et bus/cars) et règlement (UE) 2022/1362 « VECTO remorques » :

- ❑ réalisation d'un reporting accru demandé par la Commission (résultat suite à la Verification Testing Procedure (VTP), partiels et CoP aérodynamique...), avec désormais l'utilisation de l'outil Data In service CO2 Emissions (DICE) (format harmonisé) ;
- ❑ premiers audits de suivis de la Licence VECTO pour les remorques et les transports en commun de personnes (TCP) ;
- ❑ supervisions d'essais conformité de production de composants VECTO ayant été homologués par une autre autorité de réception.

Le CNRV continuera de suivre étroitement les projets de nouvelles motorisations, dont les « rétrofits », toutes catégories confondues (rétrofit selon arrêté ministériel de 2021, B100 exclusif, hydrogène ICE pour les véhicules légers et si la réglementation évolue en ce sens les véhicules lourds comme les camions, hydrogène ou méthane pour l'agricole, etc.).

Le CNRV continuera d'assurer l'application du règlement relatif aux **émissions des véhicules légers « WLTP acte 3 »** et la mise en application des règlements ONU équivalents (R154, R168, 83R08), en notant l'interférence à venir avec les premiers échéanciers du nouveau règlement émissions dit « Euro 7 ».

Le CNRV préparera **la mise en application du règlement (UE) 2024/1257 dit « Euro 7 »** (émissions des véhicules légers et des poids-lourds) du 24 avril 2024. Euro 7 impose en effet des changements significatifs principalement au niveau :

- ❑ de la réduction des émissions polluantes : les seuils pour les oxydes d'azote (NOx), les particules fines et autres gaz nocifs sont abaissés, par rapport à la norme Euro 6e actuellement en vigueur ;
- ❑ des pollutions non liées directement au moteur : Euro 7 impose des limites d'émissions des particules fines émises lors du freinage ainsi que des particules résultant du contact entre les pneus et la route, pour toutes les catégories de véhicules, qu'ils soient à motorisation électrique, hybride ou traditionnelle ;
- ❑ de la durée de vie des batteries : Euro 7 réglemente la durabilité des batteries des véhicules des catégories M1 (voitures particulières) et N1 (véhicules utilitaires légers) 100 % électriques mais aussi des hybrides-rechargeables :
 - 80 % de performance jusqu'à 5 ans ou 100 000 km pour les M1 (75 % pour les N1)
 - 72 % de performance jusqu'à 8 ans ou 160 000 km pour les M1 (67 % pour les N1)

Les dates importantes de mise en application à retenir **pour les voitures et utilitaires légers** (catégories M1 et N1) sont les suivantes :

- ❑ **29 novembre 2026** : uniquement pour les modèles nouvellement homologués ;
- ❑ **29 novembre 2027** : tous les véhicules nouvellement mis sur le marché (sauf pour les petits constructeurs) ;
- ❑ **1er juillet 2030** : pour les petits constructeurs produisant moins de 10 000 voitures particulières ou 22 000 utilitaires légers, immatriculés dans l'Union Européenne chaque année civile.

Les dates importantes à retenir **pour les véhicules lourds** (camions, transport en commun de personnes, remorques (catégories M2, M3, N2, N3, O3 et O4) sont les suivantes :

- ❑ **29 mai 2028** : uniquement pour les modèles nouvellement homologués ;
- ❑ **29 mai 2029** : tous les véhicules nouvellement mis sur le marché (sauf pour les petits constructeurs) ;
- ❑ **1er juillet 2031** : pour les petits constructeurs produisant moins de 450 véhicules à moteur neufs des catégories M2 et M3 combinées, ou de 6 000 véhicules à moteur neufs des catégories N2 et N3 combinées, immatriculés dans l'Union Européenne chaque année civile.

Le règlement prévoit également des échéances sur les nouveaux types de pneumatiques :

- ❑ **1er juillet 2028**, pour la classe C1 (généralement utilisée pour les véhicules de catégorie M1 et N1) ;
- ❑ **1er avril 2030** pour la classe C2 ;
- ❑ **1er avril 2032** pour la classe C3 (concernant les véhicules lourds).

Application du règlement UE 2025/14 « EMNR véhicules » : le CNRV va contribuer à l'élaboration des règlements d'application qui donneront le détail des prescriptions.

D'ici à la date d'application obligatoire (janvier 2028, avec jusqu'à janvier 2036 possibilité d'en encore avoir une réception nationale plutôt qu'europpéenne), le CNRV va préparer, avec les acteurs concernés, la mise en œuvre de ce texte.

3.2.3 – Sécurité : prochaine échéance du GSR-2

Le CNRV préparera avec les constructeurs l'échéance tous types pour les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) et les réceptions KS en juillet 2026 ;

Il mettra en œuvre le niveau GSR-2 « date C » (juillet 2026) intégrant notamment la gestion des calibrations selon le R156, et l'ajout quelle que soit la catégorie de véhicule d'un avertisseur de :

- ❑ somnolence dit « Driver Drowsiness and Attention Warning » (DDAW) exigible pour tous les types de véhicules à partir de juillet 2024 (règlement UE 2021/1341) et,
- ❑ distraction du conducteur dit « Advanced Driver Distraction Warning » (ADDW) pour les réceptions communautaires des nouveaux types de véhicule (07/2024) et préparer son échéancier tous types de qui s'appliquera dès juillet 2026, (règlement UE 2023/2590),

avec, notamment, pour les véhicules lourds, l'obligation de disposer d'un enregistreur de données d'événements ((EDR) règlement. UE 2022/545 + reg UNECE 160) dès le 07/01/2026.

3.2.4 – Adaptation aux évolutions

Dans la lignée de l'évolution de l'organisation mise en place entre le CNRV et le pôle activité L de l'UTAC, des réflexions sont en cours avec les constructeurs et l'UTAC pour mieux adapter les processus à l'accélération des évolutions technologiques et réglementaires et l'accélération de l'électrification des véhicules.

3.2.5 – Nouvelles technologies

Le CNRV continuera à développer ses connaissances dans le domaine de la cybersécurité, et plus largement des nouvelles technologies.

Il continuera également à contribuer aux travaux permettant l'homologation des véhicules autonomes et plus globalement à la position française lors des réunions internationales.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*