



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



SYNTHESE DE L'ACTIVITE DE L'ANNEE 2022 ET PRIORITES POUR L'ANNEE 2023

1. LE CNRV : MISSIONS, ORGANISATION ET CHIFFRES-CLÉS

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), au sein du Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES). Depuis mai 2022, l'intitulé du ministère de rattachement du CNRV est le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (MTECT).

Ainsi, le CNRV :



- **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 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 :



- le contrôle de la conformité de production (les véhicules doivent toujours être construits conformément au dossier de réception déposé par le constructeur),
 - le contrôle de la conformité en service (qui vise à s'assurer que les émissions de polluants des véhicules sont effectivement limitées pendant la durée de vie normale desdits véhicules, et ce dans des conditions normales d'utilisation),
 - l'information en tant que de besoin des constructeurs sur les 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.
 - **Affirme les positions françaises.** 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 2022

- **Personnel : 35 agents dont :**
 - 46 % ingénieurs ;
 - 40 % techniciens ;
 - 14 % administratifs.

- **Homologations délivrées (nouvelles réceptions et mises à jour) :**
 - 763 réceptions par type européennes grandes séries et petites séries ;
 - 222 réceptions par type nationales (NKS, RPT et autres agréments de prototype) ;
 - 7628 réceptions par type partielles (homologation d'éléments ou de fonctions spécifiques, tels que feux, freinage, pièces mécaniques d'attelage, ...).
- **Activités de contrôle post-réception ;**
 - 40 audits de contrôle de la conformité de la production relatifs à des homologations de véhicules ont été conduits par les services techniques désignés par les autorités françaises UTAC, AFNOR, Bureau Véritas et SGS ;
 - 204 audits de contrôle de la conformité de la production relatifs à des homologations partielles ont été conduits par l'UTAC
 - 15 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 ligne sur le site du MTECT.
- **Autres activités (non exhaustif) :**
 - 26 agréments de prototype de conversion E85, très principalement des mises à jour ;
 - 110 adaptations réversibles Dériv-VP ;
 - 5 adaptations réversibles auto-école ;
 - 5 agréments de prototype rétrofit véhicules thermiques en électriques.
- **58 jours de formation** dispensés en 2022 par des agents du CNRV auprès des agents « véhicules » des DREAL / DRIEAT / DEAL.
- **223 évolutions réglementaires en 2022** (sources journaux officiels : JORF, JOUE, WP29).
- **Poids de la France dans les homologations délivrées en Europe :**

La France maintient sa 5^{ème} place pour la délivrance d'homologations toutes catégories de véhicules confondues. Cependant, on note une forte évolution du marché par des prises de réceptions en base de certains Etats Membres n'ayant pas de constructeurs nationaux.

Comme en 2020 et 2021, elle est respectivement à la 3^{ème} et à la 2^{ème} place pour la délivrance des homologations de véhicules légers et des véhicules utilitaires légers.

Elle se positionne à la 6^{ème} place pour ce qui est des véhicules utilitaires motorisés lourds, et 7^{ème} place pour les véhicules de catégories M2 et M3 (transports en commun).

Pour les véhicules remorqués, sa position recule à la 11^{ème} place

Concernant les véhicules agricoles (tracteurs), malgré un nombre de dossiers traités important au plan national, la France est à la 11^{ème} place au niveau européen.

En revanche pour les 2-3 roues et quadricycle, la France évolue de la 11^{ème} place en 2021 à la 10^{ème} place en 2022.

2. PANORAMA DE L'ANNÉE 2022

2.1 MAINTIEN DE LA CERTIFICATION ISO 9001 ET ELARGISSEMENT DE SON PERIMETRE

Le CNRV dispose de son propre système qualité afin de certifier les métiers de réception. Le CNRV a obtenu la certification ISO 9001 en octobre 2020.

En 2022, le périmètre du système de management de la qualité s'est encore élargi avec un nouveau processus relatif au suivi post-octroi des réceptions (conformité de production, conformité en service...). L'audit de suivi d'octobre 2022 a confirmé la certification ISO 9001 du CNRV avec ce périmètre renforcé.

2.2 EMISSIONS DES VEHICULES

2.2.1 – Emissions des véhicules légers

Le règlement (UE) 2017/1151 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 a fait l'objet d'un projet d'évolution en 2022 qui s'est concrétisé par la signature le 8 février 2023 du règlement modificatif (UE) 2023/443 dit « Acte 3 ».

Il comprend 3 niveaux environnementaux pour les véhicules thermiques et hybrides dont le premier niveau sera obligatoire pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} septembre 2023 et un an plus tard pour tous les véhicules produits.

Cela va représenter une charge significative car contrairement à l'acte 2, il n'y aura pas un an de décalage entre les véhicules M1, N1 les plus légers dit classe 1 et les véhicules N1 classe 2 et 3 et N2.

2.2.2 – Emissions des véhicules lourds

* Emissions de CO2 des véhicules lourds

Le règlement UE 2017/2400 « VECTO » relatif aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules lourds, qui est actuellement applicable uniquement aux véhicules lourds utilitaires des catégories N2 et N3 (camions), a été modifié par le règlement (UE) 2022/1379 pour être étendu aux bus et aux cars (véhicules des catégories M2 et M3) dès 2024.

Le nouveau règlement (UE) 2022/1362 vise à réglementer le calcul des émissions de CO₂ des remorques (cat. O3 et O4) attelées aux tracteurs routiers, avec également une application en 2024.

* Projets innovants comme par exemple les remorques à récupération d'énergie

Le CNRV peut également être sollicité pour travailler sur des projets innovants. Cela a été le cas en 2022, notamment pour le projet suivant :

Afin de suivre les innovations techniques proposées par les constructeurs de remorques dans l'objectif de diminuer la consommation de carburant et par conséquent les émissions de l'ensemble véhicule tracteur + remorque, et en attendant une réglementation européenne sur le sujet, le CNRV a fortement contribué à l'élaboration d'un cahier des charges pour les remorques à essieu moteur et/ou à essieu récupérateur d'énergie pour de l'homologation à validité nationale. Des réceptions individuelles de tels véhicules ont résulté de ce travail.

2.3 SECURITE DES VEHICULES

2.3.1. – Nouveau règlement européen relatif à la sécurité générale

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 abroge notamment au 6 juillet 2022 l'actuel règlement de sécurité générale (CE) 661/2009 dit « GSR-1 » et ses règlements associés.

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 ce à différentes échéances (tout n'est pas applicable en juillet 2022), comme par exemple :

- 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.

En 2022, le CNRV a ainsi octroyé de nouvelles réceptions (tant de composants, entités, systèmes que de véhicules) en l'application des nouvelles exigences du GSR-2.

De plus, l'application du GSR-2 et son nouveau tableau des exigences par catégories de véhicule, vont de fait modifier le tableau des exigences du règlement-cadre (UE) 2018/858, modifiant de fait la structure des dossiers de réception.

Cela implique que toutes les réceptions par type des véhicules des catégories M, N et O (y compris celles déjà existantes au 6 juillet 2022) devront être mises à jour sur la forme notamment pour que le tableau des justificatifs de la demande de réception corresponde au nouveau modèle.

2.3.2. – Cybersécurité

Le nouveau règlement ONU R155 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et leurs 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. Ce document doit être partagé avec les autres parties contractantes avant de délivrer une réception R155 et peut être sujet à leurs observations.

En 2021, le CNRV, conjointement avec l'UTAC, a fait le nécessaire pour disposer de ce document. Sur la base dudit document, le ministère a pu désigner l'UTAC en tant que service technique compétent. Cela a permis d'instruire la reconnaissance du système de gestion de la cybersécurité (CSMS) de 2 constructeurs français de véhicules.

Fort de ce travail, un agent du CNRV a été nommé en 2022 co-président de l'un des groupes de travail de l'UNECE (ONU) travaillant sur l'automatisation des véhicules : impact des (futurs) nouveaux règlements sur la réglementation existante.

Cette mise en avant du travail de la France sur le sujet a notamment amené de nouveaux constructeurs à travailler avec le CNRV pour l'homologation de leur système garantissant la cybersécurité.

2.4 SURVEILLANCE DES RECEPTIONS

3.3.1 - COP

Un programme de 77 audits de contrôle de la conformité de la production (COP) a été élaboré par le CNRV pour l'année 2023. Ces audits, répartis entre les quatre services techniques existants, concernent la conformité des véhicules à leur réception communautaire.

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 actuellement audité par l'UTAC. Le contrôle de la COP de ces partiels seront poursuivis en 2023 comme il se doit.

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 bien appliquées.

Les contrôles, d'ordre régalién, sont ainsi réalisés en intégrant une composante « pédagogique » dont l'objectif est de faire progresser en tant que de besoin les constructeurs sur ce sujet de la conformité de production.

Les écarts le plus fréquemment relevés concernent généralement 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 encore l'oubli de la réalisation de certains essais prévus par les règlements applicables.

3.3.2 - ISC

Pour ce qui est du contrôle de la conformité en service, il est prévu de procéder, comme en 2022, au prélèvement de véhicules appartenant à 18 familles de véhicules homologués par les autorités françaises en ce qui concerne les émissions de polluants.

Les résultats correspondant aux années précédentes (depuis 2020, date de démarrage de cette activité régalienne) sont disponibles sur le site internet du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires :

<https://www.ecologie.gouv.fr/controle-des-emissions-polluants>

2.5. AUTRES FAITS MARQUANTS

2.5.1 – Vers une motorisation plus verte

Le CNRV a continué en 2022 la mise en œuvre de l'arrêté ministériel du 13 mars 2020 pour le passage des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique. Il a travaillé également avec le ministère pour le faire évoluer via un projet d'arrêté ministériel modificatif mis en consultation.

L'impact du plan national hydrogène a également eu un impact sur la charge de travail du CNRV, qui a réalisé de nombreuses réunions de cadrage avec des constructeurs spécialisés dans la pile à combustible hydrogène.

Cela a déjà conduit à l'homologation d'un modèle de transport en commun de personnes et une autre réception est prévue en 2023.

Enfin, le CNRV a délivré des réceptions de véhicules lourds fonctionnant uniquement au biodiesel (« B100 ») pour la plupart des grands constructeurs européens de poids-lourds.

2.5.2 – Jeux olympiques 2024

Le CNRV a accompagné certains constructeurs en vue de l'homologation de véhicules de transport en commun, avec pour certains une part importante de places handicapés, spécifiquement dédiés au transport, tant du public que des athlètes, durant les jeux olympiques 2024 de Paris.

2.5.3 – Gestion des réceptions

Pour répondre aux nouvelles exigences du règlement cadre des réceptions (UE) 2018/858, le CNRV est en train de travailler à une évolution de son outil de gestion des réceptions depuis 2022. Les premières évolutions devraient se concrétiser d'ici fin 2023 pour une montée en production en 2024.

3. PRIORITÉS ET NOUVEAUTES POUR L'ANNÉE 2023

3.1. RENOUELEMENT DE LA CERTIFICATION ISO 9001

En 2023 le système de management de la qualité du CNRV subira un audit de renouvellement de la certification ISO 9001.

Il faudra ainsi réussir cet audit de renouvellement pour l'ensemble des 8 processus (domaine d'application stable en 2023) et avec la nouvelle organisation mise en place sur 2022-2023 comme définie par le projet de service.

3.2. SUIVI DE L'APPLICATION DU GSR-2 ET SA DECLINAISON EN DROIT NATIONAL

En 2023, le CNRV continuera d'assurer la bonne prise en compte par les constructeurs du règlement GSR-2.

Il veillera également à la bonne information des constructeurs sur la modification de l'arrêté-cadre national du 11 janvier 2021, qui sera modifié pour prendre en compte le GSR-2 (et les modifications qu'il implique dans le règlement-cadre européen 2018/858) dans les réceptions nationales.

3.3. FUTURS NIVEAUX D'EMISSIONS « EURO 7 »

La Commission Européenne prépare une nouvelle proposition législative pour des normes encore plus strictes sur les émissions de polluants atmosphériques à la fois pour les véhicules légers (voitures et camionnettes) et pour les véhicules lourds (camions, cars et autobus).

Cette réglementation, dite « Euro 7 », définira un ensemble d'exigences visant à réduire les émissions des nouveaux véhicules. La Commission prévoit de publier ce texte courant 2023 pour une application à l'horizon 2025.

Le CNRV devra suivre de près l'élaboration de ce texte afin d'informer au mieux les constructeurs.

3.4. REFONTE DE LA REGLEMENTATION-CADRE DES VEHICULES AGRICOLES ET FORESTIERS ET DES DEUX/TROIS ROUES ET QUADRICYCLES

En 2023, le CNRV devra suivre de près l'élaboration de la refonte des règlements-cadres relatif d'une part aux véhicules agricoles et forestiers et relatif d'autre part aux 2/3 roues et quadricycles afin de se préparer à leur mise en œuvre mais également d'informer au mieux les constructeurs.

3.5. COMMUNICATION RELATIVE AU FREINAGE DES VEHICULES AGRICOLES

En 2023, l'équipe du CNRV chargée de l'homologation des véhicules agricoles et forestiers réalisera des sessions de communication dans les régions afin d'informer à la fois les agents des DREAL et les constructeurs sur l'échéance de 2025 et la fin de la technologie de freinage mono-ligne hydraulique.

3.6. SECURITE ELECTRIQUE

En 2023, le règlement de Genève n°100 relatif à la sécurité des installations électriques va évoluer de façon sensible avec le passage à la série 3 qui va intégrer la prise en compte de nouvelles exigences et la réalisation de nouveaux essais (par exemple protection contre les effets de l'eau, propagation thermique). Il sera obligatoire pour tous les nouveaux types d'entité et d'installation à partir du 1^{er} septembre 2023. Cela aura probablement un impact sensible sur les activités dans le contexte actuel d'accélération de l'électrification des véhicules.

