



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ
ET DES NÉGOCIATIONS
INTERNATIONALES
SUR LE CLIMAT ET LA NATURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RAPPORT D'ACTIVITE

2025

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

Table des matières

I -	ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ	3
1.	ENJEUX DE LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ.....	3
2.	PERIMETRE DU SSMVM	4
3.	LES ELEMENTS DECLENCHEURS D'UNE ACTION DE SURVEILLANCE	4
4.	SUITES DONNEES AUX ACTIONS DE SURVEILLANCE.....	5
5.	GESTION DES RAPPELS PAR LES CONSTRUCTEURS	5
6.	MOYENS ALLOUES A LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ DES VEHICULES ET DES MOTEURS	6
6.1.	<i>Moyens humains</i>	6
6.2.	<i>Moyens financiers</i>	6
6.3.	<i>Moyens d'essais</i>	7
II -	SYNTHESE DES CONTROLES MENES AU COURS DE L'ANNEE 2025	7
1.	CAMPAGNES D'ESSAIS	7
1.1.	<i>Essais réalisés sur des véhicules de catégorie M1 (véhicules légers)</i>	7
1.2.	<i>Essais réalisés sur des véhicules d'autres catégories</i>	9
2.	DOSSIERS MAJEURS	10
2.1.	<i>Véhicules équipés d'airbags Takata</i>	10
2.2.	<i>Recherche de dispositifs d'invalidation</i>	13
2.3.	<i>Freinage intempestif</i>	14
III -	MESURES CORRECTIVES ET RESTRICTIVES	15
1.	DECISIONS PRISES EN LIEN AVEC DES NON-CONFORMITES.....	15
2.	MESURES PRISES EN VUE DE REMEDIER A DES RISQUES GRAVES SANS NON-CONFORMITE.....	15
IV -	TRAITEMENT DES SIGNALEMENTS	16
1.	PRINCIPE DE TRAITEMENT DES SIGNALEMENTS	16
2.	SIGNALEMENTS EN 2025	16

I - Organisation de la surveillance du marché

1. Enjeux de la surveillance du marché

En France, la politique de surveillance du marché des véhicules et des moteurs est assurée par le Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs (SSMVM), rattaché à la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC). Son action s'exerce sous la tutelle du Ministère des transports et du Ministère de la Transition écologique.

Le SSMVM a été créé le 10 juin 2020, en lien avec l'entrée en vigueur du règlement européen qui impose aux États membres l'existence d'une autorité chargée de procéder à la surveillance du parc automobile en circulation. Il constitue l'un des deux volets de la politique nationale en matière de contrôle de la conformité des véhicules. Ce contrôle a posteriori s'ajoute au contrôle exercé en amont (avant la mise sur le marché des véhicules) par l'autorité d'homologation d'un État membre de l'Union européenne. L'autorité d'homologation française est le CNRV (Centre National de Réception des Véhicules), service distinct du SSMVM.

La surveillance du marché vise à garantir que les véhicules en circulation en France respectent les exigences prévues par les réglementations nationales, européennes et internationales. Son action a pour objet de vérifier que les véhicules et leurs sous-ensembles sont conformes et ne présentent pas de risque grave portant atteinte à la santé, à la sécurité, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public. Elle contribue ainsi à assurer un haut niveau de sécurité routière, de protection de l'environnement et de loyauté de la concurrence entre constructeurs.

A ce titre, le SSMVM réalise des contrôles sur les véhicules en circulation, impose aux opérateurs économiques les mesures correctives nécessaires au respect de la réglementation applicable et prend des mesures administratives ou des sanctions en cas de manquement.

Compte-tenu du caractère international du marché automobile, le SSMVM agit en étroite coordination avec les autres autorités de surveillance du marché, en particulier au niveau européen.

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 réglementées en application du Code de la route lorsqu'elles sont immatriculées, ainsi que les pièces détachées et les équipements destinés à ces véhicules et encadrés par ces mêmes règlements ;
- L'étiquetage des pneumatiques (Règlement 2020/740) ;
- Les feux spéciaux d'avertissement de certains véhicules visés par les arrêtés du 4 juillet 1972 et du 30 octobre 1987 (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 visés par le règlement (UE) n°2016/1628 (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).

3. Les éléments déclencheurs d'une action de surveillance

Les actions de surveillance interviennent en premier lieu de façon programmée dans le cadre de l'exécution d'un plan de contrôle annuel établi par le SSMVM. Ce plan de contrôle est établi en tenant compte de la typologie des véhicules circulant sur le territoire français et des risques associés aux différents systèmes et composants de ces véhicules.

Certaines actions sont déclenchées en réaction à un signalement. Les signalements peuvent avoir différentes origines :

- 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 sollicitations émanant d'associations de victimes, de consommateurs ou de protection de l'environnement ;
- La transmission d'informations concernant des faits potentiellement illégaux par une administration.

4. Suites données aux actions de surveillance

Lorsqu'une action de surveillance conduit à établir l'existence d'une non-conformité ou d'un risque grave, le SSMVM dispose d'un éventail de mesures destinées à mettre fin à la non-conformité ou au risque (avertissement, mise en conformité, rappel, suspension de mise sur le marché, retrait, interdiction de mise à disposition sur le marché, destruction des produits présentant un risque grave). Ces mesures permettent de mettre fin à la mise sur le marché de véhicules non-conformes ou dangereux et si besoin de mettre en conformité les véhicules en circulation. Dans certains cas graves (par exemple défaut de réception) elles peuvent aller jusqu'à interdire définitivement la présence des véhicules sur le marché.

En parallèle, des sanctions peuvent être prises sous la forme d'amendes. Ces amendes visent en particulier à sanctionner des comportements ouvertement frauduleux ou des non-conformités qui ne pourraient pas être corrigées.

Des astreintes financières peuvent par ailleurs être prononcées pour inciter le constructeur à mettre en œuvre rapidement les mesures nécessaires.

Le choix des mesures et sanctions à appliquer est adapté à la situation constatée, et proportionné aux risques présentés par les véhicules.

5. Gestion des rappels par les constructeurs

Les constructeurs doivent concevoir et produire des véhicules conformes et sûrs. A ce titre, ils sont tenus, par la réglementation, de réaliser une surveillance après commercialisation. Ils doivent suivre les incidents, retours clients, et données techniques après la vente. En cas de défaut dangereux identifié, ils doivent identifier les véhicules concernés, contacter les propriétaires, fournir des informations claires sur la nature du défaut et les risques encourus, proposer une réparation gratuite (ou remplacement), et informer en parallèle immédiatement les autorités compétentes. Seuls les rappels présentant un risque pour la sécurité ou l'environnement sont notifiés au SSMVM¹. La responsabilité des mesures correctrices notamment rappels pour remédier aux défauts constatés incombe aux constructeurs.

Il est à noter que cette activité est réalisée à travers le système européen communautaire d'échange rapide d'informations sur les dangers découlant de l'utilisation des produits de

¹ 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.

consommation (*Safety gate*²), qui concerne l'ensemble des rappels de produits effectués au sein de l'Union européenne. Le SSMVM assure la saisie en lien avec les constructeurs 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.

Au cours de l'année 2025, le SSMVM a reçu 531 notifications portant sur des rappels dans le domaine des véhicules. 111 rappels ont fait l'objet d'une déclaration initiale par le SSMVM sur *Safety Gate* (dont 100 concernant des véhicules réceptionnés en France et 11 des véhicules réceptionnés à l'étranger). Les autres notifications ont fait l'objet d'une déclaration par les autorités d'autres États membres et ont fait l'objet d'un suivi (notification complémentaire) par le SSMVM portant sur les véhicules circulant en France.

Un tableau récapitulatif des rappels mis en place par les constructeurs depuis 2025 et ayant été portés à la connaissance du SSMVM sera prochainement publié sur la page internet du SSMVM. Il sera mis à jour régulièrement.

Parmi les rappels déclarés sur *Safety Gate*, 48 l'ont été suite à une requalification du niveau de risque en risque grave par la France, dont 44 concernaient des véhicules réceptionnés en France.

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

6.1. Moyens humains

Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) est doté de 11 ETP au 31 décembre 2025.

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, sur le territoire national.

6.2. 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 2025 est de 5 M€.

² <https://ec.europa.eu/safety-gate/#/screen/home>

6.3. Moyens d'essais

Le SSMVM a 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. Les prestataires opérant dans le cadre de ce marché sont DEKRA, IDIADA, TÜV SÜD CZECH et UTAC France.

II - Synthèse des contrôles menés au cours de l'année 2025

1. Campagnes d'essais

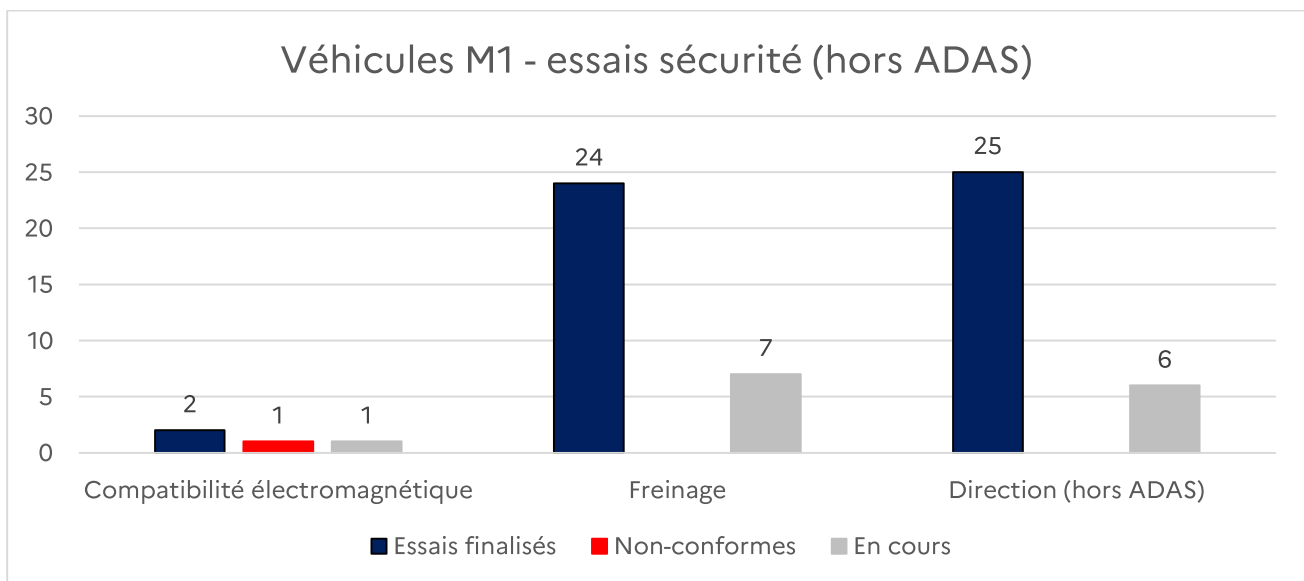
Au cours de l'année 2025, 178 essais ont été réalisés sur 36 véhicules et 10 entités techniques distinctes (ETD). 76 autres essais étaient en cours de réalisation au 31 décembre 2025.

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

➤ **Essais portant sur la sécurité des véhicules (hors aides à la conduite)**

28 véhicules légers appartenant à la catégorie M1 ont fait l'objet de 51 essais portant sur des thématiques sécuritaires (hors fonctions avancées d'aide à la conduite – voir ci-dessous).

Un de ces essais a débouché sur une non-conformité (compatibilité électromagnétique).



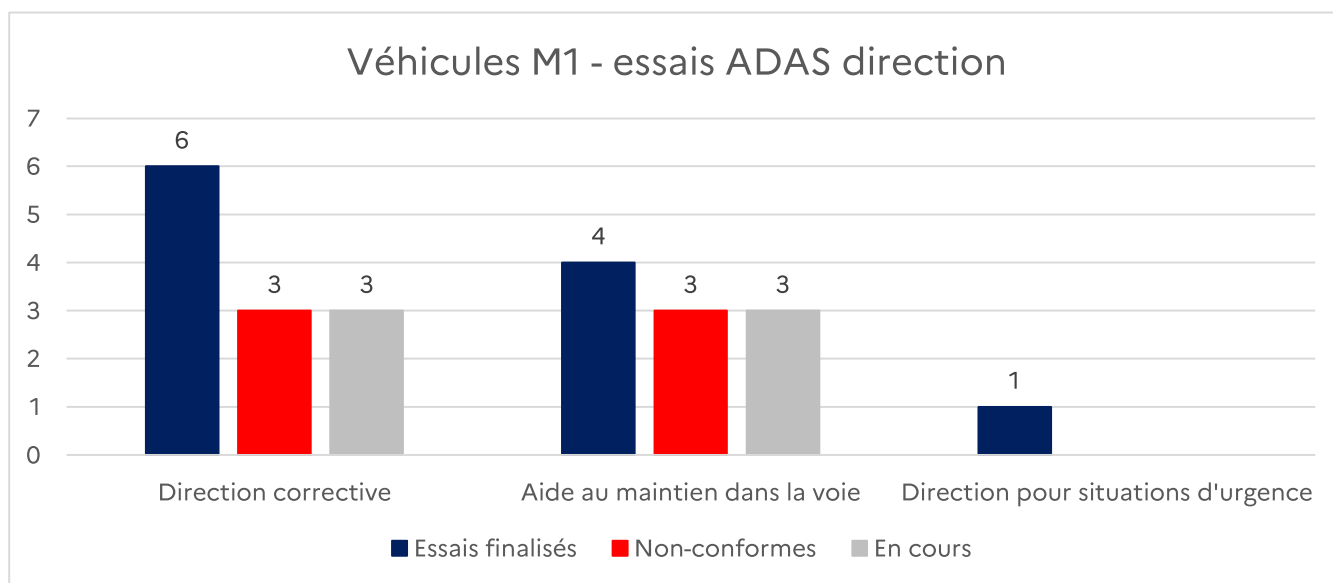
Par ailleurs, au 31 décembre 2025, 14 autres essais étaient en cours de réalisation sur 8 véhicules.

➤ **Essais portant sur les fonctions avancées d'aide à la conduite (ADAS)**

Au cours de l'année 2025, le SSMVM a déployé plus largement les essais portant sur les aides à la conduite associées à la direction. Chaque fonction fait ainsi l'objet d'une série d'essais spécifique, destinée à vérifier ses performances, la qualité des alertes signalées au conducteur et le comportement en cas de défaillance d'un composant. 11 essais ont été réalisés sur 3 types de fonctionnalités :

- Fonction de direction corrective destinée à remettre le véhicule dans la voie s'il en sort sans que le conducteur ait manifesté son intention de changer de voie ;
- Fonction d'aide au maintien dans la voie destinée à faire suivre une voie au véhicule ;
- Fonctions de direction pour situations d'urgence destinée à permettre l'évitement d'un obstacle.

Ces essais ont montré des non-conformités pour 3 véhicules, avec pour chacun des non-conformités portant sur la fonction de direction corrective et la fonction d'aide au maintien dans la voie.



Par ailleurs, 15 essais portant sur les fonctionnalités avancées de freinage ont été lancés à la fin de l'année 2025. Ces essais portent sur l'assistance au freinage d'urgence, le contrôle électronique de la stabilité et le freinage automatique d'urgence de 5 véhicules (voir section 2.3)

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

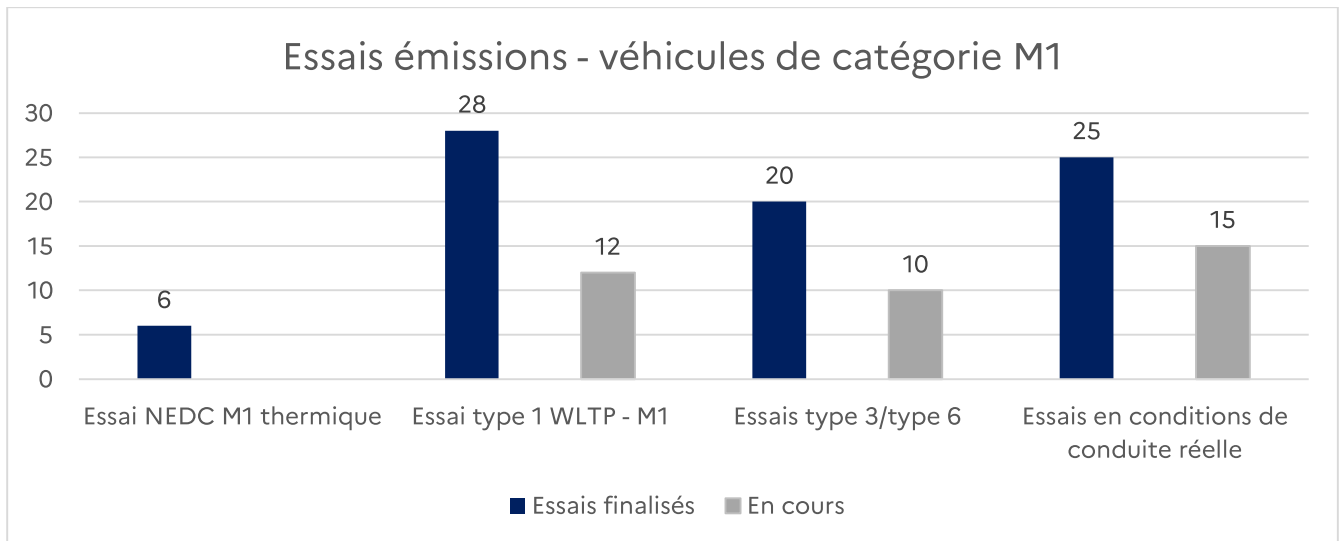
79 essais au total ont porté sur les émissions. Les essais portant sur les émissions ont été regroupés en différentes catégories qui sont appliquées aux véhicules contrôlés en fonction de leurs caractéristiques :

- Essais de type 1 au banc à rouleaux réalisés suivant le cycle WLTC (véhicules réceptionnés depuis le 1^{er} septembre 2018) ;
- Essais de type 1 au banc à rouleaux réalisés suivant le cycle NEDC (véhicules réceptionnés avant le 31 août 2018)³ ;
- Essais en conditions de conduites réelles (RDE) ;

³ Ces essais ont été conduits dans le cadre d'une démarche spécifique de recherche de dispositifs d'invalidation. La conformité de ces véhicules n'est donc pas évaluée sur le fondement des seuls essais réglementaires mais est également appréciée au regard des investigations visant à identifier un dispositif d'invalidation.

- Essais de type 3 et de type 6, liés aux caractéristiques particulières des motorisations essence et donc exclusivement réalisés sur les véhicules équipés de ce type de motorisation.

Les suites données à ces essais sont détaillées en section 2.1.

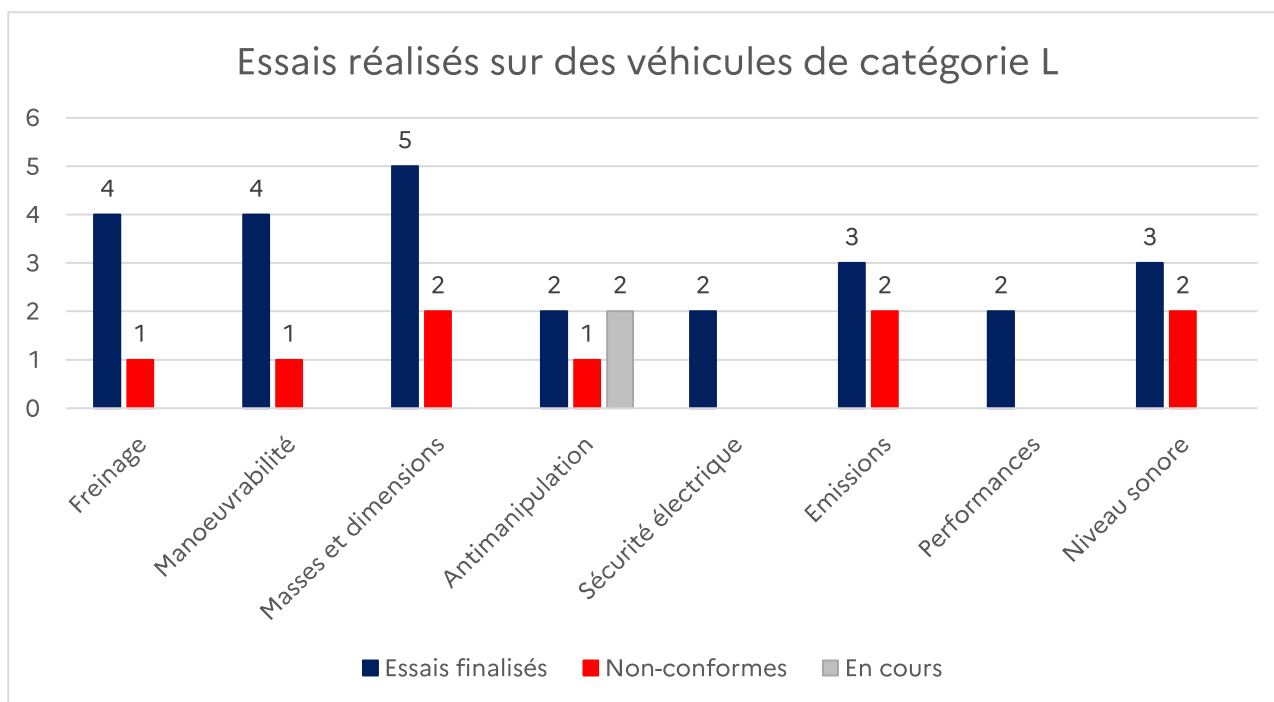


37 autres essais étaient en cours de réalisation au 31 décembre 2025.

1.2. Essais réalisés sur des véhicules d'autres catégories

Au cours de l'année 2025, 5 essais ont été effectués sur deux véhicules de transport de marchandises de catégorie N3. Une non-conformité portant sur le dispositif de régulation de vitesse a été notifiée pour l'un de ces véhicules.

Par ailleurs, 27 essais ont été effectués sur 5 véhicules de catégorie L (les deux roues et trois roues, les quadricycles légers à moteur, etc.). Deux véhicules ont présenté des non-conformités concernant les émissions, le niveau sonore, et les masses et dimensions. L'un de ces véhicules est également non-conforme en ce qui concerne le freinage, la manœuvrabilité et les mesures contre la manipulation. La procédure contradictoire visant à confronter l'analyse de l'autorité de surveillance à celle du constructeur est en cours.



2. Dossiers majeurs

2.1. Véhicules équipés d'airbags Takata

Des véhicules de 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 États-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. Les constructeurs ont alors évalué que seuls les airbags qui avaient été fabriqués dans certaines usines étaient défectueux et que les véhicules homologués en Europe n'étaient pas concernés. Ce n'est que plusieurs années plus tard que les expertises techniques ont démontré 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.

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 de la responsabilité du constructeur, qui les déclenche et les met en œuvre. Afin

d'accélérer la réalisation des rappels, dont le rythme était jugé insuffisant eu égard au niveau de risque, un plan d'action a été élaboré et mis en œuvre par le SSMVM, avec le concours d'autres services de l'Etat : la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules (SD6) de la DGEC, les directions de la communication et des affaires juridiques du pôle ministériel, la Délégation à la Sécurité routière, la Direction générale des outre-mer.

➤ **Actions envers les constructeurs menées en 2025**

Constatant le rythme insuffisant des rappels menés par les constructeurs au regard du niveau de risque pour la sécurité des usagers, le SSMVM a engagé en 2025 une série de mesures visant à renforcer significativement à la fois le rythme des campagnes et l'étendue des modèles de véhicules concernés.

En 2025, le SSMVM a également mis en place, pour la première fois en métropole — après une première application dans les DROM en 2024 — des campagnes dites de « stop-drive », demandant aux constructeurs l'arrêt de circulation des véhicules équipés d'airbags Takata airbags présentant les niveaux de risque les plus élevés afin de permettre leur réparation dans les plus brefs délais.

Parallèlement, au-delà des démarches bilatérales menées auprès de chaque constructeur concerné, un arrêté mettant en place des mesures restrictives a été publié le 9 avril 2025. Cet arrêté visait en premier lieu à imposer la mise en œuvre de mesures de stop-drive pour les véhicules présentant une dangerosité avérée au regard des études disponibles et à améliorer l'information des automobilistes et la traçabilité des rappels.

Cet arrêté a été complété le 29 juillet 2025 par des mesures imposant aux constructeurs la mise en rappel simple ou en stop drive de nouvelles catégories de véhicules, à systématiser le test et la surveillance des airbags des véhicules qui ne sont pas concernés par un stop-drive (airbags avec dessiccant + airbags sans dessiccant mais pas encore visés par un stop-drive), à établir et suivre un plan de communication intégrant, pour les départements et régions d'outre-mer, des actions de prospection en porte-à-porte et de démarchage de rue. Sont également prévues, vis-à-vis des propriétaires des véhicules concernés, des obligations en termes de délais et de modalités de réparation des véhicules, ainsi que de fourniture de solution de mobilité gratuite ou de possibilité d'obtenir des rendez-vous de réparation à domicile.

Des astreintes financières ont été adressées aux constructeurs qui n'ont pas respecté les exigences en matière de délais de prise de rendez-vous, de réparation et de mise à disposition de solutions de mobilité. Elles concernent plusieurs marques.

➤ **Autres actions menées**

Le SSMVM a été à l'initiative de plusieurs campagnes de communication afin d'accélérer l'information des conducteurs.

- Une [page internet](#) dédiée a été ouverte le 8 janvier 2025 et a permis aux usagers de disposer en un espace centralisé des informations relatives aux marques et modèles de véhicules

concernés et d'accéder aux liens leur permettant de prendre contact avec les constructeurs.

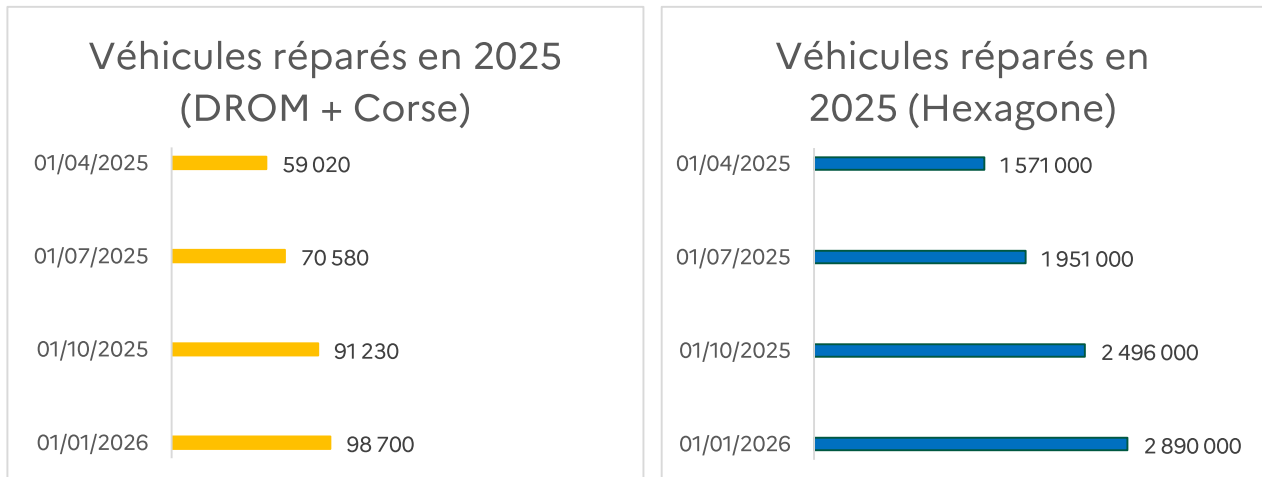
- Un kit de communication a été mis à la disposition des constructeurs afin d'inciter les usagers à faire vérifier leur véhicule, en métropole et dans les outre-mer ; dans le cadre des obligations faites aux constructeurs d'investir des moyens en communication pour sensibiliser les usagers (arrêté du 29 juillet 2025), ces messages ont donné lieu à de l'affichage en gares et dans les médias de manière importante tout au long de l'année.
- Le Ministère des transports a également réalisé une campagne de sensibilisation sur les panneaux à message variable du réseau autoroutier.

En complément, la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules de la DGEC a organisé l'insertion d'une information concernant les véhicules faisant l'objet d'un rappel Takata sur les procès-verbaux de contrôle technique dès février 2025, puis la mise en contre-visite des véhicules en stop-drive au 1^{er} janvier 2026. La France a également réussi, dans le projet de révision de la directive européenne sur le contrôle technique des véhicules voté au Conseil, à établir un lien entre contrôle technique et rappels graves, pour accélérer les rappels de sécurité grave à l'occasion du contrôle technique.

Le SSMVM a également été largement impliqué dans le suivi des accidents incluant le volet judiciaire et le suivi des réparations.

Enfin, une mission a été confiée à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans le but de renforcer les prérogatives et pouvoirs des services du ministère des transports vis-à-vis des constructeurs : le rapport, publié en juillet 2025, conclut que « *Les actions diversifiées, et pour beaucoup innovantes, menées par le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) à partir du moment où les accidents lui ont été notifiés, ainsi que les décisions politiques importantes prises depuis début 2025, ainsi que les recommandations de ce rapport devraient permettre de limiter, dans les prochains mois le nombre de ruptures d'airbags.* » et a formulé plusieurs recommandations pour améliorer l'efficacité des campagnes de rappels des constructeurs, qui sont en cours de mise en œuvre et font l'objet d'un suivi spécifique.

Nombre de réparations effectuées depuis le début des rappels : 1 359 000 airbags remplacés entre le 31 mars 2025 et le 31 décembre 2025 dont 1 319 000 dans l'hexagone et près de 40 000 en outre-mer et Corse.



2.2. 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 d'un véhicule.

Dans le cadre de la recherche de dispositifs d'invalidation, le SSMVM réalise entre autres des essais sur les émissions de véhicules en circulation. Plusieurs dizaines de modèles de véhicules à motorisation thermique sur différentes générations ont déjà été contrôlés⁴. A ce stade, plusieurs modèles ont été identifiés pour des émissions de NOx excédentaires. Ces éléments ont été exposés aux constructeurs et fait l'objet d'échanges contradictoires. Ces émissions de NOx excédentaires concernent exclusivement des véhicules diesel homologués sur l'ancien cycle de contrôle des émissions des véhicules NEDC.

Par ailleurs, les véhicules contrôlés ont été soumis, en complément des essais réglementaires, à des essais de recherche de dispositifs d'invalidation dont la forme a évolué en fonction des générations de véhicules et du retour d'expérience du SSMVM.

⁴ Ces essais ont été réalisés en premier lieu sur les cycles réglementaires d'homologation en vigueur au moment de leur mise en marché. Pour les véhicules mis en circulation avant septembre 2018, il s'agit du cycle NEDC (pour New European Driving Cycle en anglais) ; à partir de septembre 2018, ce cycle au banc à rouleaux a été remplacé par le cycle WLTC (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Cycle), associé à un essai en conditions réelles (RDE).

Une nouvelle démarche a été initiée au cours de l'année 2025 afin d'associer une analyse et une modélisation des logiciels de contrôle moteur aux essais réalisés au banc et en conditions réelles. Cette démarche, réalisée avec l'appui d'un organisme tiers indépendant, qui est l'IFPEN (Institut français du pétrole et des énergies nouvelles), permet de reproduire le comportement du système de dépollution et de vérifier si sa conception garantit la conformité réglementaire du véhicule dans toutes les conditions, ou si elle a été orientée vers un respect de la réglementation limité aux conditions d'homologation. En complément, l'analyse des documents de conception du système de dépollution dans le cadre de la modélisation permet de percevoir les intentions des concepteurs.

Cette démarche a été menée sur un modèle de véhicule au 1^{er} semestre 2025 et a été étendue à 4 autres véhicules de 4 autres marques différentes (analyse en cours) et sera poursuivie en 2026.

A la suite de l'action du SSMVM, plus de 270 000 véhicules ont déjà fait l'objet de mesures de correction destinées à régulariser leurs niveaux d'émissions et de l'ordre d'un million de propriétaires ont reçu ou vont recevoir un courrier les invitant à faire corriger gratuitement leur véhicule. Le SSMVM s'est également assuré que les rappels de même nature demandés par d'autres autorités de surveillance avaient également été conduits en France.

2.3. Freinage intempestif

Des témoignages d'automobilistes victimes de forts freinages intempestifs de leur voiture ont été signalés au SSMVM. Face à cette situation, qui peut entraîner des conséquences graves pour les usagers de la route, et qui génère un sentiment d'appréhension des conducteurs par la possibilité de récurrence de ce problème sur leur véhicule, le SSMVM mène une évaluation afin de caractériser la nature et l'ampleur du phénomène et d'en identifier les causes, dans l'optique que les mesures nécessaires à sa résolution soient ensuite prises.

L'évaluation prévue à l'article 51 du règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur (règlement 2018-858) a été lancée dès la remontée des premiers signalements en août 2025, afin de caractériser la nature et l'ampleur du phénomène. Il s'agit de la procédure dès lors qu'un défaut de sécurité peut toucher plusieurs véhicules.

Le SSMVM a pris contact avec les lanceurs d'alerte dès le mois d'août 2025 et mène depuis des investigations techniques poussées.

Le SSMVM a défini une stratégie d'action en quatre axes :

- Recueil et exploitation des témoignages des conducteurs afin d'identifier les cas les plus répandus et les plus graves et de dégager des tendances en ce qui concerne les conditions d'apparition de ces phénomènes. Le SSMVM a mis en ligne le 22 octobre un questionnaire simplifié pour faciliter les signalements. Plus de 700 signalements ont été reçus à ce jour.
- Sollicitation écrite des constructeurs pour recueillir des informations sur les modèles pour lesquels des accidents ont été recensés afin d'obtenir les documentations techniques relatives aux systèmes complexes de commande de freinage, etc. Les premières

sollicitations ont été faites au mois d'août. Une dizaine de constructeurs ont été interrogés à ce jour. Tous se sont montrés disposés à coopérer et prêts à fournir les documents demandés.

- Réalisation d'essais (6 en cours à ce jour) sur des modèles de véhicules concernés par cette problématique. Ils sont réalisés par des laboratoires, sur piste. Ils n'ont pas montré de non-conformité. Une deuxième phase d'essais destinée à approfondir certains aspects particuliers est en cours de préparation, avec les laboratoires : il s'agit de vérifier les conditions de désactivation et l'absence d'activation intempestive de la fonction de freinage automatique d'urgence.
- Expertise technique approfondie (3 expertises en cours) de véhicules ayant connu ce type d'événement.

La phase d'évaluation technique se poursuit. Il est trop tôt pour favoriser telle ou telle hypothèse. Il est d'ailleurs possible que les conclusions soient différentes en fonction des marques ou modèles étudiés.

III - Mesures correctives et restrictives

Le SSMVM dispose de prérogatives lui permettant d'exiger les informations et documents nécessaires à ses investigations. Les opérateurs économiques (constructeurs, importateurs, distributeurs, etc.) ont en effet l'obligation de coopérer et de répondre aux demandes du SSMVM, sous peine de sanctions financières (article L.329-18 du Code de la route).

1. Décisions prises en lien avec des non-conformités

Au cours de l'année 2025, une décision imposant la mise en œuvre de mesures correctives à la suite d'une non-conformité constatée dans le cadre d'essais de surveillance du marché réalisés en 2024 a été prise concernant 1 modèle de véhicule. Cette décision concerne des dépassements des valeurs limites d'émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Une seconde décision a été prise à la suite d'une non-conformité portant sur un système d'aide à la conduite (fonctions de maintien dans la voie et de direction en cas d'urgence), concernant un modèle de véhicule.

Par ailleurs, le SSMVM a connu un contentieux lié à trois décisions imposant la mise en œuvre de mesures correctives liées à des dépassements des niveaux d'émissions de NOx autorisés. Ce contentieux portait en particulier sur les modalités d'échantillonnage et la représentativité des véhicules prélevés. Le recours des constructeurs concernés a été rejeté en première instance. Ces constructeurs ont interjeté appel des 3 décisions.

2. Mesures prises en vue de remédier à des risques graves sans non-conformité

Une décision a été prise au début de l'année 2025 afin d'imposer à un constructeur qui ne disposait plus de moyens de réparations dans certains départements d'outre-mer de mettre en œuvre les

mesures correctives et restrictives nécessaires au remplacement des airbags Takata. Une astreinte a par la suite été prononcée au vu de l'inexécution de certaines des dispositions de cette décision. Des recours contentieux ont été déposés par le constructeur concerné en vue de l'annulation de cette décision et des astreintes qui en ont découlé.

Un arrêté publié le 9 avril 2025 au Journal officiel et complété le 29 juillet 2025 puis le 9 septembre 2025 a imposé un ensemble de mesures correctives et restrictives à tous les constructeurs concernés par la problématique des airbags Takata (cf. ci-dessus). Des astreintes ont par la suite été prononcées au vu de l'inexécution de certaines des dispositions de cette décision. Des recours contentieux ont été initiés par plusieurs constructeurs en vue de l'annulation de ces décisions et des astreintes qui en ont découlé.

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.

1. Principe de traitement des signalements

Chaque signalement fait l'objet d'une analyse approfondie afin de déterminer si la problématique est bien couverte par la réglementation (non-conformité ou risque grave) et si elle relève du champ de compétence du SSMVM.

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 signalements 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 2025

Au cours de l'année 2025, le SSMVM a ouvert 16 procédures liées à des signalements, en général pour mener l'évaluation prévue à l'article 51 du règlement (UE) 2018/858.

Dans ce cadre, au-delà des éléments mentionnés ci-dessus, le SSMVM a été amené à intervenir à la suite d'un accident mortel impliquant une remorque agricole non-conforme. Des mesures de rappel ont été prises par le constructeur afin de remédier à cette non-conformité. Les suites de cette affaire sont toujours en cours.