MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

RAPPORT D'ACTIVITE

2024

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

Table des matières

I - ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE DU MARCHE 3

1. INFORMATIONS GENERALES 3
2. PERIMETRE DU SSMVM 3
3. MOYENS ALLOUES A LA SURVEILLANCE DU MARCHE DES VEHICULES ET DES MOTEURS 4
3.1. MOYENS HUMAINS 4
3.2. MOYENS FINANCIERS 4
3.3. MOYENS D'ESSAIS 4

II - APERÇU DES ACTIVITES MENEES AU COURS DE L'ANNEE 2024 4

1. CONTROLES EFFECTUES DANS LE CADRE DE LA SURVEILLANCE DU MARCHE 4
1.1. ESSAIS REALISES SUR DES VEHICULES DE CATEGORIE M1 (VEHICULES LEGERS) 5
➢ ESSAIS PORTANT SUR LA SECURITE DES VEHICULES 5
➢ ESSAIS PORTANT SUR LES EMISSIONS DES VEHICULES 5
1.2. ESSAIS REALISES SUR DES VEHICULES D'AUTRES CATEGORIES 6
1.3. RECHERCHE DE DISPOSITIFS D'INVALIDATION 6
2. ANALYSE DES NON-CONFORMITES CONSTATEES SUR LES VEHICULES 7
2.1. TENEUR EN NOX SUPERIEURE A LA LIMITE REGLEMENTAIRE 7
2.2. SYSTEMES AVANCES D'AIDE A LA CONDUITE (ADAS) 7
2.3. ESSAIS REALISES SUR DES ENTITES TECHNIQUES DISTINCTES 8

III - SUITES DES NON-CONFORMITES 8

1. MESURES CORRECTIVES ET RESTRICTIVES PRISES EN LIEN AVEC DES NON-CONFORMITES 8
2. SANCTIONS FINANCIERES IMPOSEES 9

IV - TRAITEMENT DES SIGNALEMENTS 9

1. PRINCIPE DE TRAITEMENT DES SIGNALEMENTS 9
2. SIGNALEMENTS EN 2024 9

V - RAPPELS 10

I - Organisation de la surveillance du marché

1. Informations générales

L'autorité française de surveillance du marché est le Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs (SSMVM), placé sous l'autorité de la Directrice du Climat, de l'Efficacité Énergétique et de l'Air (DCEEA), qui dépend elle-même de la Directrice Générale de l'Energie et du Climat (DGEC).

Le SSMVM a été créé le 10 juin 2020, en lien avec l'entrée en vigueur du règlement européen qui impose l'existence d'une autorité indépendante chargée de procéder à des contrôles réguliers afin de vérifier la conformité des produits avec les prescriptions prévues par la réglementation nationale et européenne. Le SSMVM assure cette surveillance par des contrôles appropriés sur des véhicules en circulation, impose aux opérateurs économiques les mesures correctives nécessaires au respect de la réglementation applicable et, faute pour ces opérateurs de les avoir mis en œuvre, prend les mesures et sanctions qui s'imposent.

Les coordonnées du SSMVM sont les suivantes :

DGEC/DCEEA/SSMVM

Tour Sequoia

92055 – LA DEFENSE CEDEX

ssmvm@developpement-durable.gouv.fr

2. Périmètre du SSMVM

Le périmètre d'action du SSMVM porte sur :

- L'ensemble des règles techniques applicables aux véhicules visés par les règlements (UE) n° 2018/858 (véhicules à moteur et leurs remorques), 168/2013 (véhicules à deux, trois roues et quadricycles) et 167/2013 (véhicules agricoles), ainsi que les machines agricoles automotrices lorsqu'elles sont immatriculées ;

- Les pièces détachées et les équipements destinés à ces véhicules ;

- L'étiquetage des pneumatiques (Règlement 2020/740);

- Les feux spéciaux d'avertissement de certains véhicules (dispositifs spéciaux d'éclairage et de signalisation des véhicules) ;

- Les batteries de véhicules (Règlement 2023/1542) ;

- 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.

3. Moyens alloués à la surveillance du marché des véhicules et des moteurs

3.1. Moyens humains

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) est doté de 11 ETP au 31 décembre 2024. Cet effectif est en légère augmentation par rapport à l'année 2023.

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.

3.2. Moyens financiers

La dotation allouée à la surveillance du marché des véhicules 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 montant alloué en 2024 est de 4,5 M€.

3.3. Moyens d'essais

Le SSMVM ne dispose pas de moyens d'essais en propre. Il a donc passé des marchés avec des services techniques en vue de la réalisation des essais. Ces marchés ont fait l'objet d'un renouvellement au début de l'année 2024, ce qui a entraîné un retard dans la mise en œuvre effective des essais. Les prestataires opérant dans le cadre de ce marché sont DEKRA, IDIADA, TÜV SÜD CZECH et UTAC France.

II - Aperçu des activités menées au cours de l'année 2024

1. Contrôles effectués dans le cadre de la surveillance du marché

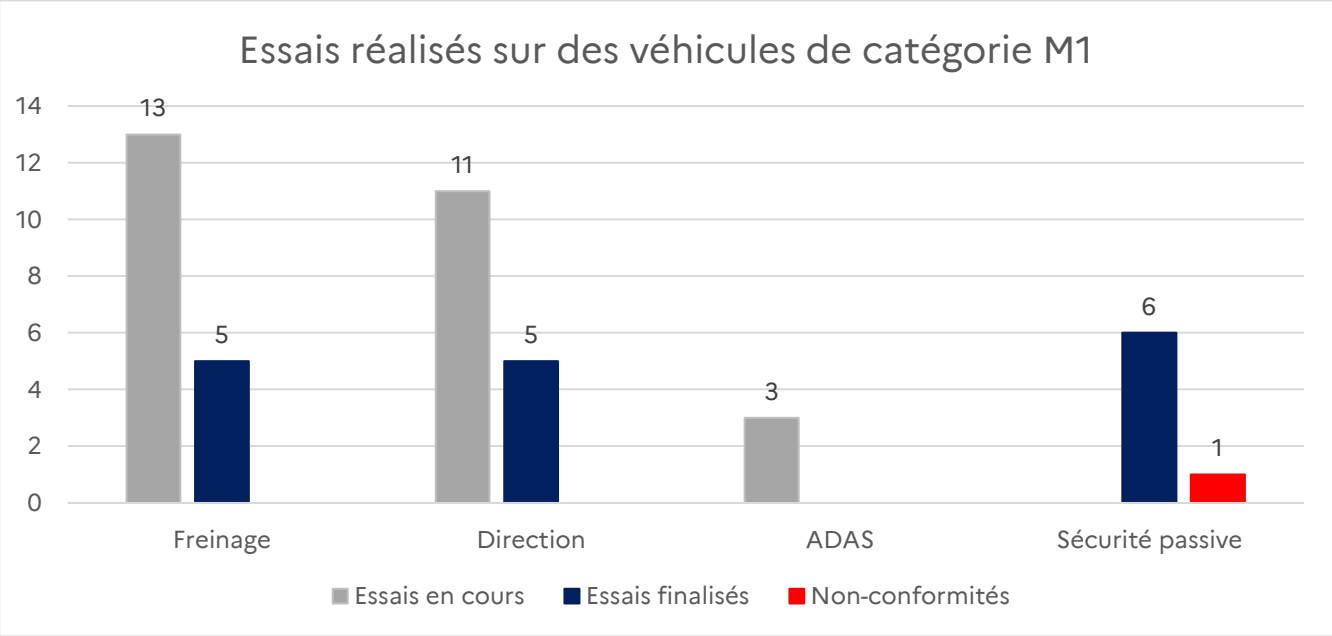
Au cours de l'année 2024, 58 essais ont été réalisés sur 24 véhicules et 2 entités techniques distinctes (ETD). Le faible nombre d'essais finalisés est lié au retard généré par la mise en place des nouveaux marchés publics nécessaires à la réalisation des essais et à la fourniture des véhicules.

Ainsi 154 autres essais étaient en cours de réalisation ou planifiés à court terme au 31 décembre 2024.
On notera toutefois que les 58 essais réalisés (dont 32 essais émissions) permettent de satisfaire aux exigences réglementaires pour l'année 2024 qui portaient sur 55 essais dont 11 essais d'émissions.

1.1. Essais réalisés sur des véhicules de catégorie M1 (véhicules légers)

➢ ***Essais portant sur la sécurité des véhicules***

7 véhicules légers appartenant à la catégorie M1 ont fait l'objet de 16 essais portant sur des thématiques sécuritaires. Par ailleurs, au 31 décembre 2024, 27 autres essais étaient en cours de réalisation sur 17 autres véhicules.

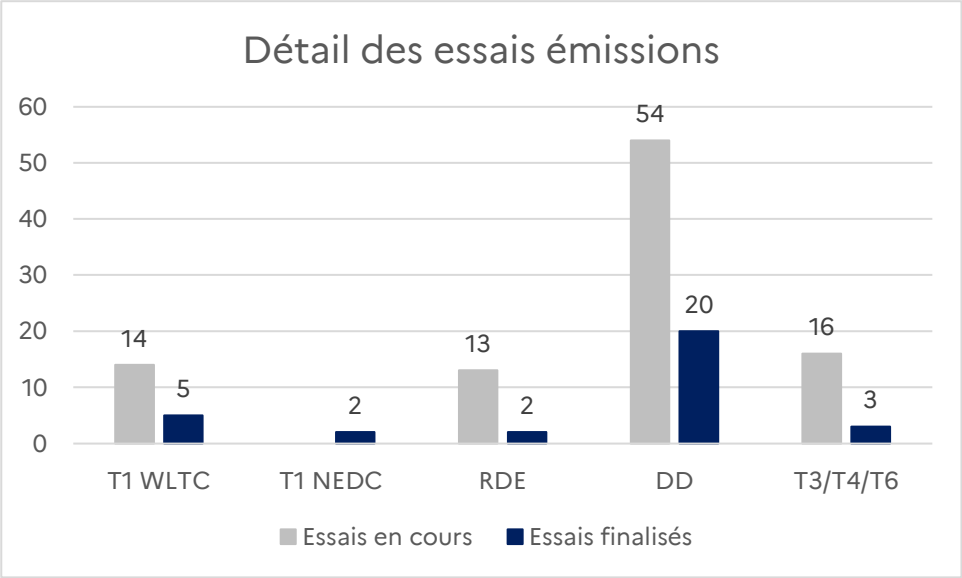


➢ ***Essais portant sur les émissions des véhicules***

32 essais au total ont porté sur les émissions. Les essais portant sur les émissions ont été regroupés en différentes briques qui sont appliquées aux véhicules contrôlés en fonction de leurs caractéristiques :

- Essais de type 1 au banc à rouleaux réalisés suivant le cycle WLTC ;
- Essais de type 1 au banc à rouleaux réalisés suivant le cycle NEDC (véhicules réceptionnés avant le 31 août 2018) ;
- Essais en conditions de conduites réelles (RDE) ;
- Essais de type 3, de type 4 et de type 6, liés aux caractéristiques particulières des motorisations essence et donc exclusivement réalisés sur les véhicules équipés de ce type de motorisation, notés T3/T4/T6
- Essais de recherche de dispositifs d'invalidation illicites, destinés à inhiber le fonctionnement ou à réduire les performances du système de traitement des émissions ; ces essais sont notés DD.

On notera qu'au 31 décembre 2024, 97 essais étaient en cours de réalisation ou planifiés sur des véhicules prélevés en 2024.



1.2. Essais réalisés sur des véhicules d'autres catégories

Au cours de l'année 2024, 5 essais ont été effectués sur un véhicule de transport de marchandises de catégorie N3. Des investigations complémentaires sont en cours sur ce véhicule en raison de possibles non-conformités.

Par ailleurs, 5 véhicules de catégorie L ont été prélevés et sont en cours d'essais (44 essais engagés).

1.3. Recherche de dispositifs d'invalidation

La recherche de dispositifs d'invalidation vise à identifier des dispositifs ou des stratégies logicielles ayant pour effet d'inhiber ou de réduire le fonctionnement du système de maîtrise des émissions. Cette recherche comporte une composante documentaire et une composante expérimentale. La composante expérimentale consiste à réaliser des essais comparables à des essais réglementaires mais pour lesquels certains paramètres liés à l'environnement de l'essai ou au fonctionnement du véhicule ont été modifiés. Dans le cas où une modification mineure des conditions de l'essai réglementaire conduirait à une augmentation anormalement importante des émissions, l'existence d'une stratégie d'invalidation pourrait être suspectée et faire l'objet d'investigations complémentaires. Néanmoins il n'y a pas lieu dans ce cas de parler de ce seul fait de non-conformité, qui est établie en fonction du résultat des investigations complémentaires. 20 essais ont été conduits dans cette optique au cours de l'année 2024.

Parmi ces essais, 10 ont été réalisés au titre du plan de contrôle annuel sur des véhicules Euro 6d et n'ont pas révélé d'anomalie.

Les autres essais se sont inscrits dans le cadre d'investigations complémentaires portant sur l'existence de fenêtres thermiques dans lesquelles l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions est significativement réduite. En effet, les activités du SSMVM ont conduit à suspecter le recours à des dispositifs d'invalidation sur différents modèles de véhicules mis sur le marché sous la norme Euro 6b, notamment pour ce qui concerne les véhicules équipés de piège à NOx.

Au vu de la complexité technique de ces sujets, le SSMVM a décidé en fin d'année de recourir à l'expertise d'un organisme tiers afin de compléter les essais et les analyses documentaires par une analyse de la calibration des logiciels de contrôle moteur et de la modélisation.

Une campagne portant sur 6 autres véhicules Euro 6b de différentes marques est d'ores et déjà planifiée sur l'année 2025.

En parallèle de ces actions, une démarche d'identification des rappels mis en place par les autorités de surveillance d'autres Etats-membres à la suite de l'identification de dispositifs d'invalidation a été définie afin de s'assurer que ces rappels soient effectivement déployés en France. La mise en œuvre de cette démarche a été initiée pour quatre constructeurs en 2024 et sera poursuivie et étendue en 2025.

2. Analyse des non-conformités constatées sur les véhicules

Au total, en incluant des non-conformités constatées les années précédentes, au cours de l'année 2024, le SSMVM a traité des non-conformités constatées par procès-verbal affectant 2 véhicules. A noter que les non-conformités détectées en fin d'année seront traitées en 2025. Les types de non-conformités traitées et le nombre d'occurrences associées sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

Type de produit	Type de non-conformité	Nombre de véhicules
Véhicule M1	Emissions – dépassement de la limite en NOx	6
	Systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)	2

Par ailleurs, 8 non-conformités relevées au cours des années 2022 et 2023 ont fait l'objet de procédures contradictoires au cours de l'année 2024.

Une analyse plus détaillée des non-conformités constatées est présentée ci-après.

2.1. Teneur en NOx supérieure à la limite réglementaire

Toutes les non-conformités portant sur les émissions concernent les émissions de NOx par des véhicules Euro 6 a, b et c. Selon l'analyse du SSMVM, ces non-conformités sont liées à deux aspects :

- La faible représentativité du cycle NEDC utilisé lors de l'homologation de ces véhicules : la teneur des échanges avec les constructeurs montre que les véhicules présentés en homologation avaient un niveau de préparation élevé (niveau de charge de la batterie, des systèmes de traitement des émissions, disponibilité du start-stop…) leur permettant une optimisation des performances lors de l'essai d'homologation. L'absence de reproduction de ces conditions optimales en surveillance du marché conduit à la constatation de non-conformités d'ampleur limitée.
- Toutes les non-conformités constatées portent sur des véhicules équipés de pièges à NOx.

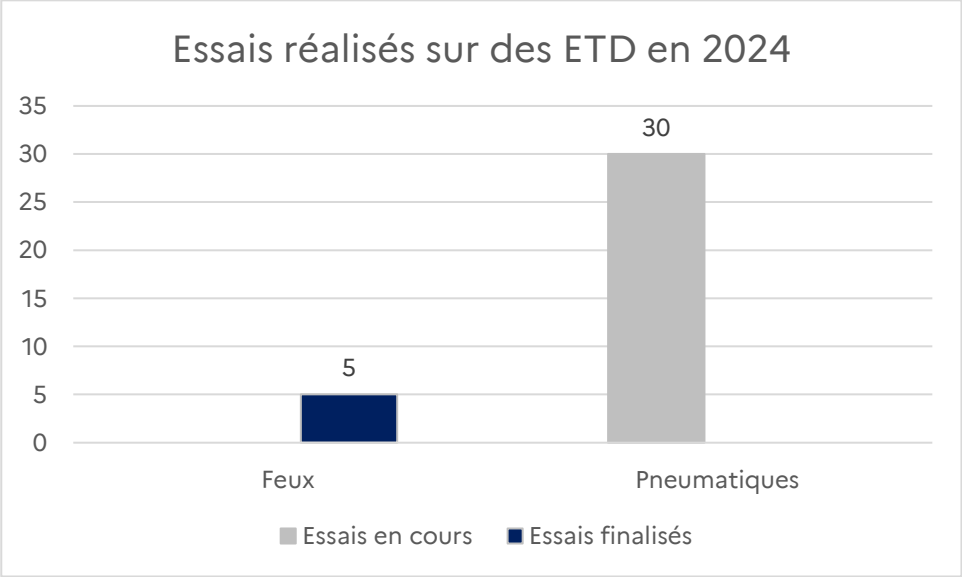
2.2. Systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)

Les essais réalisés sur deux véhicules équipés d'ADAS ont conduit à relever des non-conformités. L'un des véhicules contrôlés présente un comportement susceptible de surprendre le conducteur en circulation.
A cet égard, le SSMVM a observé des pratiques en homologation, dans un autre Etat membre, consistant à réaliser des essais portant sur des scénarios extrêmement restreints, non représentatifs des conditions d'usage réelles du véhicule ; la conséquence de ces pratiques est d'aboutir à des fonctions opérationnelles uniquement dans des conditions très particulières et donc à un véhicule

présentant un risque potentiel pour un utilisateur non averti. Ces éléments ont été portés à la connaissance de l'autorité d'homologation du pays concerné.
Il convient toutefois de rappeler qu'il s'agit de systèmes d'aides à la conduite qui n'exonèrent pas le conducteur de garder en permanence le contrôle sur son véhicule.

2.3. Essais réalisés sur des entités techniques distinctes

En 2024, 5 essais ont été réalisés sur 2 entités techniques distinctes. Par ailleurs, 30 autres essais étaient en cours de finalisation au 31 décembre 2024 sur 10 entités techniques distinctes.



III - Suites des non-conformités

1. Mesures correctives et restrictives prises en lien avec des non-conformités

A ce jour, des décisions imposant la mise en œuvre de mesures correctives voire restrictives à la suite d'essais de surveillance du marché ont été prises concernant 4 modèles de véhicules. Toutes ces décisions concernent des dépassements des valeurs limites d'émissions d'oxydes d'azote (NOx). Ces décisions comprennent deux volets :

- La mise en conformité du véhicule contrôlé, assortie de la production d'un mémoire décrivant les opérations réalisées à cette occasion et devant permettre de statuer sur la nécessité de généraliser la mise en conformité ;
- En fonction des conclusions de ce mémoire, la généralisation du rappel à l'ensemble de la famille de véhicules concernée.

Il convient de noter que pour l'une des décisions concernées, à la suite des investigations conduites par le constructeur, la mise en conformité n'a pas été étendue aux autres véhicules de la famille concernée.

A ce stade, aucune décision n'a été prise quant à la généralisation des mises en conformité imposées par les autres décisions. Enfin, on notera que 3 décisions font l'objet de recours hiérarchiques ou contentieux (ou les deux).

2. Sanctions financières imposées

En 2024, la plupart des sanctions initiées ont été le remboursement des frais de contrôle.

Une fraude portant sur la mise sur le marché d'engins mobiles non-routiers équipés de moteurs dont la commercialisation était interdite dans l'Union européenne a fait l'objet d'une amende administrative à l'encontre du fabricant des engins concernés et du distributeur français de ces équipements.

IV - 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.

Différents types de signalements sont à distinguer :

- Les plaintes émanant d'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.

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.

2. Signalements en 2024

Au cours de l'année 2024, le SSMVM a ouvert 30 procédures liées à des signalements.

Une part significative de ces procédures consiste à mener l'évaluation prévue à l'article 51 du règlement (UE) 2018/858. Dans le cas où cette évaluation conduirait à caractériser un risque grave, la mise en œuvre d'un rappel en application de l'article 52 du règlement (UE) 2018/858 et de l'article R. 321-14-1 du Code de la route serait imposée aux constructeurs.

Dans ce cadre, le SSMVM a notamment examiné les signalements relatifs aux problématiques de fusion de siège de soupapes rencontrés sur certains moteurs essence. Ce phénomène se traduit par la nécessité d'un échange standard du moteur, celui-ci n'étant réparable qu'en usine. Il ressort de l'évaluation réalisée par le SSMVM que le risque grave ne peut pas être retenu dans le cas

d'espèce car la perte de puissance associée à cette panne - certes anxiogène et coûteuse – reste limitée et peut être compensée par une nouvelle accélération.

Le SSMVM conclut donc qu'il n'est pas possible d'imposer au constructeur le rappel des véhicules défectueux à ce titre. Le litige relatif aux éventuelles indemnisations est traité par la Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes.

D'autres signalements ont provoqué le prélèvement de véhicules de catégorie L (quad, deux roues) aux fins d'essais, afin de vérifier le respect de la réglementation en vigueur.

Enfin, une évaluation est en cours concernant des problématiques d'assistance au freinage et de défaillance du bloc ABS pouvant notamment conduire à un serrage des freins en circulation.

V - RAPPELS

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 pour la sécurité, la santé ou l'environnement. 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, avec notamment le système européen communautaire d'échange rapide d'informations sur les dangers découlant de l'utilisation des produits de consommation (Safety gate[1]), qui concerne l'ensemble des rappels de produits effectués au sein de l'Union européenne. En 2024, le SSMVM a assuré la saisie des fiches relatives aux produits réceptionnés en France, ainsi qu'un suivi pour les produits présents sur le marché français mais réceptionnés ailleurs dans l'Union européenne. Courant 2025, l'usage de Safety Business Gateway devrait se généraliser et modifier les pratiques d'information et de saisie.

Au cours de l'année 2024, le SSMVM a reçu 454 notifications portant sur des rappels dans le domaine des véhicules. 54 rappels ont fait l'objet d'une déclaration par le SSMVM sur Safety Gate (véhicules réceptionnés en France), les autres notifications faisant l'objet d'un suivi des déclarations des Etats membres de réception.

Parmi les rappels déclarés sur RAPEX, 25 l'ont été suite à une requalification du niveau de risque en risque grave par la France.

VI - Véhicules équipés d'airbags Takata

Le SSMVM a été fortement sollicité au cours de l'année dans le cadre du dossier des véhicules équipés d'airbags Takata.

[1] https://ec.europa.eu/safety-gate/#/screen/home

En effet, des véhicules de très nombreuses marques sont équipés d'airbags TAKATA contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée. L'explosion commandée de ce nitrate d'ammonium génère le gaz destiné à gonfler l'airbag afin de permettre son déploiement en cas de choc. Or, le nitrate d'ammonium est sensible à l'humidité ; son exposition pendant un temps long à des conditions de température et d'humidité suffisamment sévères conduit à la dégradation progressive de cette matière active. Cette altération provoque, en cas d'activation, une combustion trop rapide pouvant conduire à une rupture du générateur. Cette rupture provoque la projection d'éclats dans la face du conducteur ou du passager, avec pour conséquences des blessures graves voire un décès.

Ce problème a été identifié pour la première fois en 2014 aux Etats-Unis. A l'époque, les explosions d'airbags se sont produites très peu de temps après leur production en raison d'un défaut de fabrication. A l'époque, les constructeurs ont évalué que seuls les airbags qui avaient été fabriqués dans certaines usines étaient défaillants et que les véhicules homologués en France n'étaient pas concernés. Ce n'est que plusieurs années plus tard qu'il s'est avéré que tous les airbags composés de nitrate d'ammonium en phase stabilisée sont susceptibles de se dégrader au bout d'un certain temps, en fonction de leur type et des conditions d'humidité et de température auxquelles ils sont exposés. Les modélisations réalisées à cette époque suggéraient que les dysfonctionnements ne se produiraient que dans des zones au climat chaud et humide sur de longues périodes.

L'article 14 du règlement européen 2018/858 impose aux constructeurs, lorsqu'un véhicule ou un composant présente un risque grave, de prendre des mesures et d'en informer l'autorité ayant homologué le véhicule et le service de surveillance du marché des véhicules (SSMVM en France).

En conséquence, les véhicules équipés d'airbags à risque doivent faire l'objet d'un rappel. Ces rappels sont avant tout de la responsabilité du constructeur, qui les déclenche et les met en œuvre. Le constructeur les notifie au SSMVM. Le SSMVM a des échanges soutenus avec les constructeurs et peut leur demander de prendre des mesures, le cas échéant en les prescrivant via une décision, qui peut être assortie d'une astreinte financière. Le suivi des campagnes de rappel de véhicules équipés d'airbags Takata et la mise en œuvre de mesures destinées à accélérer ces campagnes se poursuivent et se renforcent au cours de l'année 2025. Ces actions constituent une priorité absolue pour le SSMVM.